

KLASSIKER-AUKTION

Samstag, 25. Februar 2023
auf der RETRO CLASSICS®

Messe Stuttgart
Halle 4, Stand 4D70
Auktion ab 15 Uhr



Auktionskatalog

EINLIEFERUNGEN JEDERZEIT WILLKOMMEN!

RETRO
CLASSICS®
MESSE FÜR FAHRWERKE

23. - 26.2.2023
MESSE STUTTGART
WWW.RETRO-CLASSICS.DE

INHALT



Seite		Lot
04	Herzlich Willkommen	
06	Vekaufen Sie Ihren Klassiker mit Classicbid	
08	Das Classicbid Zentrum Rheinhessen	
12	Chopard Gran Turismo XL, Wanduhr	Lot 01
12	Messenger Bag Gulf, Tasche	Lot 02
13	Hacher Airmaster – Chronograph, Armbanduhr	Lot 03
13	Porsche 911 Carrera (993) – Artwork, Wandbild	Lot 04
14	Jaguar XJ12 Serie III Sovereign H.E., 1986	Lot 05
16	Opel Kadett E GSI 16V, 1992	Lot 06
18	Ford Thunderbird "Glamour Bird", 1968	Lot 07
20	Mercedes-Benz 560 SEL (W126), 1989	Lot 08
22	Lotus Esprit S3 (RHD), 1985	Lot 09
24	Mercedes-Benz 280 SL (R107), 1980	Lot 10
26	BMW M635 CSi (E24), 1984	Lot 11
28	Volkswagen T1 Barndoor, 1950	Lot 12
30	Porsche 911 T 2.0 Karmann SWB, 1968	Lot 13
32	Mercedes-Benz 190 SL (W121), 1960	Lot 14
34	Dash-board-Bild Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut, Wandbild	Lot 15
35	Breitling Premier B01 Bentley Mulliner Limited Edition – Chronograph, Armbanduhr	Lot 16
36	Audi 200 Turbo, 1985	Lot 17
38	Rover 3500 Vanden Plas, 1986	Lot 18
40	BMW 323ti Compact (E36), 1997	Lot 19
42	Jaguar Daimler 420 Sovereign (LHD), 1967	Lot 20
44	Mercedes-Benz SL 500 (R129), 2000	Lot 21
46	Ford F100 Ranger XLT, 1972	Lot 22
48	Lincoln Continental Mark II, 1956	Lot 23
50	Jaguar E-Type Coupé Serie III V12, 1972	Lot 24
52	Ferrari Mondial T Pininfarina, 1990	Lot 25
54	Devin SS Monza, 1958	Lot 26
56	Chopard Mille Miglia 2016 Race Edition – Chronograph, Armbanduhr	Lot 27
57	Vintage Garage Cobra Daytona, Diorama	Lot 28
58	Becker Mexico Retro, Autoradio	Lot 29
59	Kunstband „911 Millenium Porsche“ von René Staud, Bildband	Lot 30
60	Mercedes-Benz 300 SE (W126), 1987	Lot 31
62	BMW 318i Cabrio (E36), 1997	Lot 32
64	Mercedes-Benz 250 C (W114), 1971	Lot 33
66	BMW 320 (E21), 1978	Lot 34
68	Alfa Romeo Spider, 1991	Lot 35
70	Volkswagen T3 Multivan Westfalia, 1989	Lot 36

INHALT

Seite		Lot
72	Chevrolet Corvette C3, 1974	Lot 37
74	BMW 850i (E31), 1991	Lot 38
76	De Tomaso Longchamp GTS, 1982	Lot 39
78	Mercedes-Benz 220 A Cabriolet (W187), 1954	Lot 40
80	Tasche „Martini“, Tasche	Lot 41
80	Göricke Diva Luxus, Mofa	Lot 42
81	Forget A135 – Chronograph, Armbanduhr	Lot 43
81	IWC Mark XV, Wanduhr	Lot 44
82	Volkswagen Variant I, 1971	Lot 45
84	Fiat 128 Sport L 1100, 1976	Lot 46
86	Mercedes-Benz 420 SE (W126), 1990	Lot 47
88	Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 (W201), 1986	Lot 48
90	Porsche 944 S2 Coupé, 1990	Lot 49
92	Jaguar XJSC V12 Cabriolet, 1986	Lot 50
94	Jaguar E-Type Series 3 V12 Coupé, 1971	Lot 51
96	Volkswagen T1 Pritsche, 1963	Lot 52
98	Mercedes-Benz 280 SL Pagode (W113), 1970	Lot 53
100	Ferrari F430 Spider F1, 2007	Lot 54
102	Panerai Ferrari California Limitiert – Chronograph, Armbanduhr	Lot 55
103	Porsche 356 auf Kolben, Modellauto	Lot 56
104	Mercedes-Benz 230 SL Pagode (W113), 1964	Lot 57
106	Buick Super Sedanette (56-S) Custom, 1949	Lot 58
108	BMW 326 Cabrio, 1938	Lot 59
110	Jaguar E-Type 3.8 Series I, 1964	Lot 60
112	Ford Capri III 2.8 Injection (RS/Turbo Umbau), 1984	Lot 61
114	Mercedes-Benz 350 SLC (C107), 1973	Lot 62
116	BMW 325e A (E30), 1987	Lot 63
118	Volkswagen Ghia TC, 1974	Lot 64
120	Plymouth Cranbrook 2 Door Club, 1952	Lot 65
122	Ford Taunus 17 m P5 Turnier, 1966	Lot 66
124	Graham Silverstone GMT, Armbanduhr	Lot 67
124	Porsche 993-Felgen, Zubehör	Lot 68
125	Tag Heuer Carrera Porsche – Chronograph, Armbanduhr	Lot 69
126	French Kiss „Ente & Eifelturm“, Ölgemälde	Lot 70
127	Bieterregistrierung	
128	Fahrzeuge bei Classicbid versteigern – so wird's gemacht!	
129	Schriftliches Gebot	
130	AGB	

HERZLICH WILLKOMMEN

zur Classicbid-Auktion auf der RETRO CLASSICS® in Stuttgart

Liebe Freundinnen und Freunde
klassischer Automobile!

Am **25. Februar 2023** erwartet Sie die nächste Classicbid-Auktion auf der RETRO CLASSICS® in Stuttgart.

Ab 15 Uhr werden 50 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

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

Sie den Zuschlag für Ihr persönliches Wunschfahrzeug erhalten.

Ihr Classicbid-Team

Live-Auktion mit Online-Beteiligung

Die Classicbid-Auktion am 25. Februar erfolgt live vor Ort – zusätzlich sind gewerbliche Händler als Online-Bieter über unsere Partnerseite [Autobid.de](https://www.autobid.de) zugeschaltet.



Sie können nicht vor Ort sein?

Falls Sie nicht vor Ort sein können, geben Sie einfach ein schriftliches Gebot ab. Dazu nennen Sie uns Ihren maximalen Preis und der Auktionator vertritt Sie in der Funktion eines Biet-Agenten, in dem er Ihr Gebot so niedrig wie möglich und so hoch wie nötig in die Auktion einbringt – bis zum Erreichen des Ihrerseits gesetzten Limits. Ein entsprechendes Formular haben wir für Sie vorbereitet, Sie finden es auf Seite 129. 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 127 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**: 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 entscheidet der Verkäufer, 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





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

„maximale Aufmerksamkeit für Ihr Fahrzeug“

nächsten Auktion bei uns im Freiverkauf anzubieten. Wir bewerben Ihr Fahrzeug auf verschiedenen Plattformen und stellen es in unserem Zentrum aus.

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
 Bürozeiten:
 Montag–Freitag, 9–17 Uhr
 E-mail: info@classicbid.de

Oder Sie besuchen direkt unser Zentrum in Grolsheim:

**Classicbid Zentrum
 Rheinhessen**
 Zur Galeria 1, 55459 Grolsheim

Öffnungszeiten:
 Montag+Dienstag 12–17 Uhr
 Mittwoch–Sonntag 12–21 Uhr

Weitere Informationen: www.classicbid-zentrum.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 sich den Standort zudem sicher besser einprägen, wenn

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



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 unter einer Stunde zu erreichen.

Im Classicbid Zentrum Rheinhessen findet sich das Classicbid Ausstellungszentrum, in dem regelmäßig mehr

als 150 automobile Klassiker ausgestellt sind. Im selben Gebäude bewirbt zudem das ClassicX Café & 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.

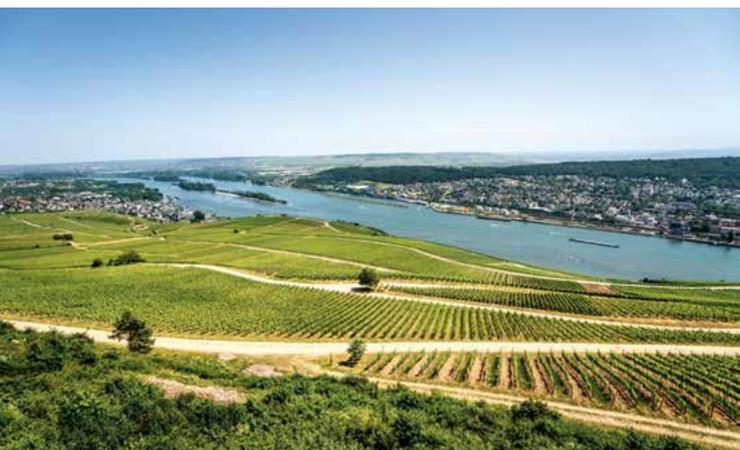




Seit seiner Fertigstellung konnte sich das Classicbid Zentrum Rheinhessen bereits mehrmals als Oldtimer-Hot-Spot beweisen. Einige Klassikerclubs nutzten bereits die Chance, bei einem Stopp das kulinarische Erleben mit der Führung durch das gesamte Zentrum zu verbinden. Oder auch, um im Rahmen von Oldtimer-Rallyes auf dem großen Parkplatz die verschiedensten Wertungsprüfungen abzulegen. 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 Haus.

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. Jahrhundertlange 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**



EINFACH MAL EINTAUCHEN

in die rheinhessische Erlebniswelt!

Besuchen Sie unsere große Dauer-Ausstellung mit etwa 150 klassischen Fahrzeugen



**FEIERN
& RELAXEN**



»LET'S ROCK«
Unsere Event-Arena mit
modernster Licht- & Tontechnik.



»WILLKOMMEN IM LANDHAUS«
Das Hotel im Herzen
von Rheinhessen.

**STAUNEN
& SPEISEN**



automobile

»AUTOMOBILE LEIDENSCHAFT«
Wir kaufen, verkaufen und
versteigern echte Klassiker.



»HOCHWERTIG UND FRISCH«
Kulinarisches Erleben im
automobilen Ambiente.



Lot
01-04

AUTOMOBILIA

Lot
01

CHOPARD GRAN TURISMO XL

Wanduhr *Wall clock*

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

- Dealership/wall clock
- Chromed stainless steel case with glass
- White dial
- Quartz movement
- Diameter of 31 cm
- Additional displays without function



AE1020

Ausrufpreis 50 € **+ 10% Aufgeld**
Reserve *+ 10% surcharge*

Lot
02

MESSENGER BAG GULF

Tasche *Bag*

Stylische Messenger Bag im Gulf Design

- Leder 3 Farbig (blau/orange/schwarz)
- ca. Abmessungen B 40cm / H 28cm / T 6cm
- Abnehmbarer Schultergurt in der Länge verstellbar
- Innentasche für Tablet o.ä. / kleine Innentasche mit Reißverschluss
- 2 kleine Außentaschen

Stylish Messenger Bag in Gulf Design

- *Leather 3 colors (blue/orange/black)*
- *Approx. dimensions W 40cm / H 28cm / D 6cm*
- *Removable shoulder strap adjustable in length*
- *Inside pocket for tablet or similar / small inside pocket with zipper*
- *2 small outside pockets*



AA0351

Ausrufpreis 50 € **+ 10% Aufgeld**
Reserve *+ 10% surcharge*

HACHER AIRMASTER – CHRONOGRAPH

Lot
03

Armbanduhr *Wrist watch*



Hacher Airmaster, Chronograph

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

Hacher Airmaster, Chronograph

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

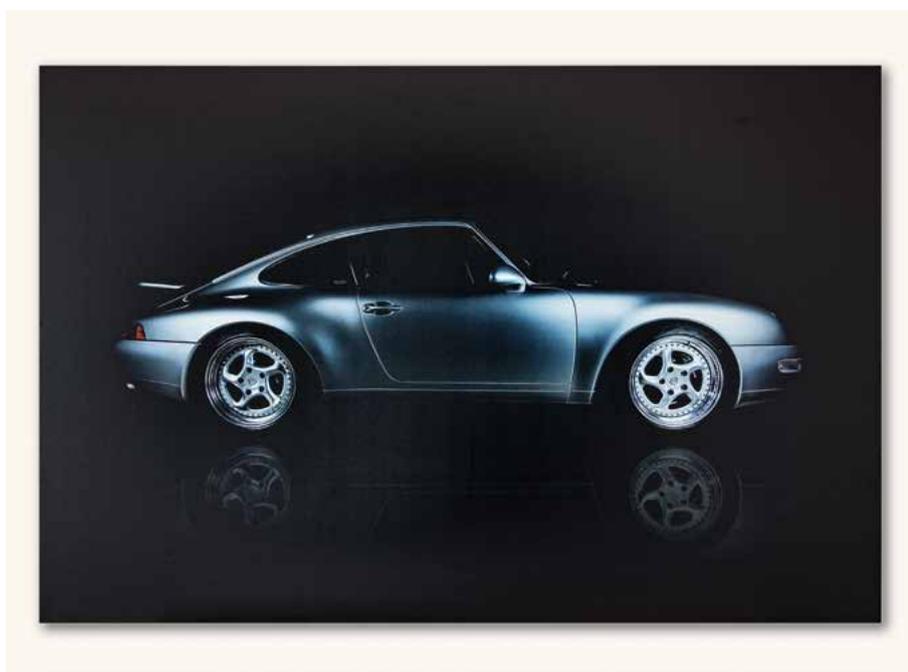
Ausrufpreis 850 € **+ 10% Aufgeld**
Reserve *+ 10% surcharge*

AA0099

PORSCHE 911 CARRERA (993) – ARTWORK

Lot
04

Wandbild *Mural*



- 2017
- Material: Alu-Dibond Fineart
- Format: 105 x 70 cm

- 2017
- material: Alu-Dibond Fineart
- format: 105 x 70 cm

Ausrufpreis 150 € **+ 10% Aufgeld**
Reserve *+ 10% surcharge*

AA0352

JAGUAR

XJ12 Serie III Sovereign H.E.



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

einzigste 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 beinhaltet, aber Sir Lyons ursprüngliche Form weitestgehend beibehielt. Über die gesamte Produktionsspanne wurden ca. 318.000 XJ6 und XJ12 gebaut.

The XJ can be considered Sir William Lyons's masterpiece. It was the last car that the Jaguar co-founder drew; and what he had created in 1968 proved to be consistent: the luxury sedan was built for 24 years with only minor modifications to the body shape. The XJ not only replaced the S models, but also the 420 and Mk II; it became the only Jaguar sedan and one of the most famous British cars ever. Initially only available as XJ6, the 12-cylinder version XJ12 followed in 1972, at that time the only four-door series sedan with 12 cylinders.

The first major facelift for 1974 brought raised bumpers, resulting in a flatter grille, making the XJ even slimmer and more elegant.

In 1979 there was another facelift, which included a careful redesign of Pininfarina, but largely retained Sir Lyons's original shape. Approximately 318,000 XJ6 and XJ12 were built over the entire production range.

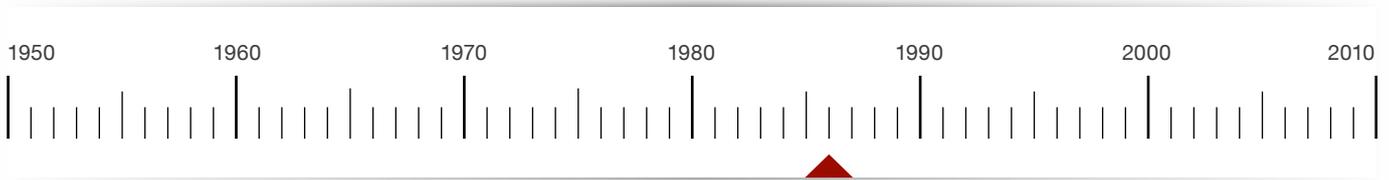
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Jaguar XJ 12 H.E. Sovereign (Serie III),
Baujahr 1986 · 5,3 Liter-Zwölfzylindermotor mit 217 kW (295 PS) und Automatikgetriebe
· Deutsche Erstzulassung · 2 Fahrzeughalter
· Seit 2005 im Besitz des aktuellen Halters
· Mit rotem 07er-Kennzeichen als Oldtimer gefahren · Geringe Laufleistung mit 93.000 km Tachostand · Klassische Farbkombination: petrolgrün mit einem beigen Leder-Interieur
· Wurzelholz-Armatumentafel, Mittelarmlehne

· elektrische Fensterheber, Tempomat · Zwei ausbeulbare Dellen, durch Rangieren in der Halle · Noble Jaguar Limousine mit geringen Gebrauchspuren

Jaguar XJ 12 H.E. Sovereign (Series III), built in 1986 · 5.3 liter twelve-cylinder engine with 217 kW (295 hp) and automatic transmission · German first registration · 2 vehicle owners · Since 2005 with the current owner · Driven with red 07 license plate as a classic car · Low mileage with 93,000 km tachometer reading · Classic color combination: petrol green with a beige leather interior · burl wood dashboard, center armrest · electric windows, cruise control · Two fixable dents, caused by maneuvering in the hall · Noble Jaguar sedan with minor traces of use

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1986	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	93.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	5.307	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	petrolgrün <i>petrolgrün</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	217 / 295	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	12	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	225 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

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

Lot 05



XT0688

OPEL

Kadett E GSI 16V



Modellbeschreibung *Model description*

Im Sommer 1984 konnte die Öffentlichkeit auf dem Pariser Autosalon den neuen Kadett E GSI bewundern. Auf der technischen Basis des Vorgängers, der Kadett D mit Frontantrieb, aber mit neuer Fließheck Karosserie, wurde er zum „Auto des Jahres 1984“ gewählt. Zwei Jahre später konnte der Kadett GSi auch als Fünftürer geordert werden. Schon nach kurzer Zeit nahmen die Kunden die neue Form an und es begann ein Höhenflug, der dem Kadett E im Jahr 1987 europaweit 625.000 Neuzulassungen bescherte. Der Caravan war da schon längst Lademeister aller Klassen. Seit Herbst 1985 gab es zum ersten Mal seit dem Kadett C auch wieder eine Variante mit Stufenheck. Der GSi wurde endgültig

zur Ikone, als er ab 1988 mit dem richtungweisenden 150 PS starken 16-Ventil-Motor, der erste Opel-Großserienmotor mit vier Ventilen pro Zylinder, die Wettbewerber hinter sich lässt. Schon der Kadett D war mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,39 der beste Kompakte. Im Windkanal wurde die Karosserie des E Modells optimiert und erreichte sensationelle 0,32. Der sportliche GSi mit einem Beiwert von 0,30 wurde die windschlüpfrigste Limousine der Welt. Diese sechste Generation des Opel Kadett war die letzte Generation vor der Einführung der Astra Modelle. Die Bezeichnung GSi (Grand Sport Injection) war sehr populär und wird bis heute weiterhin von Opel genutzt.

In the summer of 1984, the public was able to admire the new Kadett GSi at the Paris Motor Show. Based on the technical design of its predecessor, the Kadett D with front-wheel drive but with a new hatchback body, it was voted "Car of the Year 1984". Two years later, the Kadett GSi could also be ordered as a five-door model. After only a short time, customers accepted the new shape and the Kadett E began to soar, achieving 625,000 new registrations throughout Europe in 1987. The Caravan had long since become the load master of all classes. In the fall of 1985, for the first time since the Kadett C, there was also a variant with a notchback. The GSi finally became an icon when, starting in 1988, it left the competition behind with its pioneering 150-hp 16-valve engine, the first Opel large-series engine with four valves per cylinder. The Kadett D was already the best compact with a drag coefficient of 0.39. The body of the E model was optimized in the wind tunnel and achieved a sensational 0.32. The sporty GSi with a coefficient of 0.30 became the most streamlined sedan in the world. This sixth generation Opel Kadett was the last generation before the introduction of the Astra models. The GSi (Grand Sport Injection) designation was very popular and continues to be used by Opel today.

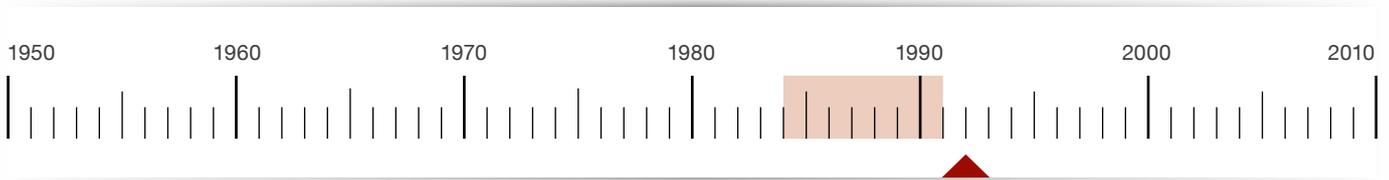
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Leistungsgesteigerter E-Kadett GSi aus Erstbesitz · 160 PS aus einem 2.0L 16V Vierzylinder Ottomotor · 5-Gang-Schaltgetriebe · 3 Halter innerhalb der gleichen Familie · Eingetragene Leistungssteigerung durch Lexmaul Komponenten · BBS-Felgen · Bastuck Endschalldämpfer · Scheckheft

gepflegt bis 128.500 KM · H&R Fahrwerk · Alle Originalteile vorhanden · Borbet Zubehörfelgen inklusive · Deutsche Papiere, H-Zulassung und gültiger TÜV bis 04/2024

Performance-enhanced E-Kadett GSi from first owner · 160hp from a 2.0L 16V four-cylinder petrol engine · 5-gear manual transmission · 3 owners within the same family · Registered increase in performance through Lexmaul components · BBS rims · Mounted rear silencer · Servicebook maintained up to 128,500 KM · H&R suspension · All original parts available · Borbet accessory rims are included · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MoT) until 04/2024

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1992	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	157.600 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.998	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	grau <i>grey</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	117 / 160	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau <i>grey</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	222 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 06



XT0639

FORD

Thunderbird "Glamour Bird"



Modellbeschreibung *Model description*

Erst Sportwagen in direkter Konkurrenz zur Chevrolet Corvette oder europäischen Wettbewerbern wie Jaguar und Porsche, recht bald dann "Personal Luxury Car" zum gediegenen Cruisen – der Ford Thunderbird war stets ein Produkt des Zeitgeists seiner Epoche. Die Marktstrategen des Hauses hatten ihr Ohr am Markt und mit dieser Strategie über Jahrzehnte großen Erfolg. Kenner unterscheiden insgesamt 11 Generationen, vom "Classic Bird" und "Square Bird" der 50er-Jahre, über "Bullet Bird", "Flair Bird" und "Glamour Bird" der 1960er, "Big Bird" und "Torino Bird" der 1970er, bis

hin zu "Box Bird", "Aero Bird", "Super Bird" der 80er/90er und dem "Retro Bird", dem von 2002 bis 2005 allerdings kein großer Erfolg mehr zuteil werden sollte.

Typisch amerikanisch waren bei den Modellen vor 1980 die großen V8-Maschinen mit bis zu 7,5 Litern Hubraum – und entsprechendem Durst. Nach Jahren von "länger, breiter, schwerer" kehrte sich der Trend um, spätere Donnervögel waren wieder leichter und sportlicher.

Starting out as a sports car in direct competition with the Chevrolet Corvette or European rivals such as Jaguar and Porsche, later becoming a "Personal Luxury Car" for classy cruising - the Ford Thunderbird was always a product of the Zeitgeist of his era. The company's market strategists were really focused on the market and for decades their strategy proved to be highly successful.

Connoisseurs distinguish a total of 11 generations, from the "Classic Bird" and "Square Bird" of the 50s, via "Bullet Bird", "Flair Bird" and "Glamour Bird" of the 1960s, "Big Bird" and "Torino Bird" of the 1970s, and "Box Bird", "Aero Bird", "Super Bird" of the 80s / 90s all the way to the "Retro Bird", which from 2002 to 2005 attempted a not-so successful revival.

In the models before 1980, you'd find the enormous, thirsty V8 engines with capacities up to 7.5 litres - typically American. After years of "longer, wider, heavier" the trend was reversed, with later model Thunderbirds being lighter and sportier again.

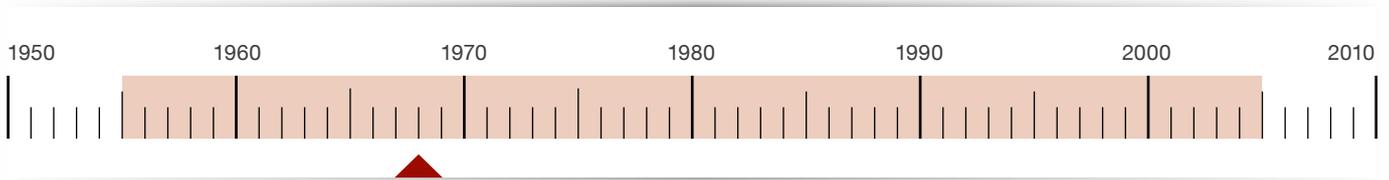
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der "Donnervogel" von Ford: ein Muscle Car mit Klasse · Beeindruckender 7,0 Liter V8-Ottomotor mit 191 kW (260 PS) und Automatikgetriebe · Anzahl der Vorbesitzer nicht bekannt · seit 2014 im Besitz des aktuellen Halters · Tachostand abgelesen · Die türkisfarbene Lackierung sowie das Ton-in-Ton Interieur reflektieren den Zeitgeist der 60-er Jahre · Landau Vinyl Dach in schwarz · Innenausstattung mit

Applikationen in gebürsteten Aluminium · Elektrisch verstellbare Einzelsitze, elektrische Fensterheber · 2015 Motorelektrik erneuert + Klappscheinwerfer gerichtet · 2021 Stoßdämpfer erneuert · Vordersitze mit Gebrauchsspuren: Sitzbezüge müssten erneuert werden · Deutsche Zulassungsdokumente + H-Zulassung · Nächste Hauptuntersuchung im Juni 2024

Ford's Thunderbird: A muscle car with glamour · Svelte Sixties aero-style allied to the impressive V8 rumble of a 7.0 litre engine with 260 hp · Automatic transmission · Number of previous owners unknown · With the current owner since 2014 · Speedometer reading · The turquoise paint and tone-in-tone interior reflects the "Zeitgeist" of the Sixties · Landau vinyl hard top in black · Interior with brushed aluminium applications · Electrically adjustable single seats, power windows · Renewed cables for engine control and 2021 new shock absorbers · Front seats with signs of wear: Seat covers should be renewed · German registration + admission as historic vehicle · Valid technical control (MOT) until June 2024

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1968	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	62.500 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	6.978	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	türkis-metallic <i>türkis-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	191 / 260	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	türkis <i>turquoise</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	188 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **13.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 07



XT0679

MERCEDES-BENZ

560 SEL (W126)



Modellbeschreibung *Model description*

Jede Mercedes-Benz S-Klasse kann einige Superlative für sich in Anspruch nehmen, aber wenn eine alle übrigen in punkto Beliebtheit schlägt, dann der W126. Keine andere S-Klasse wurde in so großer Zahl oder über einen so langen Zeitraum verkauft. Die zeitlos-elegante Limousine wurde von Bruno Sacco gezeichnet und 1979 auf der IAA in Frankfurt vorgestellt. Dank verbessertem cW-Wert und reduziertem Gewicht war der Verbrauch gegenüber dem Vorgängermodell um rund 10 % gesunken. 1981 ergänzte das Coupé das Angebot. Die Motorenpalette umfasste 6- und 8-Zylinder-Motoren mit bis zu 5,6 Litern Hubraum und bis zu 220 kW (300 PS), 5- und 6-Zylinder-Dieselmotoren waren nur in Limousinen für den nordameri-

kanischen Markt lieferbar. Der W126 erhielt 1985 eine Modellpflege und blieb viele weitere Jahre lang hoch im Kurs bei Politikern und Prominenten auf der ganzen Welt. Die Produktion in Deutschland wurde 1991 eingestellt, lief jedoch in Südafrika noch bis 1994 weiter. Insgesamt wurden 818.063 Limousinen und 74.060 Coupés gefertigt. Der W126 wurde für seine hervorragende Verarbeitungsqualität und Langlebigkeit geschätzt, so wurde das Dienstfahrzeug des deutschen Bundeskanzlers Helmut Kohl erst mit über 500.000 km ausgemustert.

Every Mercedes-Benz S-class series has a few superlatives to its name, but if there is one that outrivals all others in terms of popularity, it is likely the W126. No other S-class was sold in greater numbers, or over a longer timespan. The timeless elegant sedan was designed by Bruno Sacco and made its debut at the 1979 Frankfurt Motor Show. A better drag coefficient and a weight reduction helped improve fuel efficiency by roundabout 10 % compared to its predecessor. In 1981, the coupé version was added to the lineup. The choice of engines consisted of 6- and 8-cylinder models with a displacement of up to 5.6 litres and a power output of up to 220 kW (300 hp). 5- or 6-cylinder Diesel engines were only available in sedans for the North American market. The W126 received a facelift in 1985 and remained in high esteem with politicians and celebrities around the world for many more years. German production ceased in 1991, but continued in South Africa until 1994. A total of 818,063 sedans and 74,060 coupés were built. The W126 has a reputation for excellent build quality and longevity: German chancellor Helmut Kohl's official car was only taken out of service when it had accumulated over 500,000 km.

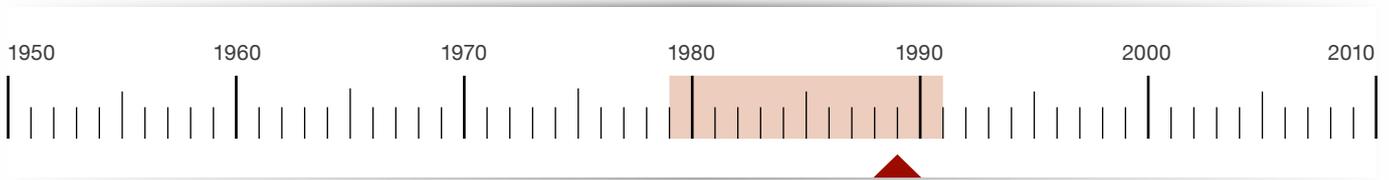
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Mehr Luxus ging fast nicht · 278PS aus einem 5.6L V8 Motor · Automatikgetriebe · Nahezu Vollausstattung · Schwarzblaue Außenlackierung mit grauer Lederausstattung · 3 Halter – Seit 2005 im Besitz des aktuellen Eigentümers · Schweizer Erstzulassung · 2012 nach Deutschland importiert · Ge-

pflægtes Serviceheft · Diverse Rechnungen vorhanden · Deutsche Papiere, H-Zulassung + gültiger TÜV bis 10/2023

More luxury was almost not possible · 278HP from a 5.6L V8 engine · automatic transmission · Almost full equipment · Black-blue exterior paint with gray leather interior · 3 owners – Since 2005 with the actual owner · Swiss first registration · Imported to Germany in 2012 · Well maintained service book · Various invoices available · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 10/2023

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1989	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	219.700 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	5.547	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz-blau metallic <i>schwarz-blau metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	205 / 278	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau <i>grey</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	240 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

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

Lot 08



XT0650

LOTUS

Esprit S3 (RHD)



Modellbeschreibung *Model description*

"Cutting Wedge" ... ein flacher Keil aus England. Auf insgesamt 28 Jahre Bauzeit brachte es dieser sehr spezielle Mittelmotor-Sportwagen, allerdings verließen in dem langen Zeitraum gerade mal 10.500 Fahrzeuge das Werk: Der Exoten-Status gehörte zur Serienausstattung! In Deutschland wurden in den letzten Baujahren gerade mal acht bis neun Esprit pro Jahr neu zugelassen.

Lotus ist bekannt für seine extreme Leichtbauweise, die schon auf den Firmengründer Colin Chapman zurückgeht. Frühe Esprit wogen knapp unter einer Tonne, und selbst

die späteren, mit V8-Motoren ausgerüsteten Exemplare brachten lediglich knappe 1,4 Tonnen auf die Waage, dank Kunststoffkarosserie auf Zentralrohrchassis. Die Beschleunigung selbst der Vierzylinder-Varianten ist daher beachtlich, und die extreme Keilform mit einer Bauhöhe unter 1,12 m ein absoluter Hingucker.

Für die Fans war und ist der Esprit eine kompromisslose Fahrmaschine allererster Güte.

Cutting Wedge, made in England. This highly special mid-engine sports car reached a construction period of no less than 28 years, however, during that long time, a meagre 10.500 vehicles rolled off the assembly line. The exotic state was a built-in! In Germany just eight to nine Esprit per year were newly registered over the last years of construction.

Lotus is known for its extreme lightweight construction, which already goes back to the founder Colin Chapman. Early Esprit models weighed just under a ton, and even later specimens, equipped with V8 engines, tipped the scales at 1.4 tons, thanks to a fibreglass body on a steel backbone chassis. The acceleration is therefore considerable, even with the four-cylinder variants, and the extreme wedge shape with a height of less than 1.12 m makes it a real looker. For its fans, the Esprit has been, and continues to be, an uncompromising driving machine of the purest kind.

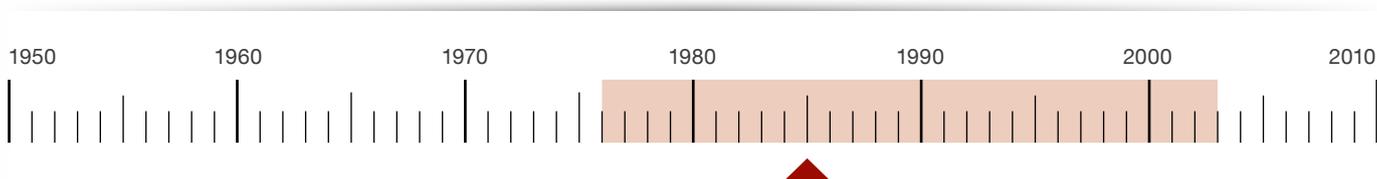
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Lotus Esprit S3, der "Daily Driver" von James Bond · 2,2 Liter 4-Zylinder-Ottomotor als Mittelmotor mit 118 kW (160 PS) · 5-Gang-Schaltgetriebe · 3 Fahrzeughalter, im Besitz des aktuellen Halters seit 2010 · Typisch britische Lackierung in grün · Beige Innenausstattung in Velours · Lichtmaschi-

ne, Starter und Zahnriemen erneuert · H-Zulassung vorhanden · Nächste HU in 09/2023 · Ein Sportwagen in Originalzustand

Lotus Esprit S3, the "Daily Driver" of James Bond · 2.2 liter 4-cylinder gasoline engine as a mid-engine with 118 kW (160 hp) · 5-speed manual transmission · 3 owners, with the actual owner since 2010 · Typical british: paint in green · Interior in beige suede · Alternator, starter and timing belt renewed · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control until 09/2023 · A sports car in original condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1985	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	64.880 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.140	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	British Racing Green <i>British Racing Green</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	116 / 157	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Velours <i>suede</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	214 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **30.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 09



XT0658

MERCEDES-BENZ

280 SL (R107)



Modellbeschreibung *Model description*

Das Mercedes-Benz Cabrio der Reihe R107 ersetzte die "Pagode" W113 im Jahr 1971. Während das abgelöste Modell ausschließlich mit 6-Zylinder-Motoren angeboten wurde, hatte Mercedes den Neuen mit genug Platz unter der Haube für größere Aggregate geplant, gewiss mit Blick auf den nord-amerikanischen Markt – und genau dort war der SL dann auch höchst erfolgreich. Über einen Zeitraum von 18 Jahren wurden insgesamt 237.287 Cabrios im Stammwerk Sindelfingen gebaut, die meisten davon mit V8-Motoren unterschiedlichen Hubraums als 350, 380, 420, 450, 500 und 560 SL. 6-Zylinder-Modelle ergänzten das Angebot, zunächst als 280 SL von 1974–1985 und

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

The Mercedes-Benz roadsters of the R107 series replaced the W113 "pagoda" in 1971. While the outgoing model only featured 6-cylinder engines, Mercedes had planned the new car with enough room for larger power plants under the bonnet, obviously with the North-American market as their main target - and indeed, that is where the SL proved most successful. Over a production run of a full 18 years, a total of 237,287 convertibles were built at the factory's Sindelfingen plant, most of them equipped with V8 engines of varying capacity as 350, 380, 420, 450, 500 and 560 SL. 6-cylinder models were also offered, originally as 280 SL from 1974–1985 and later as 300 SL from 1985–1989.

The 560 SL was produced exclusively for the Japanese, American and Australian markets. Even faster, however, was the 500 SL with its European specifications, which was not sold in the US due to emission restraints.

Through continuous innovation over the many model years, the R107 set plenty of standards. When it was finally replaced by the R129 in 1989, it was already becoming one of the perennial automobile classics.

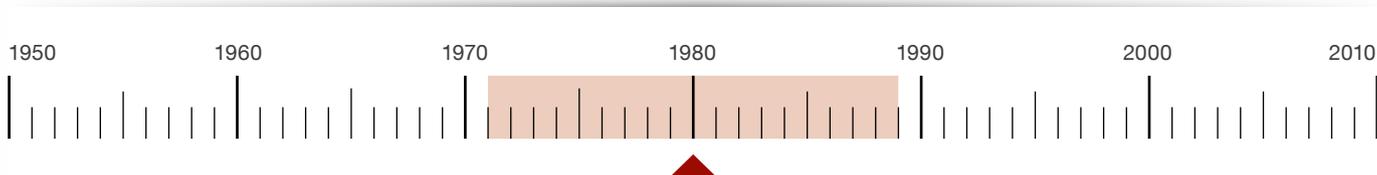
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Gepflegtes 280 SL Cabrio mit Hardtop · 2,8 L 6-Zylinderottomotor mit 185 PS und einem 4-Gang-Schaltgetriebe · Deutsche Erstzulassung · Abgelesene Laufleistung von 112.600 KM · Hardtop in Wagenfarbe · LM Felgen AMG 8Jx16 mit neuen Reifen (2018) · Recaro Sportsitze mit Bedienpanel,

Sportlenkrad · 2021 neue Kupplung und Kraftstoffleitungen · H-Zulassung + gültiger TÜV bis 09/2023

Neat 280 SL convertible with hardtop · 2.8L 6-cylinder petrol engine with 185 hp and a manual 4-speed gearbox · German first registration · Read mileage of 112,600 KM · Body-colored hard top · Alloy rims AMG 8J x 16 with new tyres (2018) · Recaro sports seats with control panel, sports steering wheel · Retro Radio Caliber RCD 110B with electr. telescopic antenna · Repair invoices for clutch and fuel lines · Admission as historic vehicle + valid technical control (MoT) until 09/2023

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1980	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	112.600 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.717	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	lapisblau <i>lapisblau</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	136 / 185	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	200 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 10



XT0630

BMW

M635 CSi (E24)



Modellbeschreibung *Model description*

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

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

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

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

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

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

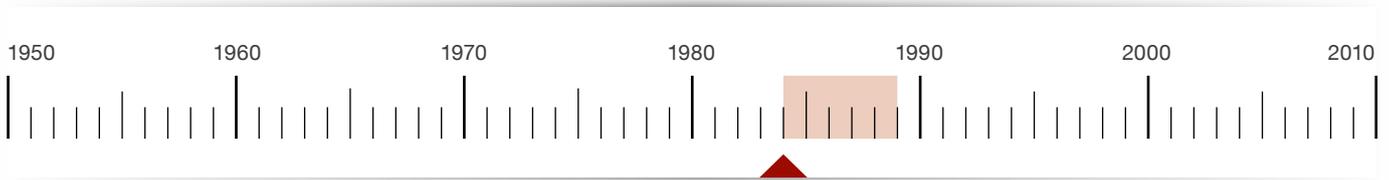
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der BMW M635 CSi zählt zu den schnellsten Viersitzern seiner Zeit · Einer von nur 5855 gebauten Exemplaren · 3,5 L Sechszylinderottomotor mit 286 PS und einem 5-Gang-Schaltgetriebe · 3 Halter, seit 2005 stillgelegt + trocken in einer Garage aufgebockt · Klimaanlage, Zentralverriegelung, elektr. Fensterheber + Seitenspiegel, Wärmeschutzglas · Original Radio / CD, ABS, Standheizung, Scheinwerfer Wasch-

anlage, Leichtmetall-Felgen · EBS Breyton Seitenschweller + Heckschürzenstoßstange · Deutsche Zulassung · Ein echter "Bayern-express" mit Sammlerwert und enormen Wertsteigerungspotential

The BMW M635 CSi is one of the fastest four-seaters of its time · One of only 5855 built · 3.5 L six-cylinder petrol engine with 286 hp and a 5-speed manual gearbox · 3 owners, decommissioned since 2005 + jacked up in a dry garage · Air conditioning, central locking, power windows + side mirror, heat-insulating glass · Original Radio / CD, ABS, auxiliary heating, headlight washer system, alloy rims · EBS Breyton side skirts + rear bumper · German registration · A real "Bavarian Express" with collector's value and enormous potential for increase in value

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1984	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	140.900 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.453	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	zobelbraun-metallic <i>zobelbraun-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	210 / 286	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	braun <i>brown</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	255 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **49.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 11



XT0632

VOLKSWAGEN

T1 Barndoor



Modellbeschreibung *Model description*

Vom Wiederaufbauhelfer zum Kultobjekt
Das erfolgreichste deutsche Nutzfahrzeug hat seine Wurzeln in der Nachkriegszeit – als einfacher, zuverlässiger, geräumiger Transporter war er ab 1950 lieferbar, mit gerade mal 25 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Mehr gab es nicht, das musste reichen.

Über die Jahre wuchsen die Anforderungen, und der "Bulli", wie er im Volksmund schnell hieß, wuchs mit und passte sich an: Verschiedene Karosserieformen erschienen, zusätzlich zum geschlossenen Kastenwagen gab es den Kombi mit drei Fenstern pro Seite.

„Barndoor“ – damit wird im Englischen eine Art Scheunentor bezeichnet. Gefühlt das Ausmaß eines Scheunentors hatten die Motorraumklappen der ersten Volkswagen Busse. So entstand in der Bulli-Szene der Spitzname „Barndoor“. Er steht für das Gros der bis 1955 im Werk Wolfsburg gefertigten T1. Mit der Einführung einer Heckklappe wurde im Frühjahr 1955 die Motorraumklappe verkleinert – und damit endete die Ära der „Barndoor“. 1956 lief dann die T1-Produktion im neuen Werk Hannover an. Heute zählt ein Barndoor - T1 zu den wertvollsten Bulli-Oldtimer.

From reconstruction helper to cult object Germany's most successful commercial vehicle has its roots in the post-war period - it was available from 1950 as a simple, reliable, spacious van with just 25 hp and a top speed of 80 kph. That was all that was available, and that had to be enough. Over the years, requirements grew, and the "Bulli", as it was quickly called in the vernacular, grew with them and adapted: Various body styles appeared, and in addition to the closed panel van, there was the station wagon with three windows on each side. "Barndoor" - this is the English term for a kind of barn door. The engine compartment flaps of the first Volkswagen buses felt like a barn door. This is how the nickname "Barndoor" came about in the Bulli scene. It stands for the bulk of the T1s produced at the Wolfsburg plant until 1955. With the introduction of a tailgate in the spring of 1955, the engine compartment flap was reduced in size - and this ended the era of the "Barndoor". In 1956, T1 production then began at the new Hanover plant. Today, a Barndoor - T1 is one of the most valuable Bulli vintage cars.

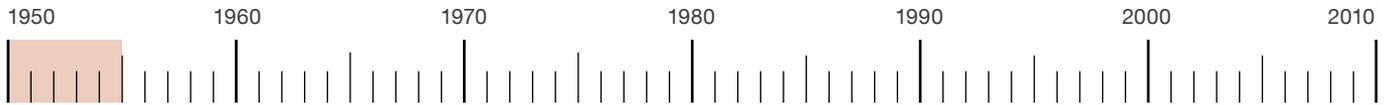
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Originaler "Barndoor" T1 Kastenwagen
· 1.2 L-4-Zylinder-Boxermotor mit 24 PS und 4-Gang-Schaltgetriebe · Durchgehende Sitzbank · Gesamt nutzbarer Laderaum in restaurierten Zustand · Auslieferungszertifikat vorhanden · Einer der ersten produ-

zierten VW T1 · In Deutschland für den brasilianischen Markt gefertigt · Tachostand nicht lesbar · Zulassungsfertig
Einer der seltensten Bulli-Oldtimer

Original "Barndoor" T1 panel van · 1.2 L 4-cylinder boxer engine with 24 HP and 4-speed manual transmission · Standard equipment · Full length bench seat · Total usable cargo space in restored condition · Certificate of delivery available · One of the first produced VW T1 · Made in Germany for the Brazilian market · Odometer illegible · Ready for registration · One of the rarest Bulli vintage cars

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1950	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	97.300 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.131	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau <i>blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	18 / 24	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	blau-grau <i>blue-grau</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	95 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis **75.000 €** + 10% Aufgeld
Reserve *+ 10% surcharge*

Lot 12



XT0623

PORSCHE

911 T 2.0 Karmann SWB



Modellbeschreibung *Model description*

Ende der 1950er-Jahre begann Porsche einen Nachfolger des 356 zu entwickeln, da dieser bereits seit 1950 nahezu unverändert hergestellt wurde und nicht mehr dem Stand der Zeit entsprach. Das neue Modell sollte dem Vorgänger in allen Bereichen überlegen sein, ohne das typische Porschedesign aufzugeben. Er wurde 1963 auf der IAA in Frankfurt mit der Bezeichnung Porsche 901 vorgestellt. Aufgrund namensrechtlicher Forderungen von Peugeot wurde die mittlere "0" durch eine "1" ersetzt, sodass der Wagen im Jahr 1964 als Porsche 911 mit 2 Liter-Sechszylinder-Boxermotor auf den Markt kam. 1966 erweiterte

Porsche die Modellpalette auf drei Modelle. Die Modelle T, L (später durch die Bezeichnung E abgelöst) und S unterschieden sich vor allem in der Motorenleistung und in den Ausstattungsmerkmalen. Dabei war der 911 T das Einstiegs- und der 911 S das Topmodell. 1969 wurde der Hubraum aller Motoren von 1.991 cm³ auf 2.195 cm³ erweitert. Zwei Jahre später erfolgte eine weitere Hubraumerhöhung auf 2.341 cm³. Die Leistung der Motoren stieg entsprechend an, so dass das Topmodell, der 911 S, nun 140 kW (190 PS) auf die Straße brachte. Zu erwähnen ist noch, dass der Radstand ab 1968 um 5,7 cm gewachsen ist.

In the late 1950s, Porsche began to develop a successor to the 356, as it had been produced virtually unchanged since 1950 and was technically no longer up-to-date. The new model should be superior to its predecessor in all areas, without sacrificing the typical Porsche design. It made its debut in 1963 at the Frankfurt Motor Show, labelled Porsche 901. Due to naming rights claims by Peugeot, the "0" in the centre was replaced by a "1", so that in 1964, the car entered the market as Porsche 911, with a 2-litre six-cylinder boxer engine. In 1966, Porsche expanded its model range to three models. The models T, L (later replaced by the designation E) and S differed mainly in terms of engine performance and the features' list. The 911 T was the entry-level, the 911 S the top model. In 1969 the engine capacity was expanded from 1,991 cc to 2,195 cc. Two years later, there was a further increase in displacement to 2,341 cc. The power output of the engines went up accordingly, so that the top model, the 911 S, took to the streets with 140 kW (190 hp). It should also be mentioned that the wheelbase grew by 5.7 cm as of 1968.

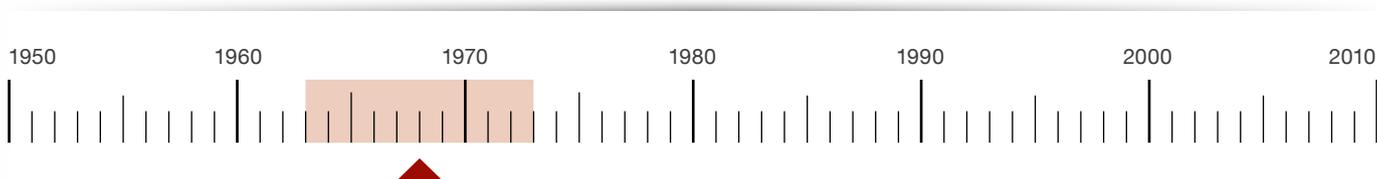
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Traumhafter Porsche 911 T Karmann SWB aus langjährigem Familienbesitz · 110PS aus einem seltenen Sechszylinder-Boxer-Heckmotor mit 2.0L Hubraum · Original Motor (matching numbers) · 5 Gang Schaltgetriebe · Umfangreiche Dokumentation vorhanden inkl. original Kaufvertrag, lückenlose Wartung im Porschezentrum bis 1982 bei Kilometerstand 110.447 · Rechnungen über Restaurierungen und Reparaturen von 2005

bis heute (Belege über 40.000 € vorhanden) inklusive Motor- und Getriebeüberholung, Komplettlackierung, Bremsanlage, Federung, komplette Auspuffanlage, neue Kotflügel + Scheinwerfer · Classic Analytics Gutachten Note 2 · Deutsche Papiere, H-Zulassung + gültiger TÜV bis 09/2024 · Ein attraktiver Porsche mit nachvollziehbarer Historie und prominentem Vorbesitz (Jacques De Groot, Diplomat)

Stunning Porsche 911 T Karmann SWB in excellent condition · 110hp from a rare six cylinder boxer rear engine with 2.0L displacement · Original engine (matching numbers) · 5 speed manual gearbox · Extensive documentation available including original bill of sale, complete maintenance at Porsche Center until 1982 at mileage 110.447 · Invoices for restorations and repairs from 2005 until today (receipts over 40.000 € available) including engine and transmission overhaul, complete paint, brake system, suspension, complete exhaust system, new fenders + headlights · Classic Analytics appraisal grade 2 · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MoT) until 09/2024 · An attractive Porsche with traceable history and prominent previous ownership (Jacques De Groot, Diplomat)

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1968	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	124.257 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.991	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Irisch-Grün <i>Irish-Green</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	81 / 110	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	200 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand <i>Condition</i>	2	Wert <i>Value</i>	114.000 €
--	------------------------------------	---	-----------------------------	-----------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	80.000 €	+ 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>
--------------------------------------	-----------------	--

Lot 13



XT0649

MERCEDES-BENZ

190 SL (W121)



Modellbeschreibung *Model description*

Das wahre Vorbild aller kommenden SL- und SLK-Generationen. Die Idee kam aus den Vereinigten Staaten. Mercedes hegte in den frühen 50er-Jahren keine Pläne für einen Sportwagen. Die Arbeiten an Limousinen und Nutzfahrzeugen nahmen alle Kapazitäten der noch nicht vollständig wieder aufgebauten Fabrik in Anspruch. Aber Max Hofmann, USA-Generalimporteur, überzeugte den Vorstand von Mercedes-Benz in der Vorstandssitzung vom 2. September 1953, für den amerikanischen Markt einen kleinen Sportflitzer zu bauen.

Am 6. Februar 1954 wurde der neue Wagen, intern als W121 bezeichnet, an der New Yorker

Autoshow präsentiert. Die Front orientierte sich am grösseren und gleichzeitig ausstellten Mercedes 300 SL, das Heck aber war breiter und näher an der Ponton-Limousine 180. 190 km/h Höchstgeschwindigkeit, 110 PS und Umbaumöglichkeiten zum Rennsporteinsetz wurden in Aussicht gestellt. Der 190 SL litt bei seiner Präsentation etwas unter dem übermächtigen 300 SL, der eine grosse Sensation war, hatte man doch gerade von Mercedes keinen so eindrucksvollen Einzug ins Sportwagensegment erwartet. Der Mercedes-Benz 190 SL wurde von Mai 1955 bis Februar 1963 in insgesamt 25.881 Einheiten gebaut. Davon gelangen rund 18.000 in die USA.

The true role model for all future SL and SLK generations. The idea came from the United States. Mercedes had no plans for a sports car in the early 1950s. Work on sedans and commercial vehicles was taking up all the capacity of the factory, which had not yet been fully rebuilt. But Max Hofmann, USA general importer, convinced the Mercedes-Benz board of directors at the board meeting of September 2, 1953, to build a small sports runabout for the American market. On February 6, 1954, the new car, internally designated the W121, was unveiled at the New York Auto Show. The front was based on the larger Mercedes 300 SL on display at the same time, but the rear was wider and closer to the pontoon sedan 180. 190 km/h top speed, 110 hp and conversion options for racing use were promised. The 190 SL suffered somewhat at its presentation under the overpowering 300 SL, which was a great sensation, one had expected just from Mercedes no such impressive entry into the sports car segment. The Mercedes-Benz 190 SL was built from May 1955 to February 1963 in a total of 25,881 units. Of these, around 18,000 reached the USA.

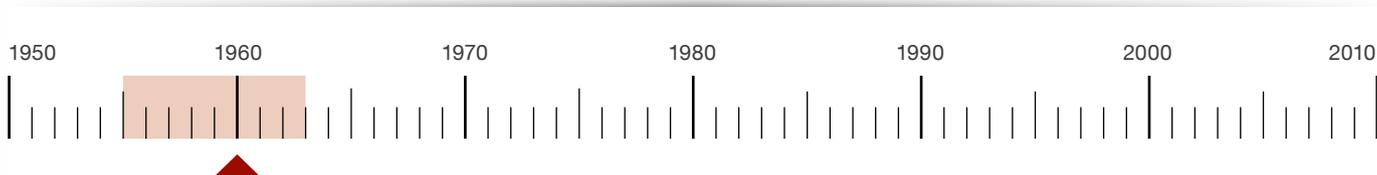
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Mercedes-Benz 190 SL – der elegante Touren-Sportwagen für den Boulevard · 1,9 Liter Reihen-vierzylinder-Ottomotor mit 77 kW (105 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe · Im November 1959 mit amerikanischer Sonderausführung zu MB-London geliefert · Seit Juli 1994 in Deutschland zugelassen · 3 Halter eingetragen, seit 2015 im Besitz des aktuellen Halters · Aufwendige Restaurierung vieler Teilbereiche durch Mercedes Spezialisten · Radlager hinten, Bremsanlage, Radbremszylinder, Auspuff erneuert, Getriebe revidiert · Wasserpumpe, Kühler, Thermostat,

Wasserschläuche u.v.m. erneuert, Diebstahlwarnlage eingebaut · Neue Komplettlackierung, alle Chromteile auch im Innenraum neu verchromt · Innenausstattung komplett erneuert, Sitze neu aufgepolstert und mit Leder bezogen · Originale analoge Zeituhr restauriert, zeitgenössisches Radio Becker Europa · Rechnungen für Reparaturen über etwa 11.500 € + für Ersatzteile über 17.800 € vorhanden · Das Classic-Data Wertgutachten, Note 1-, beschreibt den ausgezeichneten Gesamtzustand · H-Zulassung, nächste Hauptuntersuchung im Dezember 2024.

Mercedes-Benz 190 SL – the elegant touring sports car for the boulevard · 1.9 liter four-cylinder in-line petrol engine with 77 kW (105 hp) and 4-speed manual transmission · In 1959 delivered to Mercedes London as a special U.S. version · Since 1994 registered in Germany · 3 owners known, with the current owner since 2015 · Elaborated restoration of many parts performed by Mercedes specialists · Rear wheel bearing, brake system, wheel brake cylinder, exhaust renewed, gearbox revised · Water pump, radiator, thermostat, water hoses and much more renewed, anti theft system fitted · New complete paintwork, all chrome parts inside newly chromed · Interior completely renewed, seats newly upholstered and covered with leather · Original analogue clock restored, contemporary Radio Becker Europa · Invoices for repairs over € 11,500 and spare parts over € 17,800 available · The Classic-Data appraisal, grade 1-, describes the excellent overall condition · Admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 12/2024.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1960	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	100 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.884	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	silber-metallic <i>silver-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	77 / 105	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	weinrot <i>weinstrot</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	175 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **120.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 14



XT0672

DASH-BOARD-BILD MERCEDES-BENZ 300 SLR UHLENHAUT

Wandbild *Mural*



Objektbeschreibung *Object description*

Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupé Dashboard: „Most expensive car“ im Jahr 2022.

Die Aufnahme des 300 SLR Dashboards, dieser berühmten Ikone der Automobilgeschichte und „Hypercars“ von 1955, entstand

im Mercedes-Benz Museum im Rahmen der Dokumentation „Classic Cars Dashboards“ von Andreas Böttcher. Das Bild hat die Maße 1.800 mm x 900 mm, ist auf Textilstoff gedruckt und in einen silberfarbenen Aluminiumrahmen

Ausrufpreis
Reserve

500 €

+ 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

eingefasst. Nr. 008 von 200.

Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupé Dashboard: „Most expensive car“ in 2022.

The image of the 300 SLR dashboard, the famous icon of automotive history and „hypercar“ from 1955, was taken at the

Mercedes-Benz Museum as part of the documentation „Classic Cars Dashboards“ by Andreas Böttcher. The picture measures 1,800 mm x 900 mm, is printed on textile fabric and framed in a silver aluminum frame. No. 008 of 200.

BREITLING PREMIER B01 BENTLEY MULLINER LIMITED EDITION – CHRONOGRAPH Armbanduhr Wrist watch



Objektbeschreibung *Object description*

Breitling Premier B01 Bentley Mulliner

- Stahl
- Automatik Chronograph
- Armband Krokoleder
- Limited Edition

Gehäuse Edelstahl poliert und satiniert, Gehäusedurchmesser ohne Krone 42mm, Gehäusehöhe 13,6mm. Lünette Edelstahl glatt und poliert. Breitling Armband Krokoleder blau, Anstoßbreite 22mm, Sicherheitsfallschließe Edelstahl mit Hersteller-Logo. Zifferblatt silberfarben gebürstet mit aufgesetzten Edelstahl Indizes und arabischen Leuchtziffern sowie Edelstahl Leuchtzeigern. Uhrwerk Automatik, Chronograph, Chronometer mit Zeugnis,

Breitling Manufakturkaliber 01 mit 39 Edelsteinen, Gangreserve ca. 70 Stunden. Anzeige von Stunde und Minute über Zeiger aus der Mitte, kleine Sekunde mit Sekundenstopp zur sekundengenauen Einstellung der Uhrzeit bei 9 Uhr. Saphirglas kratzfest, gewölbt und doppelseitig entspiegelt. Krone mit Hersteller-Logo. Boden Edelstahl verschraubt und graviert mit Saphirglas Sichtfenster. Gewicht der Uhr inklusive Armband 104g. Wasserdicht bis 10 ATM. Referenznummer: AB0118A71G1P2, Gehäusenummer: 3311XXX, ID: ST1160115041122H-8200, Artikelnummer: 10000067140.

- Original Breitling Box mit Umkarton und Garantie Papiere sowie Beschreibung

Ausrufpreis

Reserve

6.500 €

+ 10% Aufgeld

+ 10% surcharge

- Full Set
- Limitiert auf 1000 Exemplare
- Ungetragen
- Inklusive Watch.de Uhrenpass & JRH 1000 Tage Garantie

Breitling Premier B01 Bentley Mulliner

- Steel
- Automatic Chronograph
- Strap crocodile leather
- Limited Edition
- Case stainless steel polished and satin finish, case diameter without crown 42mm, case height 13.6mm. Bezel stainless steel smooth and polished. Breitling bracelet crocodile leather blue, lug width 22mm, safety folding clasp stainless steel with manufacturer logo. Silver brushed dial with applied stainless steel indexes and luminous Arabic numerals and luminous stainless steel hands. Movement automatic, chronograph, chronometer with

certificate, Breitling manufacture caliber 01 with 39 jewels, power reserve about 70 hours. Indication of hour and minute via hands from the center, small second with stop-second for setting the time to the second at 9 o'clock. Sapphire crystal scratch-resistant, domed and double-sided anti-reflective coating. Crown with manufacturer logo. Stainless steel screwed and engraved case back with sapphire crystal viewing window. Weight of the watch including bracelet 104g. Water resistant to 10 ATM. Reference number: AB0118A71G1P2, case number: 3311XXX, ID: ST1160115041122H-8200, item number: 10000067140.

- Original Breitling box with outer box and warranty papers and description
- Full Set
- Limited to 1000 pieces
- Unworn
- Watch.de watch passport & JRH 1000 days warranty included

AUDI

200 Turbo



Modellbeschreibung *Model description*

Im August 1982 wurde die Produktion der ersten Audi 200 Generation eingestellt. Im Juni 1983 debütierte dann die nächste Generation des Audi 200 (C3, Typ 44) als Markenflaggschiff in der automobilen Oberklasse. Als schnellster Viertürer wurde der Audi 200 gefeiert. Der fast 230 km/h schnellen Limousine genügten die 134 kW (182 PS) aus dem aufgeladenen 2,1 Liter Fünfzylinder-Ottomotor. Hinzu kam die strömungsgünstige Karosserie mit einem cW-Wert von 0,32 und dem extrem geringen Leergewicht von 1.290 kg. Eigentlich war er wie sein Vorgänger nur ein Audi 100 im Smoking.

Eine Aufnahme in die Fahrzeugflotte des Kanzleramtes konnte der Audi 200 Turbo noch nicht erreichen. Aber einen Wandel vom Beamtenstatus zum Businessimage vollzog die Limousine schon in den nachfolgenden Jahren. Dazu kamen diverse Auftritte als Filmstar. So zum Beispiel als Dienstwagen des Chefarztes Professor Brinkmann in der TV-Serie „Die Schwarzwaldklinik“. Der Audi V8 mit Achtzylindermotor löste dann im Jahr 1988 den Audi 200 als Topmodell ab.

Production of the first Audi 200 generation was discontinued in August 1982. Then, in June 1983, the next generation Audi 200 (C3, Type 44) debuted as the brand's flagship in the automotive luxury class. The Audi 200 was celebrated as the fastest four-door car. The 134 kW (182 hp) from the turbocharged 2.1-liter five-cylinder gasoline engine was all the sedan needed to reach speeds of almost 230 km/h. The turbocharged 2.1-liter five-cylinder gasoline engine was also used as a power source. Added to this was the streamlined body with a cW value of 0.32 and the extremely low kerb weight of 1,290 kg. Like its predecessor, it was actually just an Audi 100 in a tuxedo. The Audi 200 Turbo was not yet able to gain a place in the vehicle fleet of the Chancellery. But the sedan made the transition from civil servant status to business image in the years that followed. It also made various appearances as a movie star. For example, as the official car of the chief physician Professor Brinkmann in the TV series "Die Schwarzwaldklinik". The Audi V8 with eight-cylinder engine then replaced the Audi 200 as the top model in 1988.

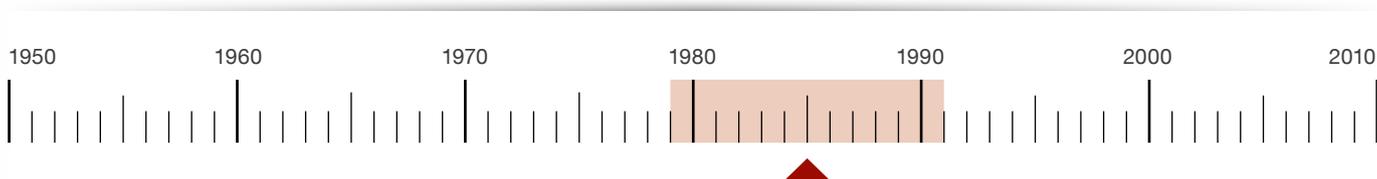
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Audi 200 Turbo in einem selten guten Zustand · 182PS aus dem legendären Audi 5 Zylinder-Turbo Motor · 3 Halter · Bis 2014 in französischem Erstbesitz; bis 2021 bei einem deutschen Sammler · Nachvollziehbare Historie mit vollständiger Bordmappe · Automatikgetriebe · Elektrische Fensterheber, Klimaanlage Bordcomputer, Memory-Sitze · Audi Gamma Radio · Gepflegtes Interieur in braunem Sportkaro-Muster aus

Stoff und Leder · Zahnriemenwechsel inkl. Wasserpumpe vor 5000 Km · Dachhimmel wurde erneuert · Reparaturrechnungen über 8.000€ aus 2022 vorhanden · Classic Data Wertgutachten 2022 (Note 2) · Deutsche Papiere, H-Zulassung + gültiger TÜV bis 09/2024

Audi 200 Turbo in an exceptionally good condition · 182hp from the legendary Audi 5-cylinder turbo engine · 3 owners only · Up to 2014 with the first owner in France, then until 2021 with a German collector · Comprehensive history with complete owner's manual · Automatic transmission · Power windows, air condition, trip computer, memory seats · Audi Gamma Radio · Well-kept interior in brown chequered fabric with leather · New timing belt incl. water pump 5000 km ago · Headliner has been renewed · Repair invoices over €8,000 from 2022 available · Classic Data expertise 2022 (grade 2) · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MoT) until 09/2024

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1985	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	182.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.149	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	weiß <i>white</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	134 / 182	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	braun <i>brown</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	5	Interieur <i>Interior</i>	Teilleder <i>part leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	223 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 2 <i>Condition</i>	Wert 19.500 € <i>Value</i>
--	--------------------------------------	--------------------------------------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	11.000 €	+ 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>
--------------------------------------	-----------------	--

Lot 17



XT0640

ROVER

3500 SD1 Vanden Plas



Modellbeschreibung *Model description*

Der Rover SD1 kam 1976 modern daher. Maserati- und Ferrari-Anklänge kombiniert mit einem Fließheck und V8 ergaben eine skurrile Mischung.

Der Rover 3500 SD1 war das erste Auto der British Leyland neu formierten Specialist Cars Division (SD). Er folgte 1976 auf den großen P5, und den skurril-modernen P6. Der SD1 wurde der letzte große Rover, der diesen Namen verdiente.

Mitte der 1980er Jahre setzte neben anderen Rennställen Tom Walkinshaw Racing den Rover SD1 bei einigen Rundstreckenrennen ein, in der Zeit von 1985 bis 1987

fuhr dabei auch der deutsche Fahrer Armin Hahne Rover SD1.

In Deutschland blieb ein Rover 3500 SD1 immer ein Fall für Individualisten. Für die Aficionados, die sich von den schlimmen Geschichten über englische Autos nicht schrecken ließen.

The Rover SD1 was modern in 1976. Maserati and Ferrari hints combined with a hatchback and V8 made for a whimsical mix.

The Rover 3500 SD1 was the first car from British Leyland's newly formed Specialist Cars Division (SD). It followed the big P5 in 1976, and the quirky modern P6. The SD1 became the last major Rover worthy of the name.

In the mid-1980s, Tom Walkinshaw Racing, along with other racing teams, used the Rover SD1 in some circuit races, and from 1985 to 1987 the German driver Armin Hahne drove the Rover SD1.

In Germany, a Rover 3500 SD1 has always been a case for individualists. For aficionados who weren't put off by the bad stories about English cars.

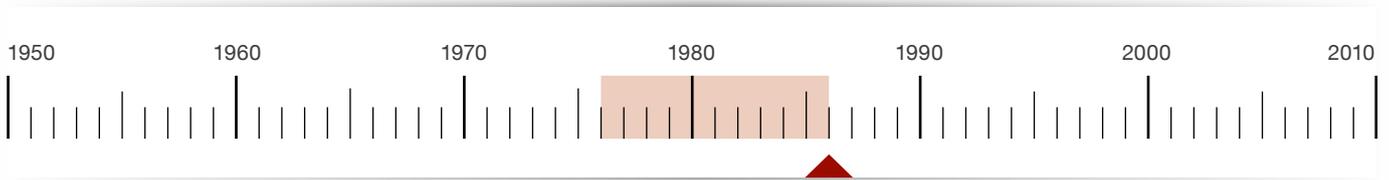
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Rover 3500 SD1 Vanden Plas: Ein Fahrzeug für Individualisten · 157PS aus einem 3.5L V8 Benziner mit 2 Gleichdruck Flachstromvergassern · Automatikgetriebe · 3. Hand · Abgelesene Laufleistung von nur 70.590 KM · Blaue Außenlackierung mit grauer Veloursausstattung · Leichtmetallfelgen ·

Anhängerkupplung · NEU: Reifen, Batterie, Zündkerzen und Ölservice · Deutsche Papiere, H-Zulassung + gültiger TÜV bis 06/2024 · Das Fahrzeug stammt aus einer Privatsammlung, welche nun aufgelöst wird

Rover 3500 SD1 Vanden Plas: A vehicle for real individualists · 157hp from a 3.5L V8 petrol engine with 2 constant pressure flat draft carburetors · Automatic transmission · 3 owners · Read mileage of only 70,590 KM · Blue exterior paintwork with a gray suede interior · Alloy wheels · Trailer hitch · NEW: tyres, battery, spark plugs and oil service · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MoT) until 06/2024 · The vehicle belongs to a private collection, which is now being liquidated

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1986	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	70.590 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.470	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau <i>blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	115 / 157	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau <i>grey</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Velours <i>velours</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	192 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **13.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 18



XT0655

BMW

323ti Compact (E36)



Modellbeschreibung *Model description*

Der Nachfolger des beliebten E30 wurde 1990 als 3. Generation der BMW 3er-Reihe vorgestellt. Intern als E36 bezeichnet, war die neue Limousine erheblich größer (und teurer) als ihr Vorgänger. Mit ihr hielten neue Designmerkmale Einzug, wie die Deckgläser über den traditionellen Doppelscheinwerfern, der vorwärts geneigte Nierengrill oder das höhere Heck. Es gab den E36 mit einer Vielzahl von Karosserievarianten: Neu war ein elegantes Coupé, welches kaum Gleichteile mit der 4-türigen Limousine hatte. Eine kurze Schrägheck-Limousine, Compact genannt, kam 1994 dazu. 1995 folgte der als Touring bezeichnete Kombi. Es gab sowohl ein Werks-Cabrio, als

auch das (seltene) Baur-Cabrio, welches beim E36 letztmalig angeboten wurde. Der Z3 Roadster (E36/7), welcher auf der Plattform des E36 Compact basierte, rundete die Palette ab. Die Motorauswahl war riesig, und kein Benzinmotor leistete weniger als 73 kW (100 PS). Spitzenmodell war ab 1992 der M3 mit 210 kW (286 PS) aus 3,0 Litern Hubraum. 1997 wurde dieser durch einen 3,2 Liter-Kraftwerk mit 236 kW (321 PS) ersetzt. 4- und 6-Zylinder-Dieselmotoren waren ebenfalls lieferbar. Der E36 wurde insgesamt 2,5 Millionen mal gebaut: in München, Regensburg, Dingolfing sowie in der neu errichteten Fabrik in Spartanburg (USA).

The successor to the very popular E30 was presented in 1990 as the third generation of BMW's 3 series. Internally called E36, the new sedan was considerably larger (and pricier) than its predecessor. It introduced completely new styling cues, such as the glass covers over the traditional double headlights, the forward-slanting kidney grille or the higher rear section. There were a variety of available body styles: The 2-door sedan had become an elegant coupé which shared very few parts with the 4-door variant. A shorter hatchback called Compact was added in 1994. In 1995, the Touring station wagon followed. A factory convertible as well as the (rare) Baur convertible, offered in the E36 series for the last time, and the Z3 roadster (E36/7), based on the E36 Compact platform, made the lineup complete.

The choice of engines was huge, with no petrol engine producing less than 73 kW (100 hp). Top of the range was the M3, which in 1992 offered 210 kW (286 hp) from a 3.0 litre engine, later being replaced by a 3.2 litre, 236 kW (321 hp) powerplant in 1997. 4- and 6-cylinder diesel engines were also available. The E36 was built totalling 2.5 million units at the BMW plants in Munich, Regensburg, Dingolfing as well as at the newly built Spartanburg factory in the US.

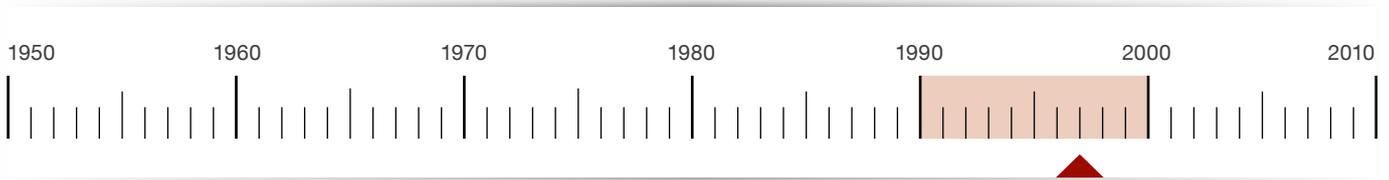
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der Compact mit dem großen Motor · 2,5 Liter Reihensechszylinder-Ottomotor mit Einspritzung und 125 kW (170 PS) · 5-Gang-Steptronic-Getriebe · Im Besitz des aktuellen Halters seit April 2017 · Bekannt sind 2 Fahrzeughalter · Abgelesener Tachostand von nur 61.500 km · Coupé in klassischer Farbgestaltung: Fjordgrau-metallic Lack mit schwarzem Stoffinterieur

· Umfangreiche Sonderausstattung wie Sportsitze, Klimaanlage, Schiebedach, PDC, Alarmanlage (über 30 Positionen) · Original BMW LM-Räder in Kreuzspeichen Design, Individual Ausstattung · Karosserie teilweise nachlackiert · Angabegemäß sind keine Unfallschäden bekannt · Serviceheft und Bedienungsanleitung vorhanden · Der 3er ist in einem guten Gesamtzustand

The compact with a powerful engine · 2.5 litre inline six-cylinder gasoline engine with injection and 125 kW (170 hp) · 5-speed steptronic transmission · With the current owner since April 2017 · Two vehicle owners are known · Speedometer reading of 61,500 km only · Elegant coupé in classic colour combination: fjord grey metallic paint with black interior · Extensive special equipment such as sports seats, air conditioning, sunroof, PDC, alarm system (over 30 positions) · Original BMW light alloy rims in cross spoke design, Individual equipment · Body partially repainted · no damages are known · Service book and owner's manual available · This BMW is in a good overall condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1997	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	61.600 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.494	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Fjordgrau-metallic <i>Fjordgrau-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	125 / 170	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	230 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

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

Lot 19



XT0684

JAGUAR

Daimler 420 Sovereign (LHD)



Modellbeschreibung *Model description*

Der Daimler 420 war ein Luxusauto, das von Daimler, einer Tochtergesellschaft der British Motor Corporation (BMC), von 1967 bis 1969 gebaut wurde. Er basierte auf dem BMC Mark X und wurde von einem 4,5-Liter-V8-Motor angetrieben. Der Daimler 420 zeichnete sich unter anderem durch seine fortschrittliche Konstruktion und Technologie aus. Er verfügte über ein hydropneumatisches Federungssystem, das eine sanfte und komfortable Fahrt sowie ein verbessertes Fahrverhalten ermöglichte. Eine weitere Besonderheit des Daimler 420 war seine hochwertige Verarbeitung und seine luxuriöse Ausstattung. Der Wagen wurde

mit einem hohen Maß an handwerklichem Geschick und Liebe zum Detail gebaut und war mit einer Vielzahl von luxuriösen Annehmlichkeiten ausgestattet, wie z. B. Lederpolsterung, elektrische Fensterheber und Sitze sowie ein Automatikgetriebe. Der Daimler 420 hatte auch den Ruf, ein leistungsstarkes und schnelles Auto zu sein, mit einer Höchstgeschwindigkeit von ca. 200 km/h und einer Beschleunigungszeit von 0-100 km/h von etwa 9 Sekunden. Allerdings wurde der Daimler 420 nur für kurze Zeit produziert, und nur etwa 6.000 Einheiten wurden hergestellt, was ihn heute zu einem relativ seltenen Auto macht.

The Daimler 420 was a luxury car built by Daimler, a subsidiary of British Motor Corporation (BMC), from 1967 to 1969. It was based on the BMC Mark X and was powered by a 4.5-liter V8 engine. One of the things that made the Daimler 420 special was its advanced engineering and technology. It featured a hydropneumatic suspension system, which provided a smooth and comfortable ride, as well as improved handling. Another special feature of the Daimler 420 was its high-quality build and luxury features. The car was built with a high level of craftsmanship and attention to detail, and it was equipped with a wide range of luxury amenities, such as leather upholstery, power windows and seats, and an automatic transmission. The Daimler 420 also had a reputation for being a powerful and fast car, with a top speed of around 120 mph and a 0-60mph acceleration time of around 8 seconds. However, the Daimler 420 was only produced for a short period, and only around 6,000 units were produced, making it a relatively rare car today.

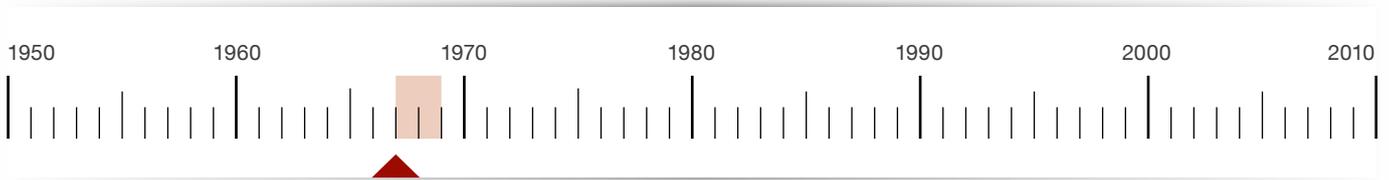
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Die Daimler 420 Sovereign, die ultimative englische Limousine · Eine von nur 355 Einheiten produzierten Linkslenker · 4,2 Liter Reihensechszylinder- Ottomotor mit 137 kW (186 PS) · Borg Warner Automatikgetriebe · Erste Zulassung in Spanien, seit 1988 in Deutschland, damals umfassend restauriert · 3 Halter, seit April 1998 im Besitz des aktuellen Halters · Im Jahr 2003 wurde die

Karosserie teilrestauriert und neulackiert · Wertgutachten Juni 2010 · Erforderliche Service- und Reparaturarbeiten an der Mechanik von Fachwerkstatt durchgeführt, Belege vorhanden · Kühler, Stoßdämpfer und Federn im August 2022 erneuert. Aufwand 4.800 EUR · Deutsche Papiere. H-Zulassung + gültige HU bis 07/2024 · Diese Daimler 420 Sovereign Limousine hat ihre Patina bewahrt

The Daimler 420 Sovereign, the ultimate English sedan · One of only 355 units produced as left-hand drive. · 4.2 litre inline six-cylinder petrol engine with 137 kW (186 hp) · Borg Warner automatic transmission · First registration in Spain · Since 1988 in Germany, at that time extensively restored · 3 holders, since April 1998 with the current owner · In 2003 the body was partially restored and repainted · Appraisal report from June 2010 · Service and repairs of the mechanics carried out by a specialist workshop; invoices available · Radiator, shock absorbers and springs renewed in August 2022, costs 4,800 EUR · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 07/2024 · This Daimler 420 Sovereign sedan has retained its patina

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1967	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	82.200 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.198	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Golden Sand <i>Golden Sand</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	137 / 186	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	190 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

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

Lot 20



XT0685

MERCEDES-BENZ

SL 500 (R129)



Modellbeschreibung *Model description*

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

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

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

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

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

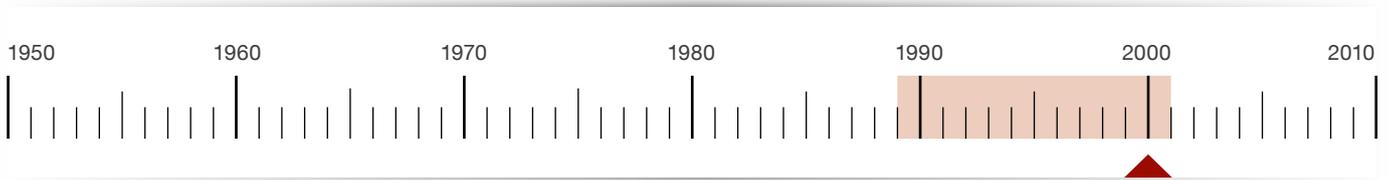
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Elegantes Cabriolet in raffinierter Lackierung – schwarz oder doch dunkelblau? · 306 PS aus einem 5.0 Liter V8 Triebwerk · 4-Gang Automatik-Getriebe · Erstauslieferung nach Japan · 2019 nach Deutschland re-importiert · Lack Code 1890: smaragd-schwarz-metallic · Exklusive Innenausstattung in Leder und Wurzelholz · Holz/ Leder Lenkrad, Aussenspiegel klappbar mit

Memoryfunktion · Frontsitze mit Memoryfunktion beheizt und elektrisch verstellbar · Elektrische Fensterheber, Scheinwerferreinigungsanlage, Xenon-Scheinwerfer für Linksverkehr · Original Mercedes Leichtmetall Felgen 5-Speichen-Design 17" · Schwarzes Stoffverdeck · 4 Fahrzeughalter · Serviceheft (japanisch) · Sehr gepflegter Gesamtzustand mit wenig Kilometern

Elegant Mercedes 500 convertible with a sophisticated paint: Is it black or rather dark blue? · 306 HP from 5.0 V8 Engine · First delivery to Japan in 2000 · 2019 re-imported to Germany · Original Mercedes colour scheme: emeraldblack-metallic code 1890 · Exclusive interior fittings in leather and burl wood · Steering wheel with leather and wood · Heatable, power front seats with memory function · Power windows, headlights cleaning system, Xenon front lights for left-hand-drive · Original Mercedes light alloy rims 17" · Black fabric soft top · 4 Owners · Service book (japanese) · Very well-kept overall condition with low mileage

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	2000	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	73.700 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.973	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	smaragdschwarz-met. <i>smaragdschwarz-met.</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	225 / 306	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	250 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnnen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **25.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 21



XT0373

FORD

F100 Ranger XLT



Modellbeschreibung *Model description*

Als Ford 1948 mit der F-Serie begonnen hatte, war nicht absehbar, was für eine Erfolgsgeschichte das werden wird. Nach 75 Jahren und inzwischen 15 Generationen ist es eines der meistverkauften Autos überhaupt. Die F-Serie stellt das Rückgrat der Ford Motor Company auf dem Heimatmarkt USA dar. Grundlage des Erfolgs sind die unzähligen erhältlichen Karosserie- und Ausstattungsvarianten sowie die erschwinglichen Preise. Ford macht jeweils alles genauso, wie es die Bürger vom Ranger bis zum Highschool Absolventen haben wollen; hauptsächlich erstmals die für die USA bekannte Auswahl an Ausstattungsvarianten und Karosserieformen.

Die Produktreihe der leichten Nutzfahrzeuge sah zu Beginn der 5. Generation zwar völlig neu aus, als Basis diente aber der Vorgänger von 1961-1966. Das Modell ist mit unterschiedlich großer Fahrerkabine, verschiedenen Radständen und mehreren Motor- und Antriebskombinationen erhältlich. Ab 1968 ersetzte der 360 und 390 cui Big-Block V8 Motor den 352 cui Y-Block Motor. Dabei handelt es sich um FE-Motore (Ford-Edsel) mit einem besseren Drehmoment. Die Karosserie der 5. Generation wurde dann deutlich eckiger. Als Ford Ranger XLT war erstmals eine Luxusversion erhältlich. In Brasilien wurde die Generation 5 noch bis 1992 weiter produziert.

When Ford started with the F-Series in 1948, it was not foreseeable what a success story this would be. After 75 years and now 15 generations, it is one of the best-selling cars ever. The F-Series is the backbone of the Ford Motor Company in its home market, the USA. The success is based on the extensive body and equipment variants as well as the affordable prices. Ford does everything exactly as the citizens from rangers to high school graduates want it. Although the product range of light commercial vehicles looked completely new at the beginning of the 5th generation, the predecessor from 1961-1966 served as the basis. The model is available with different sized cab, different wheelbases and several engine and drive combinations. From 1968, the 360 and 390 cui Big-Block V8 engine replaced the 352 cui Y-Block engine. These are FE engines (Ford-Edsel) with a better torque and the bodywork of the 5th generation became much more angular. The Ford Ranger XLT was the first available luxury version. Generation 5 was still produced in Brazil until 1992.

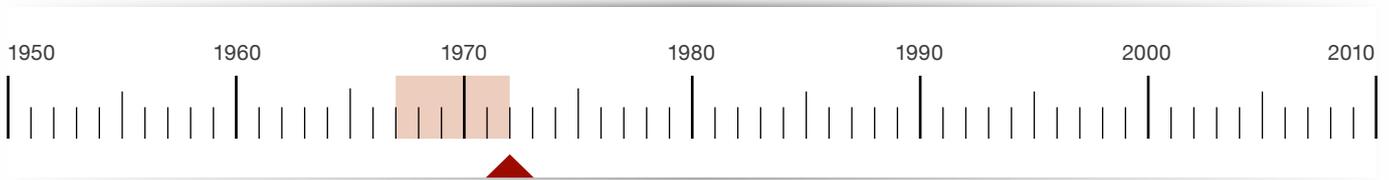
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Vollumfänglich restaurierter Ford Ranger XLT in einem fantastischen, zeitgemäßen Look · 6,4 L (390cui) V8-Big Block-Ottomotor mit 190 kW (255 PS) und Automatikgetriebe · Laufleistung abgelesen 75.000 Meilen · Im Juni 2018 aus USA nach Polen importiert + 2020 in Polen zugelassen · Seit 2018 beim aktuellen Besitzer · Polnisches Gutachten aus 2018 vor der Restauration · Professionelle "Frame Off" Restaurierung bis 2022 · Wiederaufbau des Motors und Getriebes nach der originalen Spezifikation ·

Umfangreiche Dokumentation über die Restaurierung vorhanden · Perfekter Lack in rot-weiß mit einem epochengetreuen Ton-in-Ton Interieur · Klassische Sitzbank in rotem Velours, Holzlenkrad, schwarze Frontablage mit roter Steppnaht, Klimaanlage und Radio, Dachhimmel mit Design der amerikanischen Flagge · Gemäß Angabe ist das Fahrzeug voll funktionstüchtig und in einem ausgezeichneten Zustand · Ein außergewöhnlicher Hingucker und absolutes "must-have" für Liebhaber amerikanischer Fahrkultur

Here comes the perfect hot rod truck: A Ford 1/2-ton long-bed pickup restored at its finest · 6.4 L (390cui) V8 Big Block petrol engine with 190 kW (255 hp) and automatic transmission · Speedometer reading 75.000 miles · Imported from the U.S. to Poland in June 2018 and registered in 2020 · With the current owner since 2018 · Polish appraisal before restoration available · Professional "Frame Off" restoration with an awesome period-correct look finalized in 2022 · Engine and gearbox rebuilt and restored according to the original specification · Extensive documentation of the restoration available · This striking, "new car-like" Ford presents in an immaculate red-white paint with a fine tone-in-tone interior · Classic bench seat in red suede, wooden steering wheel, wood-like inserts in the dash, black front dash with red stitching, air-con, radio, headliner featuring the American flag · According to the owner the pick-up is fully functional and in a perfect condition · A real eye-catcher and must-have for dedicated enthusiasts of American classic cars

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1972	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	75.000 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	6.400	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot-weiß <i>rot-weiß</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	190 / 255	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	rot <i>red</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Velours <i>velours</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	145 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnnen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **25.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 22



XT0677

LINCOLN

Continental Mark II



Modellbeschreibung *Model description*

Die Lincoln Motor Car Company wurde von Henry M. Leland und seinem Sohn Wilfried in den USA im Jahr 1917 gegründet. Zunächst wurden nur Flugzeugmotore gebaut. Nach dem 1. Weltkrieg bereitete man die Produktion von Luxus-Automobilen vor. Der erste Lincoln kam 1920 auf den Markt. Aus finanziellen Gründen verkaufte Leland die Lincoln Werke an die Ford Motor Company. Für Ford war dies der Einstieg in das Luxuswagen-Segment. Diese Premiumautomobile haben Ford in einigen Fällen mehr Prestige als Profit gebracht. Sein Debüt erlebte der Continental Mark II am Pariser Automobilsalon am 6. Oktober 1955. Der Mark II, der nur zwei Jahre lang, 1956 und

1957, hergestellt wurde, wurde nie als Lincoln bezeichnet und auch nicht unter diesem Namen vermarktet. Wer einen Continental Mark II Besitzer verärgern möchte, der nenne das Auto Lincol...Es ist kein Lincoln. Es ist ein Continental. Der Continental Mark II war das Elite-Automobil der 50er Jahre für die Reichen und Berühmten: Elvis Presley, Frank Sinatra, Louie Prima, Dwight Eisenhower, Nelson Rockefeller, der Schah des Iran und viele andere Prominente besaßen und fuhren sie stolz. Im ersten Modelljahr des Mark II wurden etwa 2600 Einheiten produziert, im zweiten Jahr nur 444. Am 8. Mai 1957 wurde der Continental Mark II offiziell eingestellt.

The Lincoln Motor Car Company was founded by Henry M. Leland and his son Wilfried in the USA in 1917. At first only aircraft engines were built. After World War I preparations were made for the production of luxury automobiles. The first Lincoln came out in 1920. For financial reasons, Leland sold the Lincoln works to the Ford Motor Company. For Ford, this was the entry into the luxury car segment. These premium automobiles have in some cases brought more prestige than profit to Ford. The Continental Mark II made its debut at the Paris Motor Show on October 6, 1955. The Mark II, which was only produced for two years, 1956 and 1957, was never referred to as a Lincoln, nor was it marketed under that name. If you want to piss off a Continental Mark II owner, call the car a Lincoln...it's not a Lincoln. It's a Continental. The Continental Mark II was the elite automobile of the 1950s for the rich and famous: Elvis Presley, Frank Sinatra, Louie Prima, Dwight Eisenhower, Nelson Rockefeller, the Shah of Iran and many other celebrities proudly owned and drove them. About 2600 units were produced in the first model year of the Mark II, with only 444 in the second year. On May 8, 1957, the Continental Mark II was officially discontinued.

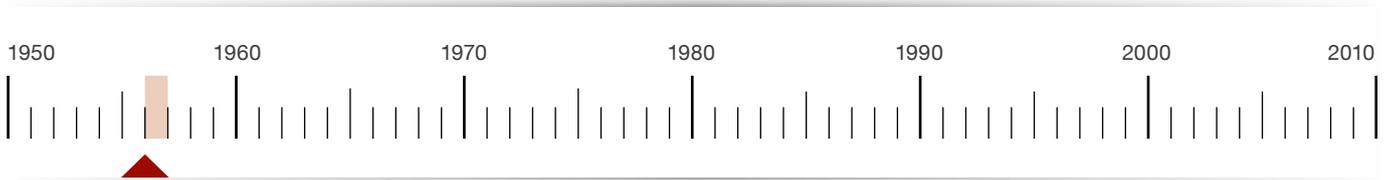
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Das "Traumschiff" der 50-ziger für die Stars und Reichen: Das Lincoln Continental Mark V Coupé · 300 PS aus einem 6.0L V8 Motor · 3-Gang-Automatikgetriebe · Einer von nur 3.000 gebauten Einheiten · 2011 aus den USA importiert · Außenlackierung im klassischen Weißfarbton · Die verchromten Stoßfänger, der Frontgrill, die Scheibenrahmen und Scheinwerfering befinden sich im Bestzustand · Innenausstattung

in ansprechender rot / weiß Farbkombination mit Chromapplikationen · Durchgehende Frontsitzbank mit zwei Rückenlehnen und Fondsitze in Leder · Weißwandreifen mit Original Radkappen, Original Autoradio · Deutsche Zulassungsdokumente und H-Zulassung · Der wunderschöne amerikanische Oldtimer präsentiert sich in einem unverbastelten Original Zustand

The Elite Cruiser of the 50ies for the rich and famous: Lincoln Continental Mark V Coupé · 300 hp from a 6.0L V8 engine · 3-speed automatic transmission · One of only 3,000 units built · Imported from USA in 2011 · Exterior paint finish in classic white shade · The chrome bumpers, front grille, window frames and headlight rings are in excellent condition · Interior in attractive red / white color combination with chrome applications · Front bench seat with two backrests and rear seats in leather · Whitewall tires with original hubcaps, original car radio · German registration + admission as historic vehicle · The beautiful American classic car is presented in an untinkered original condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1956	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	66.200 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	6.000	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	weiß <i>white</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	212 / 288	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	rot-weiß <i>rot-white</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	180 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnnen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **48.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 23



XT0675

JAGUAR

E-Type Coupé Serie III V12



Modellbeschreibung *Model description*

Die Essenz automobiler Schönheit. Niemand geringeres als Enzo Ferrari bezeichnete den E-Type als das ästhetischste Automobil aller Zeiten, und selbst wenn Schönheit immer im Auge des Betrachters liegt, allzu viele werden ihm seither nicht widersprochen haben. Das Erscheinen des XK-E, genannt "E-Type", im Jahre 1961 kam einer Sensation gleich. Zur unerreicht eleganten Linienführung gab es satte Leistung noch mit dazu, und das ganze zu vergleichsweise moderaten Preisen. Über die Jahre wurde das Erfolgsmodell mehrfach modifiziert: Ab Frühjahr 1966 gab

es eine 2+2 sitzige Version mit verlängertem Radstand, ab 1967 wurden die Scheinwerfer-Abdeckungen ein Opfer amerikanischer Sicherheitsvorschriften. Auf der Motorenseite standen Reihen-Sechszylinder mit 3.8, später 4.2 Liter Hubraum sowie ab 1971 auch Zwölfzylinder zur Auswahl. Die kompakten Zweisitzer entfielen 1971, die sogenannte Serie III wurde nur noch als 2+2 Sitzer angeboten. Ein Klassiker der Superlative, über den man nicht viele Worte verlieren muss.

The essence of automotive beauty. No other than Enzo Ferrari called the E-Type the most beautiful car ever made, and even if beauty is always in the eye of the beholder, not too many people would have contradicted him since. The debut of the XK-E, called "E-Type", in 1961 was nothing short of a sensation. Its unrivalled elegant styling was complemented by plenty of power, and all of that at a relatively moderate price. Over the years, the successful model was modified in several ways: From the spring of 1966 there was a 2 + 2-seater version with an extended wheelbase. In 1967, the headlight covers fell victim to American safety regulations. On the engine side, there were six-cylinder engines with 3.8 and later 4.2 litres, and as of 1971, twelve-cylinder motors to choose from. Production of the compact two-seaters ceased in 1971, the so-called Series III was only offered as a 2+2-seater. A classic of superlatives, that's all there is to it.

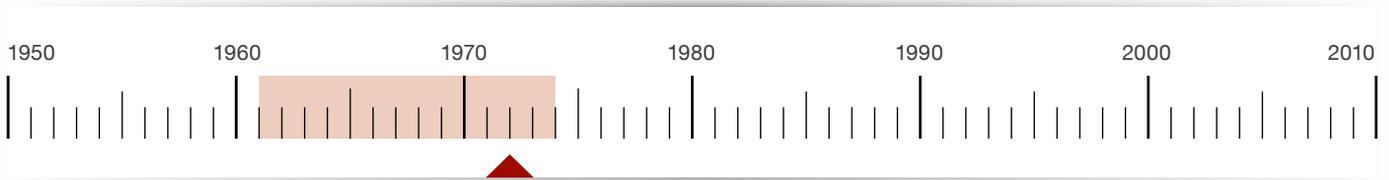
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Topgepflegter Jaguar E-Type der Serie III (LHD) · Mächtiger V12-Motor mit 197 kW (268 PS) mit Automatikgetriebe · Europa Ausführung, Auslieferung in Deutschland · Im Besitz seit 2017 · 2+2-Sitzer, schwarze Vollleder-Ausstattung inklusive Nackenstützen und Mittelarmlehne · Servolenkung, Radioanlage, autom. Antenne · Verchromte Speichenräder 72 Speichen mit General Tire Grabber UHP 205/70R15 · Austauschmotor,

Ventile, Vergaser und Zündung eingestellt, Hochleistungskühler · Insgesamt über 13.000 € im Laufe der letzten Jahre investiert, Rechnungsbelege vorhanden · Wertgutachten (01/2018) über 86.000 €, Zustandsnote 2+ · Deutsche Zulassungs Dokumente, H-Kennzeichen, Produktionszertifikat · Charismatischer Jaguar, der überall die Blicke auf sich zieht

Top-maintained Jaguar E-Type Series III (LHD). · Powerful V12 engine with 197 kW (268 hp) with automatic transmission · European version, first delivery in Germany · Owned since 2017 · 2+2 seater, black full leather interior including neckrests and center armrest · Power steering, radio system, autom. antenna · Chromed spoke wheels 72 spokes with General Tire Grabber UHP 205/70R15 · Replaced engine, valves carburetor and ignition adjusted, high performance radiator · Total costs more than 13.000 € over the last years, invoices available · Value appraisal (01/2018) over 86,000 €, condition grade 2+ · German registration, admission as historic vehicle, production certificate · Charismatic Jaguar that attracts everyone's attention

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1972	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	110.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	5.307	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	signalrot <i>signal red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	197 / 268	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	12	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	233 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **70.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 24



XT0593

FERRARI

Mondial T Pininfarina



Modellbeschreibung *Model description*

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

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

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

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

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

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

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

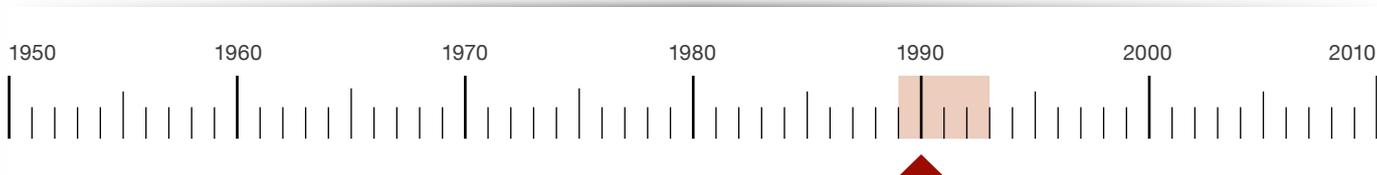
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Ein Pininfarina Mondial in der traditionellen, kultigen Ferrari "Rosso Corsa" Lackierung · 301 PS aus einem 3.405 ccm 90° V8 Sauger · 5-Gang Schaltgetriebe mit Sperrdifferential · Abgelesene Laufleistung von nur 8.730 KM · Radio Blaupunkt Melbourne · Elektrische Fensterheber, Colorverglasung · Originaler vollständiger Werkzeugkoffer aus Leder · Serviceheft vorhanden · Wartung + neuer Zahnriemen mit Originalteilen durch die

Firma Ferrari Eberlein · Von 2018-2022 Rechnungen über knapp 25.000€ vorhanden · Deutsche Papiere + H-Zulassung

Rosso Corsa is the ultimate iconic Ferrari red · 301hp from a naturally aspirated 3,405 ccm 90° V8 · 5-speed manual transmission with locking differential · Read mileage of only 8,730 KM · Radio Blaupunkt Melbourne · Electric windows, tinted glass · Original complete leather tool case · Maintenance + new timing belt with original parts performed by Ferrari Eberlein · Invoices from 2018-2022 for approx. € 25,000 available · German registration + admission as historic vehicle

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1990	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	8.730 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.405	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Rosso Corsa <i>Rosso Corsa</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	221 / 301	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	257 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **85.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 25



XT0636

DEVIN

SS Monza



Modellbeschreibung *Model description*

Devin Enterprises Inc. wurde in den 50er und 60er Jahren in El Monte, Kalifornien, betrieben. Bill Devin, der Gründer von Devin Enterprises, baute ein Auto, das den Stil, die Raffinesse und die Leistung eines Ferrari hatte.

1957 tat sich Devin mit Noel Hillis und Malcolm MacGregor zusammen, zwei Rennfahrern aus Nordirland. Die beiden entwickelten einen Rohrahmen, dazu ein hochmodernes Fahrgestell mit einem 90-Zoll-Radstand, Scheibenbremsen und Einzelradaufhängung. Alles, was der Wagen noch brauchte,

war eine Karosserie, die mit den damaligen Le-Mans-Rennwagen konkurrieren konnte. Bill Devin stylte die Karosserie, ähnlich eines Ferrari 750. Das Ergebnis war der Devin SS (Super Sport).

Die Devins fuhren erfolgreich in der SCCA (Sports Car Club of America) Rennserie gegen Ferraris, Listers und Maseratis. Der nationale SCCA-Meister von 1956 war ein Devin. Zwischen 1955 und 1963 an 136 SCCA-Rennen teil und gewannen 32 erste, 8 zweite und 3 dritte Plätze.

Devin Enterprises Inc., operated in El Monte, California, in the 1950s and 1960s. Bill Devin, surnamed "The Enzo Ferrari of the Okie Flats" was the founder of Devin Enterprises. He built a car that had the style, sophistication and performance of a Ferrari.

In 1957, Devin teamed up with Noel Hillis and Malcolm MacGregor, two racers from Northern Ireland. The two developed a tubular frame, a state-of-the-art chassis with a 90-inch wheelbase, disc brakes and independent suspension. All the car still needed was a body that could compete with the then Le Mans racing cars. Bill Devin styled the body, similar to a Ferrari 750, and the result was the Devin SS (Super Sport).

The Devins competed successfully in the SCCA (Sports Car Club of America) racing series against Ferraris, Listers and Maseratis. The 1956 national SCCA champion was a Devin, competing in 136 SCCA races between 1955 and 1963, winning 32 first, 8 second and 3 third places.

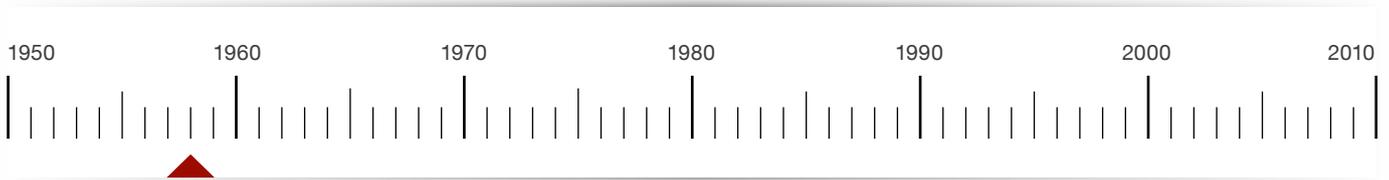
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Exklusiver Devin Super Sport: Nr. 3 von nur 15 produzierten Sportwagen · Mit der Chassis-Nr. SSM-3 aus der 1. Generation der irischen SS Fahrzeuge · 3 Fahrzeughalter, seit 2 Jahren im Besitz des aktuellen Eigentümers · Im 2002 1. Besitzerwechsel: Der Sportwagen zieht von den USA nach Italien um · 2002 komplette "Frame-off" Restaurierung, Fotodokumentation vorhanden · 4-7 Liter Corvette V8-OHV-Ottomotor mit 208 KW (283 PS) · 4-Gang- Borg-Warner T10 Schaltgetriebe · Vorderachse und De-Dion Hinterachse mit Schraubenfedern · Karosserie aus glasfaser-

verstärktem Kunststoff (GFK) · Lackiert in weiß-blau, den Farben amerikanischer Rennteams der damaligen Epoche · Abgelesene 1700 Km · Nachvollziehbare Fahrzeughistorie, keine Schäden bekannt · Erfolgreiche Teilnahme an verschiedenen Rennen z.B. an "La Legenda di Bassano, Italia" · Classic Data Wertgutachten 2023 vorhanden (Note 2+ Wiederbeschaffungswert € 175.000) · Deutsche Papiere, H-Zulassung, gültiger TÜV bis Juni 2023 · Heute sind die Devin SS gesuchte Klassiker und im historischen Rennsport gehören sie zu den Schnellsten ihrer Klasse.

Very rare and exclusive Devin Super Sport: No. 3 of only 15 units built · Chassis number SSM-3 is the first generation of Irish chassis SS cars · 3 owners, with the current owner since 2 years · 2002 first change of owner: the sportscar moves from the U.S. to Italy · 2002 comprehensive "Frame-off" restoration, documentation available · 4-7 litre Corvette V8 OHV petrol engine with 208 KW (283 hp) · 4-speed Borg-Warner T10 manual transmission · Front axle and De-Dion rear axle with coil springs · Body made of glassfiber-reinforced plastic (GRP) · Finished in white and blue which represented the American racing colours of that period · Speedometer reading 1700 km · Traceable vehicle history, accordingly no damage known · Successful participation at various races e.g. "La Legenda di Bassano, Italy" · Classic Data appraisal 2023 (Grade 2+ Value € 175,000) · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 06/2023 · Always a striking eye-catcher at historic racing events and still one of the fastest sportscar in its league

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1958	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	1.700 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.638	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	weiß-blau <i>weiß-blau</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	208 / 283	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	braun <i>brown</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	230 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **145.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 26



XT0683

CHOPARD MILLE MIGLIA 2016 RACE EDITION – CHRONOGRAPH

Armbanduhr *Wrist watch*



Lot
27

Objektbeschreibung *Object description*

Chopard Mille Miglia 2016 Race Edition

- Stahl Automatik Chronograph
- Armband Leder Faltschließe
- Limitiert
- 46mm
- Bj.2021
- Box & Papiere
- Full Set wie Neu

Gehäuse Edelstahl poliert, Gehäusedurchmesser ohne Krone 46mm, Gehäusehöhe 14,2mm. Lünette Edelstahl bombiert und poliert mit Unterglas Tachymeter-Skala. Armband Leder braun mit Ziernaht, Anstoßbreite 22mm, Sicherheitsfaltschließe Edelstahl mit Hersteller-Logo. Zifferblatt schwarz matt mit schiefergrauen Hilfsziffer-

blättern, arabischen Leuchtziffern und rhodinierten Leuchtzeigern. Uhrwerk Automatik, Chronograph, COSC Chronometer mit Zeugnis, Kaliber Chopard 03.05-C mit 45 Edelsteinen, Gangreserve ca. 60 Stunden. Anzeige von Stunde und Minute über Zeiger aus der Mitte, kleine Sekunde mit Sekundenstopp zur sekundengenauen Einstellung der Uhrzeit bei 6 Uhr, Datumsanzeige mit Schnellverstellung zwischen 4 und 5 Uhr. Saphirglas kratzfest und gewölbt. Krone verschraubt mit Hersteller-Logo. Boden Edelstahl 8-fach verschraubt und graviert mit Saphirglas Sichtfenster. Gewicht der Uhr inklusive Armband 139g. Referenznummer: 168580-3001, Gehäusenummer: 1970XXX, ID: P660570000622H-10200, Artikelnummer: 10000065222. Original

Ausrufpreis

Reserve

4.500 €

+ 10% Aufgeld

+ 10% surcharge

Chopard Box mit Umkarton und Garantie Papiere von 11/2021 sowie Beschreibung und Barometer, Full Set. Limitiert auf 1000 Exemplare.

- Sehr seltenes Sammlerstück
- Wie Neu

Chopard Mille Miglia 2016 Race Edition

- Steel Automatic Chronograph
- Bracelet leather folding clasp
- Limited edition
- 46mm
- year 2021
- Box & Papers
- Full Set like new

Case stainless steel polished, case diameter without crown 46mm, case height 14.2mm. Bezel stainless steel cambered and polished with under glass tachymeter scale. Bracelet leather brown with decorative stitching, lug width 22mm, safety folding clasp stainless steel with manufacturer logo. Black matte dial with slate gray subdials, luminous Ara-

bic numerals and rhodium-plated luminous hands. Movement automatic, chronograph, COSC chronometer with certificate, caliber Chopard 03.05-C with 45 jewels, power reserve about 60 hours. Indication of hour and minute via hands from the center, small second with stop-second for setting the time to the second at 6 o'clock, date display with quick adjustment between 4 and 5 o'clock. Sapphire crystal scratch resistant and domed. Screw down crown with manufacturer logo. Stainless steel back 8 screws and engraved with sapphire crystal viewing window. Weight of the watch including bracelet 139g. Reference number: 168580-3001, case number: 1970XXX, ID: P660570000622H-10200, item number: 10000065222. Original Chopard box with outer box and warranty papers from 11/2021 as well as description and barometer, full set. Limited to 1000 pieces.

- Very rare collectible
- Like new

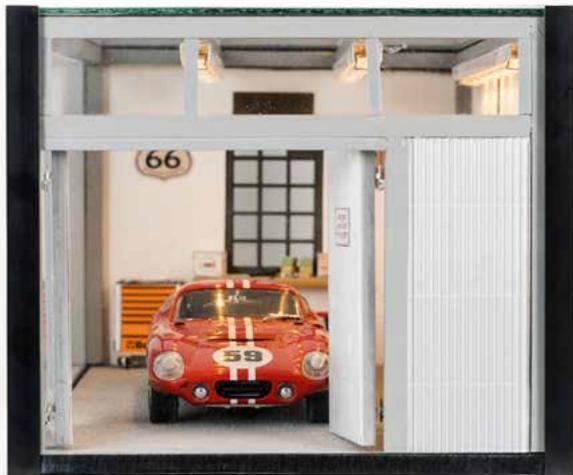
AE1021

VINTAGE GARAGE COBRA DAYTONA

Diorama *Diorama*



Lot
28



Objektbeschreibung *Object description*

- Vintage Garage Maßstab 1/18
- Cobra Daytona als Werkstatt Szenerie mit viel Zubehör
- 220 Volt LED Beleuchtung, Werkstatt Tor zum öffnen
- Vordere und seitliche Scheibe zum Aufschieben
- Maße ca: Breite 40cm / Höhe 22cm / Tiefe 25cm

Ausrufpreis
Reserve

450 €

+ 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

- Vintage garage scale 1/18
- Cobra Daytona as a workshop scenery with many accessories
- 220 volt LED lighting, workshop door to open

- Front and side window to slide open
- Dimensions approx: width 40cm / height 22cm / depth 25cm

AE1016

BECKER MEXICO RETRO

Autoradio *Car radio*



Objektbeschreibung *Object description*

- Eine Symbiose aus modernster Technologie und Retro-Design im Simplicity-Look
- Eine Hommage an die 60er Jahre
- Hinter der nostalgischen Retro-Fassade kommt hohe Ingenieurskunst zum Ausdruck
- Doppeltuner / CD/MP3 / Navi
- Navigationsantenne
- Codekarte
- Neu und originalverpackt

Ausrufpreis
Reserve

1.000 €

+ 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

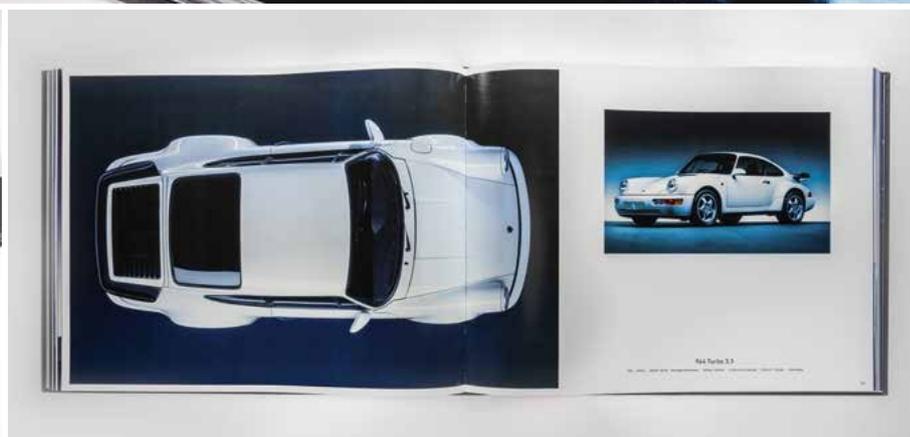
- A symbiosis of state-of-the-art technology and retro design in a simplicity look
- A tribute to the 1960s
- Behind the nostalgic retro facade, high engineering skills are evident
- Dual tuner / CD/MP3 / satnav
- Navigation aerial

- Code card
- New and in original package

AE0227

KUNSTBAND „911 MILLENIUM PORSCHE“

von René Staud – Bildband *Photobook*



Objektbeschreibung *Object description*

- Limitierte Auflage 911 Stück, nummeriert von 001 bis 911
- Panoramaformat 56 x 44 cm, aufgeschlagene Panoramabreite 112 cm
- Umfang 288 Seiten
- Feinstes Papier Phönixmotion Xenon 250g/m² aus dem Hause Scheuffelen
- Handgefertigter Bucheinband aus elegantem Gewebe mit silberner Folienprägung

Ausrufpreis
Reserve

1.900 €

+ 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

- Einzeln angefertigtes Typenschild und mit schwarzem Echtleder-rücken, ebenfalls geprägt und handverarbeitet

Limited edition, 911 copies, numbered from 001 to 911 · Landscape format 56 x 44 cm, opened book measures 112

cm in width · 288 pages · Finest paper „Phoenixmotion Xenon“ 250g / m² from Scheuffelen · Handmade book cover made of elegant fabric with silver foil embossing · Individually manufactured nameplate and with black genuine leather back, also embossed and hand-processed

MERCEDES-BENZ

300 SE (W126)



Modellbeschreibung *Model description*

Jede Mercedes-Benz S-Klasse kann einige Superlative für sich in Anspruch nehmen, aber wenn eine alle übrigen in punkto Beliebtheit schlägt, dann der W126. Keine andere S-Klasse wurde in so großer Zahl oder über einen so langen Zeitraum verkauft. Die zeitlos-elegante Limousine wurde von Bruno Sacco gezeichnet und 1979 auf der IAA in Frankfurt vorgestellt. Dank verbessertem cW-Wert und reduziertem Gewicht war der Verbrauch gegenüber dem Vorgängermodell um rund 10 % gesunken. 1981 ergänzte das Coupé das Angebot. Die Motorenpalette umfasste 6- und 8-Zylinder-Motoren mit bis zu 5,6 Litern Hubraum und bis zu 220 kW

(300 PS), 5- und 6-Zylinder-Dieselmotoren waren nur in Limousinen für den nordamerikanischen Markt lieferbar. Der W126 erhielt 1985 eine Modellpflege und blieb viele weitere Jahre lang hoch im Kurs bei Politikern und Prominenten auf der ganzen Welt. Die Produktion in Deutschland wurde 1991 eingestellt, lief jedoch in Südafrika noch bis 1994 weiter. Insgesamt wurden 818.063 Limousinen und 74.060 Coupés gefertigt. Der W126 wurde für seine hervorragende Verarbeitungsqualität und Langlebigkeit geschätzt, so wurde das Dienstfahrzeug des deutschen Bundeskanzlers Helmut Kohl erst mit über 500.000 km ausgemustert.

Every Mercedes-Benz S-Class can claim some superlatives, but if one beats all the others in terms of popularity, then the W126. No other S-Class was sold in such large numbers or over such a long period of time. The timeless elegant sedan was designed by Bruno Sacco and presented at the IAA in Frankfurt in 1979. Thanks to an improved cW value and reduced weight, consumption was reduced by around 10% compared to the previous model. In 1981, the coupé complemented the range. The engine range included 6- and 8-cylinder engines with up to 5.6 liters displacement and up to 220 kW (300 hp), 5- and 6-cylinder diesel engines were only available in saloons for the North American market. The W126 received a facelift in 1985 and remained popular with politicians and celebrities around the world for many more years. Production in Germany was discontinued in 1991, but continued in South Africa until 1994. A total of 818,063 saloons and 74,060 coupés were manufactured. The W126 was appreciated for its excellent workmanship and durability, so the official vehicle of the German Chancellor Helmut Kohl was retired only with more than 500,000 km.

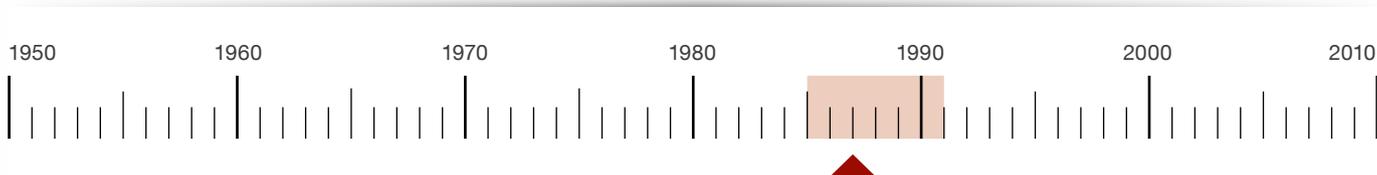
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Stuttgarter Stilikone: Eine absolut zeitlose Oberklasse-Limousine mit höchster Qualität in allen Bereichen · 3,0 Liter-Sechszylindermotor mit 132 kW (179 PS) und 4-Gang-Automatikgetriebe · 3 Halter, seit Juli 2012 im Besitz des aktuellen Halters · Autotelefon, elektr. Fensterheber vorne, Fahrwerk tiefer und breiter gelegt, ABS, elektr. Antenne · Elektr. Schiebedach mit

Hubeinrichtung, Außenspiegel links u. rechts beheizbar (rechts elek. verstellbar), Original MB Fellbezüge auf Vordersitzen, Armlehne vorn klappbar, Kopfstützen im Fond links und rechts, Fahrwerk verbreitert und tiefer gelegt · H-Zulassung, nächste Hauptuntersuchung im Oktober 2024 · Gepflegter Allgemeinzustand mit nur geringen Gebrauchsspuren

Stuttgart style icon: An absolutely timeless luxury sedan with overall highest quality · 3.0 litre six-cylinder engine with 132 kW (179 hp) and 4-speed automatic transmission · 3 holders, since July 2012 with the current holder · Car telephone, power windows in front, chassis lowered and wider, ABS, electric antenna · Electric sunroof with lifting device, exterior mirrors left and right heated (right electrically adjustable), original MB fur covers on front seats, armrest front foldable, headrests in the Rear left and right, chassis widened and lowered · admission as historic vehicle, valid technical control (MOT) until 10/2024 · Well-kept general condition with only minor signs of use

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1987	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	322.350 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.932	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	impallabraun-metallic <i>impallabraun-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	132 / 179	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	braun <i>brown</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	200 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

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

Lot 31



XT0689

BMW

318i Cabrio (E36)



Modellbeschreibung *Model description*

Der Nachfolger des beliebten E30 wurde 1990 als 3. Generation der BMW 3er-Reihe vorgestellt. Intern als E36 bezeichnet, war die neue Limousine erheblich größer (und teurer) als ihr Vorgänger. Mit ihr hielten neue Designmerkmale Einzug, wie die Deckgläser über den traditionellen Doppelscheinwerfern, der vorwärts geneigte Nierengrill oder das höhere Heck. Es gab den E36 mit einer Vielzahl von Karosserievarianten: Neu war ein elegantes Coupé, welches kaum Gleichteile mit der 4-türigen Limousine hatte. Eine kurze Schrägheck-Limousine, Compact genannt, kam 1994 dazu. 1995 folgte der als Touring bezeichnete Kombi. Es gab sowohl ein Werks-Cabrio, als auch das (seltene) Baur-Cabrio, welches beim E36 letztmalig

angeboten wurde. Der Z3 Roadster (E36/7), welcher auf der Plattform des E36 basierte, rundete die Palette ab. Die Motorauswahl war riesig, und kein Benzinmotor leistete weniger als 73 kW (100 PS). Spitzenmodell war ab 1992 der M3 mit 210 kW (286 PS) aus 3,0 Litern Hubraum. 1997 wurde dieser durch einen 3,2 Liter-Kraftwerk mit 236 kW (321 PS) ersetzt. 4- und 6-Zylinder-Dieselmotoren waren ebenfalls lieferbar. Der E36 wurde insgesamt 2,5 Millionen mal gebaut: in München, Regensburg, Dingolfing sowie in der neu errichteten Fabrik in Spartanburg (USA).

The successor to the very popular E30 was presented in 1990 as the third generation of BMW's 3 series. Internally called E36, the new sedan was considerably larger (and pricier) than its predecessor. It introduced completely new styling cues, such as the glass covers over the traditional double headlights, the forward-slanting kidney grille or the higher rear section. There were a variety of available body styles: The 2-door sedan had become an elegant coupé which shared very few parts with the 4-door variant. A shorter hatchback called Compact was added in 1994. In 1995, the Touring station wagon followed. A factory convertible as well as the (rare) Baur convertible, offered in the E36 series for the last time, and the Z3 roadster (E36/7), based on the E36 Compact platform, made the lineup complete. The choice of engines was huge, with no petrol engine producing less than 73 kW (100 hp). Top of the range was the M3, which in 1992 offered 210 kW (286 hp) from a 3.0 litre engine, later being replaced by a 3.2 litre, 236 kW (321 hp) powerplant in 1997. 4- and 6-cylinder diesel engines were also available. The E36 was built totalling 2.5 million units at the BMW plants in Munich, Regensburg, Dingolfing as well as at the newly built Spartanburg factory in the US.

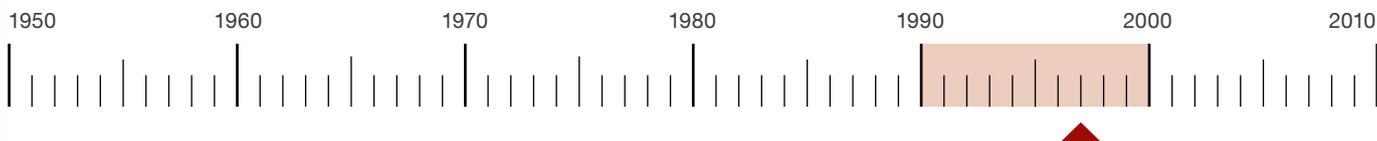
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Gut erhaltenes E36 Cabriolet mit Sonderausstattung · 1.8L Vierzylinder mit 116 PS und Schaltgetriebe · Laufleistung von erst 86.000 KM · Bostongrüne Aussenlackierung inkl. Hardtop in gleicher Farbe · Schwarzes "Montana" Lederinterieur mit Steppzwirn in Kontrastfarbe · Vollautoma-

tisches Verdeck · Raucherpaket, Skisack, Armauflage vorn, beheizte Außenspiegel · Nebelscheinwerfer, Sportfahrwerk M, Blinkleuchten weiß, Stoßfänger in Wagenfarbe · 2020 TÜV Bewertungsurkunde 2+ · Deutsche Zulassung

Well maintained E36 convertible with special equipment · 1.8L four cylinder with 116 hp and manual transmission · Mileage of only 86.000 KM · Boston green exterior paint incl. hardtop in same color · Black "Montana" leather interior with quilted thread in contrasting color · Fully automatic soft top · Smoker package, ski bag, front armrest, heated exterior mirrors · Fog lights, sport suspension M, blinker lights white, bumpers in body color · 2020 TÜV appraisal grade 2+ · German registration

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1997	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	86.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.796	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	bostongrün <i>bostongrün</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	85 / 116	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	196 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		
Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 2+ <i>Condition</i>	Ausrufpreis <i>Reserve</i>	11.500 € + 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>
			Lot 32



XT0625

MERCEDES-BENZ

250 C (W114)



Modellbeschreibung *Model description*

Unter dem Namen "Strich-Acht" wurden sie bekannt, die Fahrzeuge der Mercedes-Benz Baureihen W 114 und W 115. Die Bezeichnung rührte von dem Erscheinungsjahr 1968 her und wies die Fahrzeuge als Nachfolger des W 110, der so genannten „Heckflosse“, aus. Die /8-Baureihe wurde von Paul Bracq und Bruno Sacco designt. Ausgestattet waren die Fahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren, die 70-110 kW (95-150 PS) bzw. 40-59 kW (55-80 PS) leisteten. Der Hersteller unterschied intern nach Sechszylinder- (W 114) bzw. Vierzylinder-Motoren (W 115). Das Fahrwerk war eine vollständige Neuentwicklung, welche zu einer besseren Straßenlage führte. Vier serienmäßige Scheibenbremsen sowie 26 durchgeführte

Crashtests belegen, dass Sicherheit groß geschrieben wurde. Fast alle Ausstattungsmerkmale stellten, wie heute noch üblich, kostenpflichtige Sonderausstattung dar. Auch neu war das typische Mittelkonsolendesign. Zusätzlich zur klassischen Limousine wurden eine Variante mit langem Radstand sowie ein Coupé angeboten. Hervorzuheben bleibt die solide Grundsubstanz und die saubere Verarbeitung, die bei den Fahrzeugen nicht selten zu siebenstelligen Laufleistungen führt, bis hin zu einem im Mercedes-Benz Museum zu bewundernden Taxi, welches mit drei Austauschmotoren insgesamt 4,6 Millionen Kilometer zurückgelegt hat. Insgesamt wurden über 1,9 Millionen Einheiten des /8 produziert.

"Strich-Acht", stroke-eight, is the nickname under which the vehicles of the Mercedes-Benz W 114 and W 115 series came to be known. The designation originated from the sales start in 1968 and identified the vehicles as successors to the W 110, the so-called "fintail". The /8 series was designed by Paul Bracq and Bruno Sacco. The vehicles were equipped with petrol and diesel engines, which produced 70-110 kW (95-150 hp) and 40-59 kW (55-80 hp) respectively. The manufacturer differentiated internally between six-cylinder (W 114) and four-cylinder (W 115) engines. The chassis is a completely new development, which led to better road handling. Four disc brakes as standard and 26 crash tests prove that safety was paramount. As is still the case today, almost all equipment features were optional extras subject to surcharge. The typical centre console design was also new. In addition to the classic sedan, a variant with a long wheelbase and a coupé were offered. The solid basic substance and the superior build quality deserve special mention, as they often lead to seven-figure mileages, topped by a taxi to be admired at the Mercedes-Benz Museum, which covered a total of 4.6 million kilometres with three exchange engines. A total of over 1.9 million units of the /8 were produced.

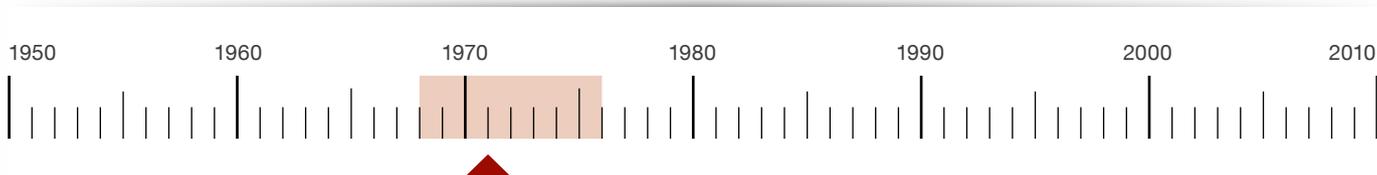
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Interessanter Strich-Acht aus Italien in attraktiver Farbkombination · 131PS aus einem 2.5l Reihensechszylinder 12 Ventil Motor · Schaltgetriebe · Blaue Außenlackierung mit grauem Stoff Interieur · Klimaanlage · Radio + elektrische Antenne · Nebellampen · 2017 aus Italien reimportiert

· Der Mercedes wurde vor dem Export in Italien vollständig neu lackiert · Original italienische Bedienungsanleitung vorhanden · Classic Data Gutachten aus 2017 (Note 3+) · Deutsche Papiere, H-Zulassung + gültiger TÜV bis 06/2023

Interesting Mercedes "Strich-Acht" from Italy in attractive color combination · 131hp from a 2.5l inline six cylinder 12 valve engine · Manual transmission · Blue exterior paint with gray cloth interior · Air conditioning · Radio + electric antenna · Fog lamps · Reimported from Italy in 2017 · The Mercedes was completely repainted in Italy before its export · Original Italian owner's manual available · Classic Data appraisal from 2017 (grade 3+) · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 06/2023

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1971	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	93.500 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.496	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau <i>blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	96 / 131	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau <i>grey</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	160 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand <i>Condition</i>	3+	Wert <i>Value</i>	18.500 €
--	------------------------------------	----	-----------------------------	----------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	14.500 €	+ 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>
--------------------------------------	-----------------	--

Lot 33



XT0647

BMW

320 (E21)



Modellbeschreibung *Model description*

Der "3er-BMW" – längst ein fester Begriff und so etwas wie der Inbegriff der luxuriösen Mittelklasse-Limousine. Vor über 40 Jahren fing alles an: 1975 präsentierte BMW den Nachfolger der 02-Reihe, intern als E21 bezeichnet, mit ursprünglich 3 Vierzylinder-Modellen namens 316, 318 und 320, bezeichnet nach ihrem Hubraum von 1,6, 1,8 oder 2,0 Litern. Während die ersten beiden einzelne Rundscheinwerfer hatten, war das teurere Modell an seinen Doppel-Rundscheinwerfern zu erkennen. 1977 wurde ein neuer 6-Zylinder-Motor, der M20, eingeführt: Als Vergaser-Version für den 320/6 und als Einspritzer für das Spitzenmodell 323i, welches 105 kW (141 PS) leistete und es auf 200 km/h

Spitze brachte. Dieser Motor zementierte den hervorragenden Ruf der Marke BMW für sportliche Limousinen.

Alle BMW E21 waren zweitürige Limousinen, es gab keine Viertürer oder Kombis wie bei späteren 3er-Reihen. Auch bot BMW ab Werk kein Cabrio an, doch die Karosseriebaufirma Baur fertigte ab 1978 eine offene Version mit Targa-Dach und Heck-Verdeck, welches offiziell über die BMW-Vertrags-händler angeboten wurde.

Über 1,3 Millionen Einheiten des E21 wurden bis 1982 gebaut, als die 2. Generation des "3ers", der E30, zur Ablösung bereit stand.

The "BMW 3 Series" - long a household name and something of the epitome of the luxury mid-size sedan. It all started over 40 years ago: in 1975 BMW presented the successor to the 02 series, internally referred to as the E21, with originally 3 four-cylinder models named 316, 318 and 320, designated according to their displacement of 1.6, 1.8 or 2.0 liters. While the first two had single round headlights, the more expensive model was recognizable by its twin round headlights. In 1977, a new 6-cylinder engine, the M20, was introduced: A carbureted version for the 320/6 and a fuel-injected version for the top-of-the-line 323i, which produced 105 kW (141 hp) and made it to a top speed of 200 km/h. This engine cemented the BMW brand's outstanding reputation for sporty sedans. All BMW E21s were two-door sedans; there were no four-doors or station wagons as in later 3 Series models. BMW also did not offer a convertible from the factory, but the coachbuilder Baur produced an open version with a targa roof and rear soft top starting in 1978, which was officially offered through authorized BMW dealers. Over 1.3 million units of the E21 were built until 1982, when the 2nd generation "3", the E30, was ready to replace it.

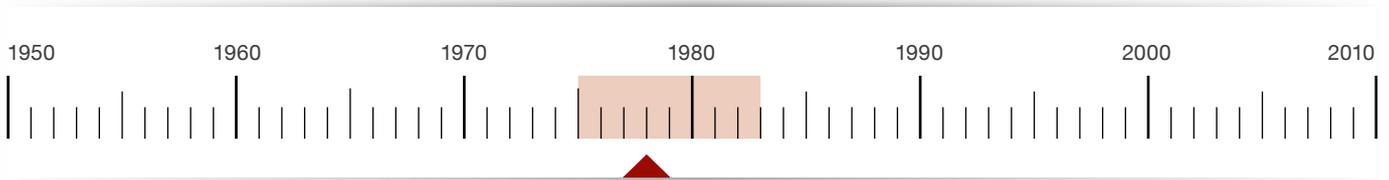
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Die 1. Generation der BMW 3er PKW Modelle
 · 2,0 Liter Reihensechszylinder-Ottomotor (M20) mit Doppelregistervergaser und 90 kW (122 PS)
 · 4-Gang-Schaltgetriebe
 · Im Besitz des aktuellen Halters seit April 2015
 · Tachostand abgelesen
 · 2-türige Limousine in klassischer Farbgestaltung: außen silbermetallic – innen dunkelblau
 · Original

BMW LM-Räder im 20 Speichen Design, Scheinwerferwaschanlage, Nebellampen · Karosserie teilweise restauriert und lackiert. Angabegemäß sind keine Unfallschäden bekannt · H-Zulassung · Der 3er ist insgesamt in einem guten Gesamtzustand

The 1st generation of BMW 3 Series - 2.0-liter inline six-cylinder gasoline engine (M20) with dual-register carburetor and 90 kW (122hp) · 4-speed manual transmission · With the current owner since April 2015 · 2 owners · Speedometer reading · 2-door sedan in classic color scheme: silver metallic exterior – dark blue interior · Original BMW light alloy wheels in 20 spoke design, headlight washer system, fog lamps · Body partially restored and painted. Accident damages are not known · Admission as historic vehicle and valid technical control (MOT) until April 2023 · This BMW 3 is in a good overall condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1978	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	56.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.977	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	silber-metallic <i>silver-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	90 / 122	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	dunkelblau <i>dark blue</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	181 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 34



XT0668

ALFA ROMEO

Spider



Modellbeschreibung *Model description*

Ein junger Dustin Hoffman fährt Hunderte von Kilometern – musikalisch begleitet von einem Simon & Garfunkel Soundtrack – in einem roten Cabriolet: Wenn Sie zu den Millionen von Leuten gehören, die den Spielfilm "Die Reifeprüfung" aus dem Jahr 1967 gesehen haben, dürften Sie sich an die Szene erinnern. Es war ein frühes Beispiel erfolgreicher Produktplatzierung, und das besagte Auto ein Alfa Romeo Spider "Duetto", der im Jahr zuvor erschienen war. Und gekommen war, um zu bleiben: Der Roadster blieb mit nur geringen Modifikationen über fast 3 Jahrzehnte in der Produktion, was ihn zu einem der bekanntesten Cabrios aller Zeiten macht. Der Alfa Romeo Spider der ersten Generation (1966–1969)

hatte ein längliches rundes Heck. Für die 2. Serie (1969–1982) wurde dies gleichsam abgeschnitten, was dem "Fastback" Spider sein typisches Erscheinungsbild gab. Die Serie 3 (1982–1990) erkennt man an ihren recht voluminösen Front- und Heckstoßstangen, welche ihm den Spitznamen "Gummilippe" gaben. Die 4. und letzte Generation (1990–1993) verzichtete auf die Spoiler unter der Stoßstange und auf dem Kofferraumdeckel zugunsten eines klassischeren Erscheinungsbildes. 124.104 Spider sollen insgesamt gebaut worden sein. In Deutschland führt der Spider die Rangliste der historischen Fahrzeuge in der Kategorie "Importauto" an.

A young Dustin Hoffman driving hundreds of miles - to the musical accompaniment of a Simon & Garfunkel soundtrack - in a red convertible: If you're among the millions of people who watched the 1967 motion picture "The Graduate", you're likely to remember the scene. It was an early case of successful product placement and the car in question an Alfa Romeo Spider "Duetto", which had come out the year before. And was there to stay: With only minor changes, the roadster remained in production for nearly three decades, making it one of the best-known convertibles of all times. The Alfa Romeo Spider of the 1st generation (1966-1969) featured an elongated round tail section. For the series 2 (1969-1982) this was effectively cut off, giving the "fastback" Spider its typical appearance. The Series 3 (1982-1990) can be distinguished by their rather voluminous front and rear bumpers, which gave these cars their nickname, "rubber lip". The final 4th generation (1990-1993) did away with the under-bumper and trunk-lid spoilers in favour of a more classical appearance. 124,104 Spiders are said to have been built altogether. In Germany, the Spider tops the list of classic cars in the "imports" category.

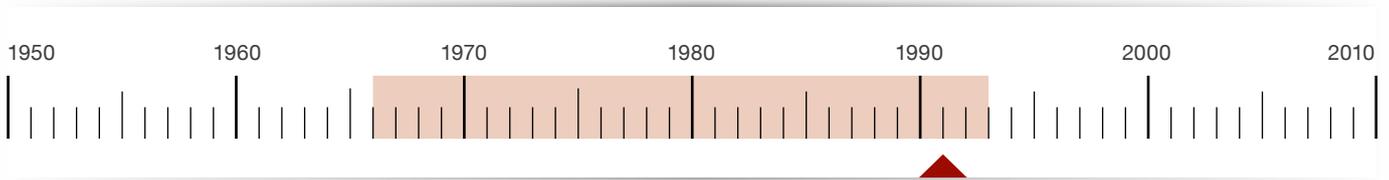
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

"ROT" wie es sich für einen Spider gehört
 · 120PS aus einem 2.0L Vierzylinder Motor
 · 5-Gang Schaltgetriebe · Tacho getauscht bei KM 158.800, abgelesene Laufleistung KM 115.700 · Klassisch rote Außenlackierung mit beiger Lederausstattung · Nardi Lenkrad · Centra Leichtmetallfelgen · In

Besitz des aktuellen Halters seit 13 Jahren
 · Kein Reparaturstau, diverse Reparatur Rechnungen von 2009 bis 2022 vorhanden
 · Deutsche Papiere, H- Zulassung und gültiger TÜV bis 06/2023

"RED" as it should be for an Italian convertible · 120hp from a 2.0L four-cylinder engine · 5-speed manual gearbox · Odometer exchanged at KM 158.800, read mileage Km 115.700 · Classic red exterior paintwork with beige leather interior · Nardi steering wheel · Centra alloy wheels · Since 13 years with the actual owner · Various repair invoices from 2009 to 2022 available · German registration · Valid technical control (MoT) until 06/2023 and admission as historic vehicle

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1991	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	115.700 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.962	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	88 / 120	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	190 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 35



XT0627

VOLKSWAGEN

T3 Multivan Westfalia



Modellbeschreibung *Model description*

Für viele seiner Freunde ist dies die ultimative Version des VW-Bus: Der Volkswagen Typ 2 (T3), wie er offiziell genannt wird, die 3. Generation des allzeit beliebten Kleinbusses von VW. Er hat den Motor noch dort, wo er ihrer Meinung nach hingehört: im Heck. Frühe T3 verfügten sogar über die identischen, luftgekühlten Motoren des Vorgängers, obwohl der neue Bus deutlich geräumiger und nicht unerheblich schwerer war. Ab 1981 gab es Dieselmotoren im T3 und ab 1982 eine neue Generation von wassergekühlten Boxermotoren ("Wasserboxer"). Regelmäßige Weiterentwicklungen wie Benzineinspritzung oder Katalysatoren hielten den T3 aktuell. Im Jahr 1985 wurde die Allrad-Variante, genannt

Syncro, vorgestellt. Bei den Karosserieformen bot auch der T3 eine große Auswahl: Transporter, Pritsche, Doppelkabine-Pritsche, sowie Busse diverser Ausstattungslinien bis zum 1985 eingeführten, beliebten Multivan. Der Favorit aller Camping-Freunde war jedoch der Westfalia-Ausbau: Ein gut ausgestattetes Wohnmobil mit Aufstelldach. 1990 kam der Nachfolger T4 auf den Markt, mit Frontmotor und Vorderradantrieb. Dennoch wurde der T3 in Südafrika weitere 13 Jahre lang gebaut, bis zum Ende der T4-Produktion in Deutschland!

For many of its followers, this is the ultimate version of the VW Bus: The Volkswagen Type 2 (T3), as it was officially referred to, the third generation of VW's forever-popular van. It still had the engine where they thought it belonged: in the rear. In fact, early T3 models featured the identical air-cooled engines of the predecessor, even though the new van was much roomier and also a fair bit heavier. 1981 the first Diesel-powered T3 were made available, and as of 1982, a new generation of water-cooled boxer engines became standard. Regular improvements, such as the introduction of fuel injection or catalytic converters kept the T3 up to date. In 1985, the 4 wheel-drive option called Syncro was released. Regarding body types, the T3 continued to offer a great selection, including transporter, 2-door utility, twin-cab utility, and several trim levels for the van, topped in 1985 by the popular Multivan. Camping fans' favourite, however, remained the Westfalia variant, a well-equipped camper van with pop-top. In 1990, the successor model, the front-engined, front-wheel-drive T4 entered the market. However, the T3 remained in production in South Africa for another 13 years, right to the end of the T4 production in Germany!

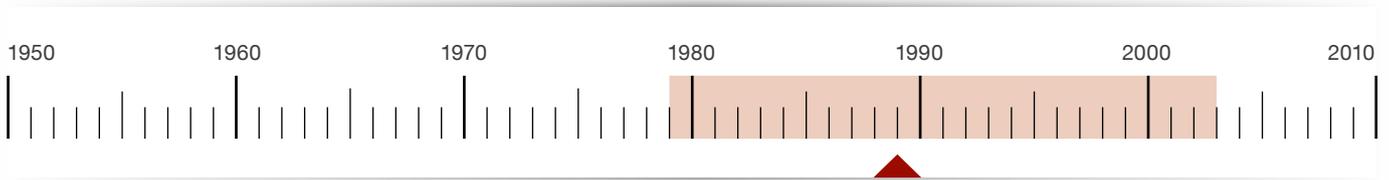
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

T3 Multivan mit Westfalia Hochdach · Ehemaliges Behördenfahrzeug im unrestaurierten Originalzustand · 69 Diesel PS aus 1,6 l Hubraum · Nachvollziehbare 36.300 km · 1 Halter · Westfalia Joker Hochdach mit Liegefläche, Heck- und Seitenfenster mit Rollos · Ebersbächer Zusatzheizung, Nebelscheinwerfer und Heckträger · Serviceheft voll-

ständig geführt · Rote Lackierung mit beige Stoffinterieur, · Fahrersitze mit Armlehnen, 3er Sitzbank, Einzelsitz, Klappstisch und Liegefläche im Fond · Trennvorhang zum Fond und Fensterschiebevorhänge · Sichtschutzfolie (Spionagefolie) an hinteren Seitenfenstern und Heckscheibe · Der Fahrleistung entsprechend guter Allgemeinzustand

T3 Multivan with Westfalia high roof · Former authorities vehicle in unrestored original condition · 69 Diesel HP from 1.6l displacement · Traceable 36,300 km · 1 holder · Westfalia Joker high roof with lying surface, rear and side window with roller blind · Ebersbächer auxiliary heating, fog lights and rear carrier · Service booklet fully managed, Red paint with beige fabric interior, · driver's seats with armrests, 3-seater bench, single seat, folding table and reclining area in the rear · Rear curtain and sliding window curtains · Privacy film (spy film) on rear side windows and rear window · Good general condition according to the driving performance

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1989	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	36.300 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.589	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	51 / 69	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	127 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **22.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 36



XT0680

CHEVROLET

Corvette C3



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 scharf-

kantige 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.

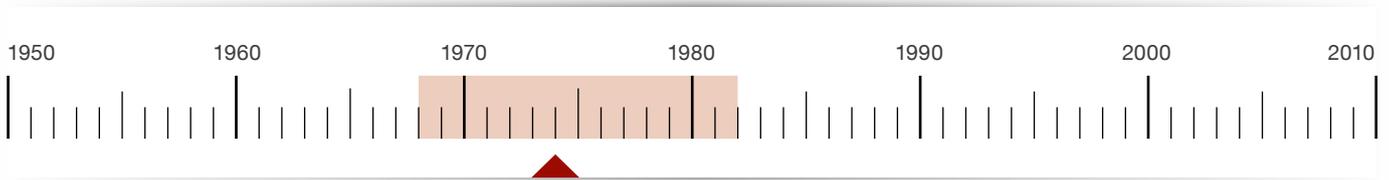
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Ein amerikanisches Urgestein... Die Corvette · 195PS aus einem 5.7L V8 Sauger · 4-Gang Schaltgetriebe · Abgelesene Laufleistung von 8.700 Meilen (5 stelliger Tacho = ca. 108.700 Meilen) · Kilometerstand plausibel anhand der vorhandenen Rechnungen · Rote Außenlackierung und schwarzer Lederausstattung mit altersbe-

dingten Gebrauchsspuren · Pioneer Radio/CD · Klimaanlage ohne Funktion · Elektronische Zündanlage · Tiefbettfelgen · Ordner mit Rechnungen aus den USA vorhanden · Deutsche Papiere, H-Zulassung + gültiger TÜV bis 09/2023

An American veteran...The Corvette · 195hp from a naturally aspirated 5.7L V8 · 4-speed manual transmission · 8,700 miles as read (5-digit odometer = approx 108,000 miles) · Plausible mileage according to maintenance reports · Red paintwork and black leather interior with some traces of use due to its age · Pioneer radio/tuner · Air conditioning (not filled) · Electronic ignition system · Drop center rims · Folder with invoices from the USA available · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MoT) until 09/2023

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1974	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	8.700 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	5.657	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	143 / 195	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	180 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **24.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 37



XT0635

BMW

850i (E31)



Modellbeschreibung *Model description*

1,8 Tonnen deutscher Spitzentechnologie der 90er-Jahre. Der 8er BMW (E31) war weit mehr als bloß der Nachfolger des 6er-(E24)-Dauerbrenners. Der GT war größer, schwerer, und er war randvoll mit elektronischen Assistenzsystemen und Ausstattungsmerkmalen, die vor 25 Jahren völlig exotisch waren – auch wenn viele davon inzwischen weit verbreitet sind. Dann ist da noch der 12-Zylinder-Motor, den es in einem deutschen GT ein halbes Jahrhundert nicht gegeben hatte. Der 8er war BMWs Flaggschiff der 1990er, ein Supersportwagen, der aufzeigen sollte, was technisch machbar war. Er verkaufte sich nicht wie erwartet. Die 90er brachten eine globale Rezession und den

Golfkrieg. Die Kraftstoffpreise explodierten. Sogar Leute, denen die gesalzenen Preise des 850i keine Angst machten, empfanden den Wagen als übertrieben. BMW reagierte und brachte ab 1993 auch eine Version mit 8 Zylindern, den 840 Ci. Doch auch mit diesem wurden innerhalb eines vollen Jahrzehnts gerade mal 31.062 BMW E31 gebaut, so dass der 8er stets eine Seltenheit war. Heute, wo er sich anschickt, ein Klassiker zu werden, haben die Preise das Tal der Tränen hinter sich gelassen und machen den Wagen zu einer viel versprechenden Wertanlage.

1.8 tons of German cutting-edge technology of the 1990s. The BMW 8 series (E31) was much more than merely the successor to the evergreen 6 series (E24). The Gran Turismo was larger, heavier and it was jam-packed with electronic assistance systems and features which were highly exotic 25 years ago - though many have since become commonplace. Then there's the 12 cylinder engine, something no German Gran Turismo had boasted for half a century. The 8 series was BMW's flagship model of the 1990s, a supercar that was set to demonstrate what was technically possible. It failed to sell as expected. The 1990s brought a global recession and the Gulf War. Energy prices soared. Even people who weren't scared off by the hefty price tag often considered the 850i a bit too far over the top. BMW reacted and brought on an 8-cylinder variant in 1993, the 840 Ci. But even including this model, no more than 31,062 units of the E31 were built over a full decade, so the 8 series has always been a rare sight. Now that the 8 series is on the verge to become a classic, prices have left the vale of tears behind and make the car a promising investment.

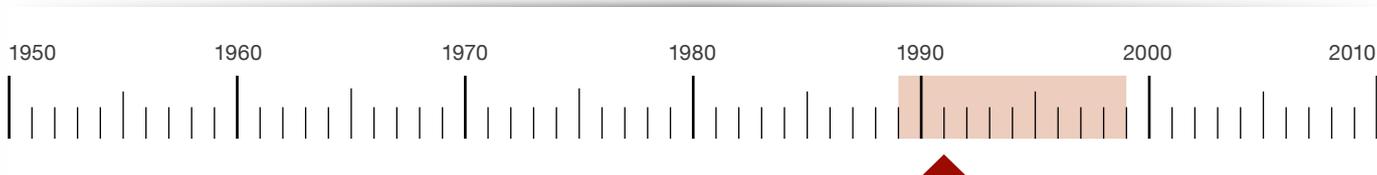
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der Gran Turismo aus München mit der Top Motorisierung – Ohne Schiebedach auch passend für große Fahrer · 5,0 l Zwölfzylinder mit 300 PS und seltenem 6 Gang Schaltgetriebe · Laufleistung angabegemäß von erst 109.000 KM · Diamantschwarz-metallic Lackierung – Schwarzes Lederinterieur in gutem Zustand · Zeitgenössisches

Telefon, Armauflage hinten, beheizte Außenspiegel · Elektrische Sitze, 4 elektrische Fensterheber, elektrische Aussenspiegel · Klimaautomatik, Bordcomputer · Deutsche Papiere, H-Zulassung + gültige HU bis 04/24

The Gran Turismo from Munich with the top engine – without sunroof it fits also tall drivers · 5,0 l twelve-cylinder with 300 hp and rare 6-speed manual transmission · Mileage according to specification of only 109,000 KM · Diamond black metallic paint – Black leather interior in good condition · Contemporary telephone, rear armrest, heated outside mirrors · Electric seats, 4 electric windows, power exterior mirrors · Automatic climate control, board computer · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 04/2024

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1991	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	109.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.988	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz-metallic <i>black-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	220 / 300	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	12	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	250 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 38



XT0676

DE TOMASO

Longchamp GTS



Modellbeschreibung *Model description*

1959 gründete der aus Argentinien stammende Alejandro De Tomaso eine Firma in Italien. Dies war die Geburtsstunde von De Tomaso Modena. Der Anlass dazu war, seine Erfahrungen und Ideen aus dem Rennsport in die Praxis umzusetzen. Der De Tomaso Longchamp, nach der berühmten Pferderennbahn Longchamp bei Paris benannt, wurde im Jahr 1973 vorgestellt. Als Basis des Coupé diente das Chassis der Limousine Deauville, allerdings um 18 Zentimeter gekürzt. Aus Kostengründen wurden viele

Komponenten von Großserienherstellern übernommen. Der Motor war ein kanadischer Ford Cleveland Achtzylinder mit 5,8 Litern Hubraum (analog Pantera). Die C-6-Cruise-O-matic-Automatik kam ebenfalls von Ford. Zwischen 1979 und 1986 wurde eine zweite leicht überarbeitete Serie produziert. Ab 1979 war eine GTS-Version mit betont sportlichem Aussehen verfügbar. Die erste GTS Version wurde November 1979 ausgeliefert. Der letzte Longchamp wurde 1986 produziert. Einen Nachfolger gab es nicht.

In 1959, Alejandro De Tomaso from Argentina founded a company in Italy, the birth of De Tomaso Modena. The occasion was to put his experience and ideas from racing into practice. The De Tomaso Longchamp, named after the famous Longchamp racecourse near Paris, was introduced in 1973. The chassis of the Deauville sedan served as the basis of the coupé, but was shortened by 18 centimetres. For cost reasons, many components were taken over by large-scale manufacturers. The engine was a Canadian Ford Cleveland eight-cylinder with 5.8 liters displacement (analog Pantera). The C-6 Cruise-O-matic was also produced by Ford, and a second slightly revised series was produced between 1979 and 1986. A GTS version with a distinctly sporty appearance was available from 1979 and the first GTS version was delivered in November 1979. The last Longchamp was produced in 1986 and there was no successor.

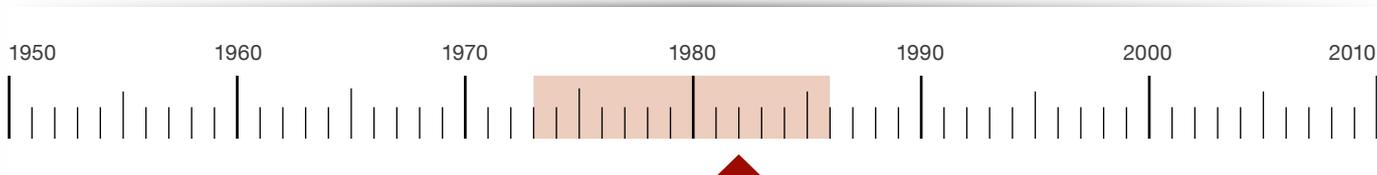
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Eine Rarität: Original ab Werk gebaute GTS Version eines seltenen De Tomaso Longchamp · 5,7 Liter Hubraum-Ford-Cleveland-V-Achtzylinder, Edelbrock-Vergaser, mit 199 kW (270 PS) · Ford-C-6-Cruise-O-matic-Automatikgetriebe · Erstzulassung 1982 in Deutschland, 5 Fahrzeughalter · Gemäß Angabe war das Fahrzeug 20 Jahre lang Bestandteil einer privaten Sammlung und wurde nur sehr wenig gefahren · Der Motor wurde ab Anfang 2010 umfangreich restauriert, das Getriebe und die Edelbrock-Vergaser erneuert und zwei Hochleistungslüfter eingebaut. Insgesamt über €16.000 investiert · Neben einer Neulackie-

rung wurde die Innenausstattung hochwertig in einer blau-gelben Farbkombination neu angefertigt und die Sitze in Leder-Alcantara neubezogen · In den Jahren 2019-2021 wurden vom derzeitigen Halter diverse Reparatur- und Servicearbeiten durchgeführt. Entsprechende Belege sind vorhanden · Seltene, vollfunktionsfähiges Blaupunkt Sylt SQM Autoradio, alias "Schwanenhals" · Deutsche Zulassungspapiere, H-Zulassung, nächste HU 06/2023 · Der De Tomaso Longchamp GTS ist technisch und optisch in einem außergewöhnlich guten Zustand. Voll fahrbereit, zuverlässig und thermisch stabil. Das Beste: kein Rost

A rarity: Original factory-built GTS version of a rare De Tomaso Longchamp · 5.7 litre Ford Cleveland V8-cylinder, Edelbrock carburetor, with 199 kW (270 hp) · Ford C-6 Cruise-O-matic automatic transmission · First registration 1982 in Germany, 5 vehicle owners · For 20 years the vehicle was part of a collection and driven only occasionally · In 2010 the engine was extensively restored, the gearbox and the Edelbrock Carburetor renewed and two high-performance fans installed. Costs more than €16,000 · Additionally to the new painting, the interior was completely renewed in a stylish blue-yellow shade and the seats were newly upholstered in alcantara leather · In 2019 to 2021 various repairs and services performed (invoices available) · Rare, fully functional Blaupunkt Sylt SQM car radio, also known as „gooseneck“ · German registration, admission as historic vehicle, valid technical control (MOT) until 06/2023 · The De Tomaso Longchamp GTS is technically and visually in an exceptionally good condition, fully operational, reliable and thermally stable. The best: no rust

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1982	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	65.000 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	5.689	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau <i>blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	199 / 270	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	blau-beige <i>blau-beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder Alcantara <i>leather alcantara</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	230 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis **49.500 €** + 10% Aufgeld
Reserve *+ 10% surcharge*

Lot 39



XT0687

MERCEDES-BENZ

220 A Cabriolet (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 oberliegender 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 cylinder 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.

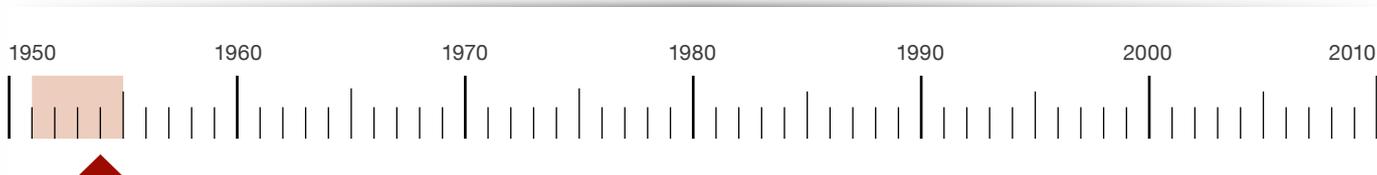
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Mercedes-Benz 220 A Cabriolet (W187), Baujahr 1954 · Erstauslieferung in Deutschland, exportiert nach Großbritannien · Über einen Zeitraum von drei Jahren umfassend restauriert (über £ 4,370 Kosten), dann Teil einer Privatsammlung · 2018 wieder Inbetriebnahme · 2019 nach Deutschland reimportiert · 2,2 Liter-Motor mit 59 kW

(80 PS) und Lenkrad-Schaltung · Abgelesene Laufleistung von nur 58.700 km · Lackierung in elfenbeinweiß (Erstlackierung in schwarz) und schwarzes Verdeck · Elegantes Interieur in rotem Leder · Originales Autoradio „Becker AR 5065“ · Bremsen und Stoßdämpfer vorne+hinten erneuert · Eines von nur 1.278 Exemplaren dieses zeitlosen Klassikers

Mercedes-Benz 220 A Cabriolet (W187), year of construction 1954 · First delivery in Germany, then exported to Great Britain · During 3 years extensively restored (costs £ 4,370), then part of a private collection · 2018 re-commissioned · 2019 re-imported to Germany · 2.2 litre engine with 59 kW (80 hp) and steering wheel gearstick · Unwarranted mileage of only 58,700 km · Paint in ivory white (first paint in black) and black soft top · Elegant interior in red leather · Original „Becker AR 5065 radio · Brakes and shock absorbers in front and back renewed · One of only 1,278 units built of this timeless classic

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1954	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	58.700 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.195	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	elfenbeinweiß <i>elfenbeinweiß</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	59 / 80	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	rot <i>red</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	140 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **86.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 40



OT0311

AUTOMOBILIA

Lot
41

TASCHE „MARTINI“

Tasche *Bag*

- Reisetasche aus Stoff mit Ledereinfassungen
- Maße circa: 54 x 32 x 14 cm

- Travel bag made of fabric with leather trim
- Approx. dimensions: 54 x 32 x 14 cm



AA0241

Ausrufpreis 250 € **+ 10% Aufgeld**
Reserve + 10% surcharge

Lot
42

GÖRICKE DIVA LUXUS

Mofa *Moped*

- Baujahr: 1954 · Zylinder: 1 · Leistung: 1,25 PS
- Hubraum: 47 ccm · Höchstgeschwindigkeit: 36 km
- Tachostand: 9957 km · Fahrgestellnr.: 2473782
- Motor-Nr.: 1916706 · Farbe: rot-weiß
- restauriert 2012 · Moped mit Schwingarm selten
- Tretkurbel-Starter · Sachs-Motor · sehr guter Zustand

Wird als Ausstellungstück angeboten!

- Year of manufacture: 1954 · Cylinders: 1 · Power: 1,25 hp
- Displacement: 47 ccm · Maximum speed: 36 km
- Speedometer reading: 9957 km · Chassis no.: 2473782
- Engine no.: 1916706 · color: red-white · restored 2012,
- Moped with swing arm rare, · pedal crank starter · Sachs engine · very good condition
- Offered as an exhibit!



AA0012

Ausrufpreis 2.000 € **+ 10% Aufgeld**
Reserve + 10% surcharge

FORGET A135 – CHRONOGRAPH

Lot 43

Armbanduhr Wrist watch



Aus dem Privatbesitz der Rally-Legende Walter Röhrli

- Komplizierter, automatischer Chronograph. ca. 36mm · Datum und Mondphasenanzeige
- Saphirglas · „Railway“-Zeiger aus gebälutem Stahl · Ziffernblatt aus massivem Silber, nummeriert · Uhrwerk nummeriert, verziert und auf der Rückseite der Uhr durch ein Saphirglas sichtbar · Wasserdicht bis 30 Meter
- 1 Stahlarmband · 1 Armband aus Straußen- oder Krokodilleder (unbekannt welches hier vorliegt) · Zertifikat + Controle officiel Suisse des Chronometres · leichte Gebrauchsspuren

From the private property of rally legend Walter Röhrli
 · Intricate automatic chronograph. ca. 36mm
 · Date and lunar cycle · Sapphire crystal · „Railway“ hands in tempered steel · Dial in solid silver, numbered · Movement numbered, decorated and visible on the back of the watch through a sapphire crystal · Waterproof to 30 meters / 100 feet · 1 steel bracelet · 1 ostrich or crocodile leather bracelet (unknown which one is here) · slight traces of usage

Ausrufpreis 2.200 € **+ 10% Aufgeld**
 Reserve + 10% surcharge

AE0314

IWC MARK XV

Lot 44

Wanduhr Wall clock



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

· dealership/wall clock
 · chromed stainless steel case with glass
 · black dial
 · quartz movement
 · diameter of 31 cm
 · additional displays without function

Ausrufpreis 50 € **+ 10% Aufgeld**
 Reserve + 10% surcharge

AE1019

VOLKSWAGEN

Variant I



Modellbeschreibung *Model description*

Die in und für Brasilien gefertigten Volkswagen sind eine Geschichte für sich! Spannend, weil wir hier nur wenig darüber wissen, aber auch verwunderlich, weil man sich oft erstaunt zur Kenntnis nimmt, warum z.B. die Entwicklung eines VW 1600 auf Käfer-Basis wirtschaftlich sinnvoller war als die 1:1-Übernahme des deutschen Typ

3? Die brasilianische VW-Geschichte ist gespickt mit bemerkenswerten Sonderwegen! Man wird seine Gründe gehabt haben und die Anforderungen des südamerikanischen Marktes haben einige sehr attraktive Volkswagen hervorgebracht, wie z.B. den SP2 oder den Karmann-Ghia TC.

The Volkswagens made in and for Brazil are a story in themselves! Exciting, because we know very little about it here but also surprising, because one is often surprised to learn why, for example, the development of a VW 1600 based on a Beetle made more economic sense than the 1:1 takeover of the German Type 3? The Brazilian VW history is peppered with remarkable special ways! You will have had your reasons and the requirements of the South American market have produced some very attractive Volkswagens, such as the SP2 or the Karmann-Ghia TC.

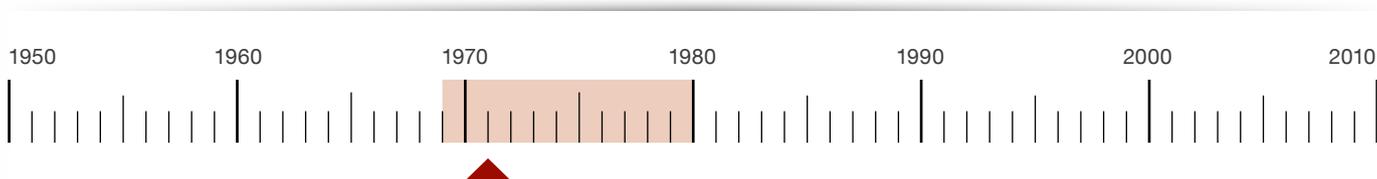
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Ein Käfer für Fortgeschrittene, der VW-1600 Variant · Brasilianisches Modell mit Käferfahrgestell, Pendelachse hinten und Scheibenbremsen vorne · 54PS aus einem Vierzylinder-Viertakt-Boxer-Heckmotor ·

Vollsynchronisiertes 4 Gang Schaltgetriebe · 3 Halter · Abgelesene Laufleistung von nur 78.000KM · Bordeauxrote Außenlackierung mit einem schwarzen Interieur · Zulassungsfertig §21 + §23

A Beetle for advanced users, the VW-1600 Variant · Brazilian model with Beetle chassis, swing axle at the rear and disc brakes at the front · 54hp from a four-cylinder, four-stroke boxer rear engine · Fully synchronized 4-speed manual gearbox · 3 owners · Read mileage of only 78,000KM · Bordeaux red exterior paintwork with a black interior · Ready for German registration §21 + §23

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1971	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	78.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.584	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	bordeaux <i>bordeaux</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	40 / 54	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	135 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 45



XT0620

FIAT

128 Sport L 1100



Modellbeschreibung *Model description*

Auf der Basis des 1969 eingeführten Fiat 128 Berlina stellte Fiat im November 1971 auf der 53. Turiner Autoausstellung das 128 Sport Coupé vor. Fiat war schon immer ein Meister im Bau von Kleinwagen gewesen, und hier gelang es, einen Viersitzer auf einem verkürzten Fahrgestell zu bauen, der zudem einen größeren Kofferraum als der 128 Berlina hatte. Die Coupé-Version war mit zwei verschiedenen Motoren (1100 und 1300) und in zwei verschiedenen Ausstattungsvarianten (S und SL) für insgesamt vier Varianten erhältlich. In seiner Basisverkleidung "S" hatte das Coupé einzelne rechteckige Frontscheinwerfer sowie Räder und Radkappen aus der Limousine. Der teurere "SL" (für Sport Lusso) zeichnete

sich insbesondere durch vierfache runde Scheinwerfer aus.

Einen Fiat 128 Sport Coupé zu fahren ist immer ein besonderes Erlebnis. Größe und Gewicht des Wagens lassen ihn viel schneller und sportlicher erscheinen, als man aufgrund seiner Spezifikationen erwarten würde. Autotester aus den 1970er Jahren lobten daher die Leistung des Autos. Im Rennsport begann die Karriere bereits 1972, als Mike Parkes zusammen mit Trivallato in Italien für die Scuderia Filipinetti ein Coupé mit 190 PS in die Rennszene schickte. Leider wurde das Coupé schon 1975 von dem Nachfolger 128 Coupé Berlinetta abgelöst.

Based on the Fiat 128 Berlina introduced in 1969, Fiat unveiled the 128 Sport Coupé at the 53rd Turin Motor Show in November 1971. Fiat had always been a master at building small cars, and here it managed to build a four-seater on a shortened chassis that also had a larger trunk than the 128 Berlina. The coupe version was available with two different engines (1100 and 1300) and in two different trim levels (S and SL) for a total of four variants. In its basic "S" trim, the coupe had single rectangular front headlights and wheels and hubcaps from the sedan. The more expensive "SL" (for Sport Lusso) was distinguished in particular by quadruple round headlights.

Driving a Fiat 128 Sport Coupé is always a special experience. The car's size and weight make it seem much faster and sportier than one would expect based on its specifications. Car reviewers from the 1970s therefore praised the car's performance. In racing, the career began as early as 1972, when Mike Parkes teamed up with Trivallato in Italy to send a 190-horsepower coupe into the racing scene for Scuderia Filipinetti. Unfortunately, the coupe was already replaced in 1975 by its successor, the 128 Coupé Berlinetta.

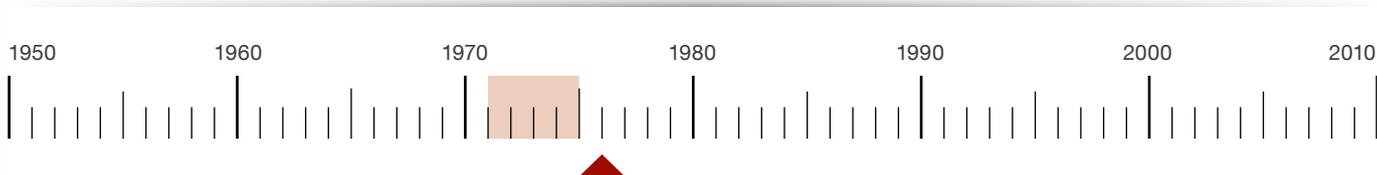
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Fiat 128 "Sport Lusso" 1100 in einem bemerkenswerten Zustand · 65 PS aus einem 1.1L Benzinmotor · Schaltgetriebe · Abgelesene Laufleistung von nur 81.100 KM · 1. Hand · Grüne Außenlackierung mit hellbraunem Kunstleder-Interieur · Chromstoßstangen · "SL" Typische 4 Fach Scheinwer-

fer · Ersatzrad unter der Motorhaube · Das Fahrzeug wurde 2018 aus Italien exportiert · Italienische Zulassungsdokumente sowie die originalen Nummernschilder vorhanden

Fiat 128 "Sport Lusso" 1100 in remarkable condition · 65 hp from a 1.1L engine · Manual transmission · Read mileage of only 81,100 KM · 1 Owner · Green exterior paintwork with brown leatherette interior · Chrome bumpers · "SL" Typical 4x headlight · Spare wheel under the hood · The vehicle was exported from Italy in 2018 · Italian registration documents and original number plates available

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1976	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	81.100 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.116	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	grün <i>green</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	48 / 65	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	braun <i>brown</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	156 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 46



XT0645

MERCEDES-BENZ

420 SE (W126)



Modellbeschreibung *Model description*

Jede Mercedes-Benz S-Klasse kann einige Superlative für sich in Anspruch nehmen, aber wenn eine alle übrigen in punkto Beliebtheit schlägt, dann der W126. Keine andere S-Klasse wurde in so großer Zahl oder über einen so langen Zeitraum verkauft. Die zeitlos-elegante Limousine wurde von Bruno Sacco gezeichnet und 1979 auf der IAA in Frankfurt vorgestellt. Dank verbessertem cW-Wert und reduziertem Gewicht war der Verbrauch gegenüber dem Vorgängermodell um rund 10 % gesunken. 1981 ergänzte das Coupé das Angebot. Die Motorenpalette umfasste 6- und 8-Zylinder-Motoren mit bis zu 5,6 Litern Hubraum und bis zu 220 kW (300 PS), 5- und 6-Zylinder-Dieselmotoren

waren nur in Limousinen für den nordamerikanischen Markt lieferbar. Der W126 erhielt 1985 eine Modellpflege und blieb viele weitere Jahre lang hoch im Kurs bei Politikern und Prominenten auf der ganzen Welt. Die Produktion in Deutschland wurde 1991 eingestellt, lief jedoch in Südafrika noch bis 1994 weiter. Insgesamt wurden 818.063 Limousinen und 74.060 Coupés gefertigt. Der W126 wurde für seine hervorragende Verarbeitungsqualität und Langlebigkeit geschätzt, so wurde das Dienstfahrzeug des deutschen Bundeskanzlers Helmut Kohl erst mit über 500.000 km ausgemustert.

Every Mercedes-Benz S-Class can claim some superlatives, but if one beats all the others in terms of popularity, then the W126. No other S-Class was sold in such large numbers or over such a long period of time. The timelessly elegant sedan was designed by Bruno Sacco and presented at the IAA in Frankfurt in 1979. Thanks to an improved cW value and reduced weight, consumption was reduced by around 10% compared to the previous model. In 1981, the coupé complemented the range. The engine range included 6- and 8-cylinder engines with up to 5.6 liters displacement and up to 220 kW (300 hp), 5- and 6-cylinder diesel engines were only available in saloons for the North American market. The W126 received a facelift in 1985 and remained popular with politicians and celebrities around the world for many more years. Production in Germany was discontinued in 1991, but continued in South Africa until 1994. A total of 818,063 saloons and 74,060 coupés were manufactured. The W126 was appreciated for its excellent workmanship and durability, so the official vehicle of the German Chancellor Helmut Kohl was retired only with more than 500,000 km.

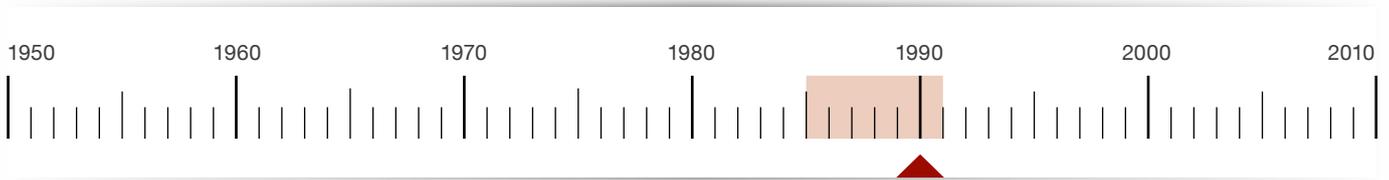
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Stuttgarter Stilikone: Eine absolut zeitlose Oberklasse-Limousine mit höchster Qualität in allen Bereichen · 4,2 Liter-V-Achtzylinder-motor mit 165 kW (224 PS) und 4-Gang-Automatikgetriebe · Seit Mai 2009 im Besitz des aktuellen Halters · Elektr. Fensterheber vorne und hinten, elektr. Antenne, elektr.

Schiebedach mit Hubeinrichtung · Original Mercedes-Benz Leichtmetallfelgen · H-Zulassung, nächste Hauptuntersuchung im September 2023 · Diese noble S-Klasse befindet sich im Originalzustand, sie wurde nur im Sommer gefahren

Stuttgart style icon: An absolutely timeless luxury sedan · 4.2 litre V8-cylinder engine with 165 kW (224 hp) and 4-speed automatic transmission · With the current owner since May 2009, 3 owners · Electric front and rear windows, electric antenna, electric sunroof with lifting device · Original Mercedes-Benz alloy wheels · German registration, admission as historic vehicle, valid technical control (MOT) until 09/2023 · This noble S-Class is in original condition and driven only in summer

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1990	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	204.900 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.196	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau <i>blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	165 / 224	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	blau-grau <i>blue-grau</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	220 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

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

Lot 47



XT0690

MERCEDES-BENZ

190 E 2.3-16 (W201)



Modellbeschreibung *Model description*

Der "Baby-Benz" – unter diesem Spitznamen wurde der Mercedes-Benz 190 der Baureihe W201 bekannt. Die Marke wagte damit einen Vorstoß in ein neues Marktsegment unterhalb der etablierten Modelle der Oberklasse oder oberen Mittelklasse. Gezeichnet wurde der 1982 der Öffentlichkeit vorgestellte und ausschließlich als 4-türige Limousine erhältliche 190 von Bruno Sacco. Der Fokus bei der Entwicklung lag auf passiver Sicherheit, Leichtbau sowie einer guten Aerodynamik: Trotz seiner kantigen Form bot der 190 einen cW-Wert von 0,33. Eine besondere Innovation war die Raumlener-Hinterachse, die

Fahrkomfort und Spurtreue verbessern half. Die Angebotspalette reichte von Einstiegsmodellen mit 66 kW (90 PS) bis zum Motorsport-Homologationsmodell mit 173 kW (235 PS) im Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution II. Nach zwei Modellpflegen in den Jahren 1988 und 1991 und insgesamt knapp 1,9 Millionen gefertigter Fahrzeuge endete die Produktion im Jahr 1993, nachdem das Nachfolgemodell, die erste C-Klasse (W202) eingeführt worden war. Unvergessen sind die Erfolge des 190 im Motorsport, insbesondere der Sieg von Klaus Ludwig mit seinem AMG 190 E 2.5-16 Evo II bei der DTM im Jahr 1992.

The „Baby Benz“ - that's what the Mercedes-Benz 190 of the W 201 series has come to be called affectionately. It was the company's advance into a new market segment, below their established luxury and mid-range models. Design for the car, which was presented in 1982 and available only as a 4-door sedan, came from Bruno Sacco. Emphasis during development was put on passive safety, lightweight design and aerodynamics: Despite its somewhat square-shape appearance, the 190 boasted a drag coefficient of 0.33. Ride quality and directional stability were improved by the purpose-built independent multilink rear suspension. The model range comprised entry-level cars with 66 kW (90 hp) as well as motorsport homologation vehicles like the Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution II with up to 173 kW (235 hp) of power. The W201 saw two model facelifts in 1988 and 1991, and sales had reached a total figure of nearly 1.9 million units by the time production was halted in 1993 after the introduction of the first C-Class (W202). Unforgotten are the 190's successes in motorsport, most notably Klaus Ludwig's victory of the German Touring Car Championship in 1992 with his Evo II.

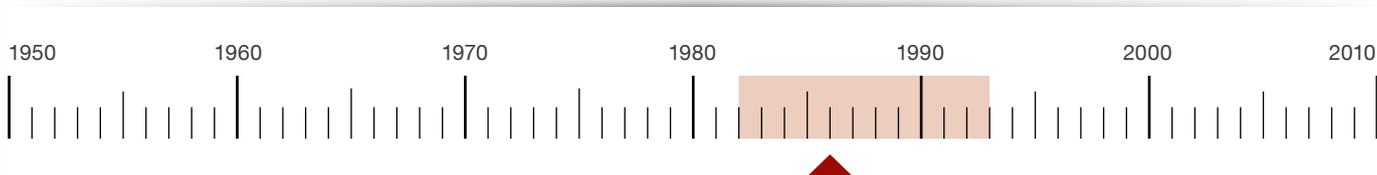
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der Baby-Benz, eines der beliebtesten Autos in Deutschland · 2,3 Liter Reihenvierzylinder, 16 Ventile, mit 136 kW (185 PS) und 5-Gang Schaltgetriebe · Erstzulassung in Frankreich · Seit Mai 2013 im Besitz des aktuellen Halters · Tachostand plausibel · Gepflegtes Serviceheft (durchgestempelt) · Aussentemperaturanzeige, Schiebedach elektrisch, Zentralverriegelung, Aussenspiegel i.u.r. beheizbar (rechts elektr. einstellbar), Sonnenblende mit Make-up Spiegel

i.u.r. beleuchtet, Fahrersitz höhenverstellbar, alle Fensterheber elektr., rundum wärmedämmendes Glas, Heckscheibe heizbar, Scheinwerfer-Wischanlage, Türkontakte an Fondtüren mit Leuchte über Heckscheibe, Alarmanlage nachträglich eingebaut · Professionell in Mercedes-Wkst. reparierter Parkschaaden links (Fahrertür) · H-Zulassung + gültige Hauptuntersuchung bis Juli 2024 · Top gepflegter Zustand innen u. außen mit nur äußerst geringen Gebrauchsspuren

The Baby-Benz, one of the most popular cars in Germany · 2.3 litre inline four-cylinder, 16 valves, with 136 kW (185 hp) and 5-speed manual transmission · First registration in France · With the current owner since May 2013 · Plausible mileage · Well kept service book · Exterior temperature display, power sunroof, central locking, heated exterior mirrors left+right hand side, heated (right electric adjustable), sun visors with make-up mirrors Driver's seat height adjustable, power windows, all-round heat-insulating glass, rear window heatable, headlight wiper system, door contacts on rear doors with light above rear window, anti-theft system retrofitted · Professionally repaired parking damage on the left hand side (driver's door) · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until July 2024 · Top maintained overall condition with only slight signs of use

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1986	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	101.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.276	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blauschwarz-metallic <i>blue black-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	136 / 185	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz-weiß pepita <i>schwarz-weiß pepita</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Teilleder <i>part leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	230 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **22.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 48



XT0666

PORSCHE

944 S2 Coupé



Modellbeschreibung *Model description*

Der Porsche 944 wurde auf der IAA 1981 vorgestellt. Er basierte technisch wie optisch auf dem 924, der fünf Jahre früher erschienen war. Allerdings wurde der Audi-Motor des 924, der von Porsche-Puristen kritisiert worden war, durch einen echten Porsche-Motor ersetzt: Einen 2,5 Liter Reihen-Vierzylinder, im Wesentlichen ein halbiertes 5,0 Liter-V8 aus dem 928.

Eine Turbo-Version wurde 1985 eingeführt. Weitere Leistungssteigerungen gab es mit dem 944 S im Jahr 1987 und dem 944 S2 im Jahr 1989. Der 3,0 Liter Reihenvierzylinder mit 155 kW (211 PS) war bei seiner Premiere

der hubraumgrößte Reihenvierzylinder in einem Serien-PKW. Der stärkste Motor mit 184 kW (250 PS) oder wahlweise 221 kW (300 PS) wurde 1988 im Sondermodell 944 Turbo S angeboten.

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 IAA in 1981. Both technically and visually, it was based on the 924, which had appeared five years earlier. However, the Audi engine of the 924, which had been criticized by Porsche purists, was replaced by a genuine Porsche engine: a 2.5-liter inline four, essentially a halved 5.0-liter V8 from the 928.

A turbo version was introduced in 1985. Further power upgrades came with the 944 S in 1987 and the 944 S2 in 1989. The 3.0-liter inline four with 155 kW (211 hp) was the largest displacement inline four in a production passenger car when it debuted. The most powerful engine with 184 kW (250 hp) or optionally 221 kW (300 hp) was offered in the special 944 Turbo S model in 1988. A convertible was only available in 1990 and 1991. Thanks to the transaxle layout, the 944's roadholding was excellent, 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 elements of the 924/944.

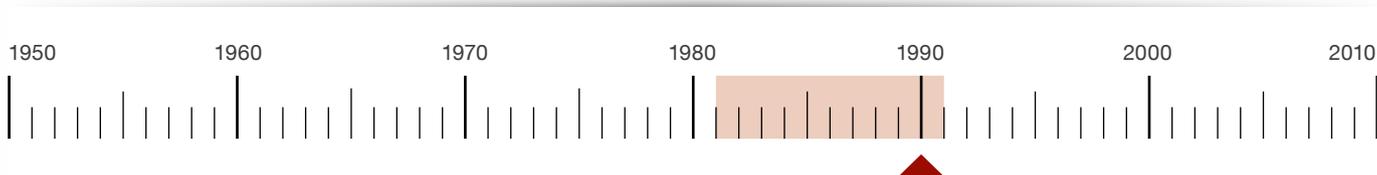
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Porsche 944 S2 mit deutscher Erstzulassung · 3,0 Liter 4-Zylindermotor mit 155 kW (211 PS) und manuellem 5-Gang-Getriebe · Tachostand durch TÜV-Berichte nachvollziehbar · Außenspiegel elektr. verstell- und heizbar, Fensterheber elektr. · 4 Speichen Sportlederlenkrad, Leichtmetallfelgen 7x16-8x16 in Wagenfarbe lackiert · Sportsitze elektr. verstellbar, Radio Blaupunkt Essen, Soundsystem, Blaupunkt Equalizer · Elektr.

Klappdach herausnehmbar · Wiechers Überrollbügel, Splitterschutzfolie, Zimmermann Sport-Bremsscheiben · Zahnriemen bei KM 173.737 gewechselt · Classic Data Kurzbewertung mit Zustandsnote 2 · H-Zulassung und gültige HU bis 06/2023

Porsche 944 S2 with German first registration · 3.0 liter 4-cylinder engine with 155 kW (211 hp) and manual 5-speed transmission · Speedometer reading traceable by MOT reports · External mirrors electr. adjustable and heatable, power windows · 4 spokes sport leather steering wheel, alloy rims 7x16-8x16 painted in car color · Sport seats electr. adjustable, radio Blaupunkt Essen, sound system, Blaupunkt Equalizer · Removable power folding roof · Wiechers roll bar, splinter protection film, Zimmermann sport brake discs · Timing belt changed at KM 173.737 · Classic Data report (grade 2) · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MoT) until 06/2023

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1990	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	187.500 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.990	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	bordeaux-metallic <i>bordeaux-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	155 / 211	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	240 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 2 <i>Condition</i>	Ausrufpreis <i>Reserve</i>	22.500 € + 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>	Lot 49
--	--------------------------------------	--------------------------------------	---	-------------------------



XT0601

JAGUAR

XJSC V12 Cabriolet



Modellbeschreibung *Model description*

Einer der Trümpfe im Auto-Quartett der 1980/90er-Jahre! Mit "Zylinder: V12" stach er so gut wie alle aus. Ein Siegertyp also – aber dabei war er bei seinem Erscheinen zunächst argwöhnisch beäugt worden – kein Wunder, die Nachfolge eines erklärten Kult-Objektes wie des Jaguar E-Type anzutreten, war nun wirklich kein leichtes Erbe. Und doch hat er es geschafft, auf seine Weise. Gerade, indem er eben betont anders war: Wuchtig, gediegen, mutig, erst auf den zweiten Blick sportlich – in jeder Hinsicht eigenwillig, ein Auto für Individualisten eben. Und diese honorierten ihn, kauften

das markante Oberklasse-Coupé über zwei Jahrzehnte hinweg. Während dieses Zeitraums spielten sich die Modifikationen fast nur unter dem Blech ab: Never change a winning, er, cat.

Untermotorisiert war die große Katze auch mit den 6-Zylinder-Maschinen nicht, und dank des überzeugenden Fahrwerks können sich Genießer unter den Sportwagen-Freunden in diesem besonderen Coupé auch heute als Sieger fühlen.

One of the 1980/90s top trumps! With "Cylinders: V12", it beat them all, or almost. A winning type, therefore - despite being eyed with rather a lot of suspicion at its presentation - hardly surprising, after all, being the heir to an undisputed cult object such as the Jaguar E-Type is certainly no easy game to play. And yet it has managed, in its very own way. Precisely by being different: Massive, refined, courageous, sporty only at second glance - a bit quirky even, a car for individualists. And they honored it, kept buying the distinctive upper-class coupé for over two decades. During this period, the modifications took place almost exclusively underneath the sheets: Never change a winning, er, cat. A convertible variant only became available in 1988, when the XJS had already been on the market for 13 years. Even with the straight 6 engines, the big cat was far from underpowered and owing to its innovative chassis, sports car connoisseurs can still feel like winners today.

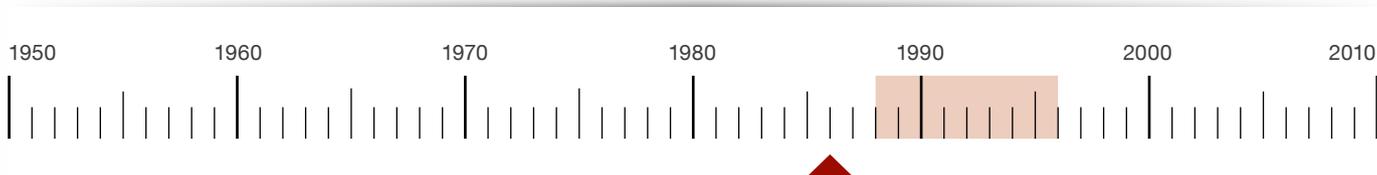
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der Lord unter den Cabrios · 295PS aus dem legendären 5.3L V12 Motor · Automatikgetriebe · Targa mit kleinem Faltdach (entwickelt von Aston Martin Tochter) · Holzlenkrad mit Servolenkung · Elektr. Fensterheber · Klimaanlage · Zentralverriegelung · Neues Classik Radio · Scheinwerfer-Reinigungsanlage · BBS Leichtmetallfelgen · Alle

Wartungen seit 2020 ausgeführt bei Jaguar Fuhrmeister in Mainz · Reparaturrechnungen von 2020-2022 über 14.200€ vorhanden · Deutsche Zulassungsdokumente

The lord amongst the convertibles · 295HP from the legendary 5.3L V12 engine · automatic transmission · Targa with small foldable roof (developped by Aston Martin affiliate) · Wooden steering wheel with power steering · Electric windows · Air conditioner · Central locking system · New Classik radio · Headlight cleaning system · BBS alloy wheels · All maintenance since 2020 performed by Jaguar Fuhrmeister in Mainz, Germany · Repair invoices from 2020-2022 over 14.200€ available · German registration

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1986	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	61.400 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	5.307	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	braun-metallic <i>brown-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	217 / 295	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	12	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	235 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **30.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 50



XT0638

JAGUAR

E-Type Series 3 V12 Coupé



Modellbeschreibung *Model description*

Die Essenz automobiler Schönheit. Niemand geringeres als Enzo Ferrari bezeichnete den E-Type als das ästhetischste Automobil aller Zeiten, und selbst wenn Schönheit immer im Auge des Betrachters liegt, allzu viele werden ihm seither nicht widersprochen haben. Das Erscheinen des XK-E, genannt "E-Type", im Jahre 1961 kam einer Sensation gleich. Zur unerreicht eleganten Linienführung gab es satte Leistung noch mit dazu, und das ganze zu vergleichsweise moderaten Preisen. Über die Jahre wurde das Erfolgsmodell mehrfach modifiziert: Ab Frühjahr 1966 gab

es eine 2+2 sitzige Version mit verlängertem Radstand, ab 1967 wurden die Scheinwerfer-Abdeckungen ein Opfer amerikanischer Sicherheitsvorschriften. Auf der Motorenseite standen Reihen-Sechszylinder mit 3.8, später 4.2 Liter Hubraum sowie ab 1971 auch Zwölfzylinder zur Auswahl. Die kompakten Zweisitzer entfielen 1971, die sogenannte Serie III wurde nur noch als 2+2 Sitzter angeboten. Ein Klassiker der Superlative, über den man nicht viele Worte verlieren muss.

The essence of automotive beauty. No other than Enzo Ferrari called the E-Type the most beautiful car ever made, and even if beauty is always in the eye of the beholder, not too many people would have contradicted him since. The debut of the XK-E, called "E-Type", in 1961 was nothing short of a sensation. Its unrivalled elegant styling was complemented by plenty of power, and all of that at a relatively moderate price. Over the years, the successful model was modified in several ways: From the spring of 1966 there was a 2 + 2-seater version with an extended wheelbase. In 1967, the headlight covers fell victim to American safety regulations. On the engine side, there were six-cylinder engines with 3.8 and later 4.2 litres, and as of 1971, twelve-cylinder motors to choose from. Production of the compact two-seaters ceased in 1971, the so-called Series III was only offered as a 2+2-seater. A classic of superlatives, that's all there is to it.

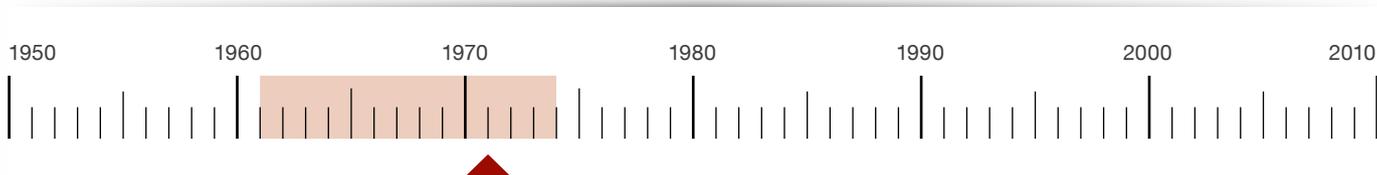
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Die Stil-Ikone der 60er und 70er Jahre: Der Jaguar E-Type · 270PS aus dem legendären 5,4 Liter V12 Saugmotor · Hellblauer Lack mit gepflegtem dunkelblauen Leder-Interieur · Schaltgetriebe · Linkslenker · 1 Halter in Deutschland · Gesamtlauflistung von nur 83.000 abgelesenen Kilometern · Mecha-

nische Belmog Twinmaster Wegstreckenzähler · Klimaanlage · Der technische Zustand erfordert etwas Aufmerksamkeit · Deutsche Papiere, H-Zulassung und gültige HU bis 06/2023

The style icon of the 60s and 70s: The Jaguar E-Type · 270HP from the legendary 5.4 liter naturally aspirated V12 engine · Light blue paint with a neat dark blue leather interior · Manual gearbox · Left hand drive · 1 owner in Germany · Total mileage of 83.000 Km as read · Mechanical Belmog Twinmaster odometer · Air conditioning · The technical condition requires some attention · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 06/2023

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1971	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	83.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	5.343	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	hellblau <i>light blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	197 / 270	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	blau <i>blue</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	12	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	238 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **45.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 51



XT0628

VOLKSWAGEN

T1 Pritsche



Modellbeschreibung *Model description*

Vom Wiederaufbauhelfer zum Kultobjekt. Das erfolgreichste deutsche Nutzfahrzeug hat seine Wurzeln in der Nachkriegszeit – als einfacher, zuverlässiger, geräumiger Transporter war er ab 1950 lieferbar, mit gerade mal 25 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Mehr gab es nicht, das musste reichen. Über die Jahre wuchsen die Anforderungen, und der "Bulli", wie er im Volksmund schnell hieß, wuchs mit und passte sich an: Verschiedene Karosserieformen erschienen, zusätzlich zum geschlossenen Kastenwagen gab es den Kombi mit drei Fenstern pro

Seite, ab 1951 den heute extrem begehrten Samba-Bus mit 23 Fenstern, ab 1952 den Pritschenwagen. Die Doppelkabine war ab 1959 lieferbar. Erste Umbauten zum Wohnmobil von Westfalia folgten 1961. Ab 1963 gab es den größeren Motor des VW 1500 als Option.

In 17 Jahren liefen insgesamt 1,8 Millionen Bullis vom Typ T1 vom Band, jeder fünfte davon wurde ins Ausland exportiert. Unvergessen sind die bunt bemalten Hippie-Busse der 1960er/1970er – auch in dieser Szene wurde der Bulli geliebt.

From reconstruction worker to cult object. The most successful German commercial vehicle has its roots in the postwar period - as a simple, reliable, spacious transporter it was available from 1950, with only 25 hp and a top speed of 80 km/h. That was it - that had to do. Over the years, the requirements grew, and the "Splittie", as it was referred to because of its split windscreen, grew too, and adapted itself: Different body shapes appeared, in addition to the closed van, there was the "Kombi" with three windows on each side. In 1951 came the - nowadays much sought-after - Samba bus with 23 windows, in 1952 the pickup. The crew-cab was available from 1959. Westfalia campers followed in 1960. From 1963, the larger engine of the VW 1500 became an option. In 17 years, a total of 1.8 million T1 rolled off the assembly line, with one in five being sold outside Germany. A sight to behold were the colourfully painted hippie vans of the 1960s / 1970s. The T1 was loved in these circles too.

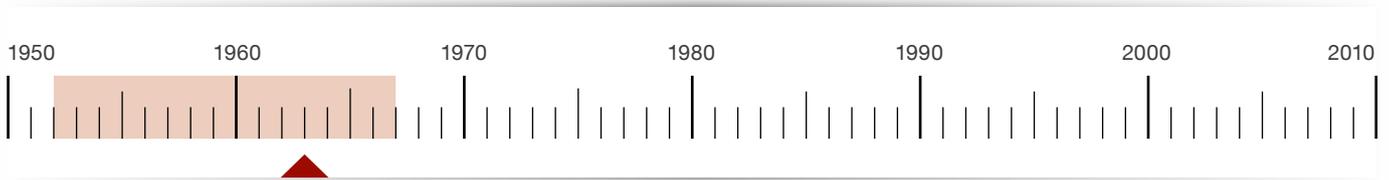
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Einzigartiger Hingucker in lässigem California Look: T1 Pritsche inkl. Eigenbau Vintage E-Motorrad · 1192 ccm und 40 PS mit einem Vergaser · Originales manuelles 4-Gang Getriebe · Komplette "Frame off" Restauration (Dokumentation vorhanden) · Gesamtes Fahrzeug gestrahlt, grundiert und versiegelt · Komplette Neulackierung in Taubenblau und mittels Airbrush-Technik künstlich patiniert · Dach in Rost-Optik (Airbrush-Technik) · Erneuerter schwarzes Interieur · Motor wurde überholt und sämtliche Kabel erneuert · Luftfahrwerk,

Sonderanfertigung mit Einzelradaufhängung und Airlift System · Achsen komplette Einzelanfertigung von DyMotion Engineering · Stahlfelgen Sonderanfertigung in 6x15", lackiert in Grauweiß wie die Stoßstangen · Inkl. voll funktionsfähiges E-Motorrad mit 3KW-Motor und Ladebuchse in Mangogrün lackiert und optisch passend patiniert (Wert € 6500,00) · Motorrad Halter auf der Pritsche passend montiert · Österreichische Fahrzeugpapiere · Der Typenschein wurde eigenhändig von Luise Piech, der Mutter von Ferdinand Piech, unterschrieben

A stunning yet unique T1 flatbed topped with a vintage electric motorcycle · 1192 cc and 40 hp with a single carburettor · Original manual 4-speed manual gearbox · Comprehensive "frame off" restoration (documentation available) · Entire vehicle blasted, primed and sealed · Complete repainting in dove blue and artificially patinated by airbrush technique · Roof in rust look (airbrush technique) · Refitted black interior · Engine was overhauled and all cables renewed · Air suspension, custom made with independent suspension and airlift system · Axles completely custom made by DyMotion Engineering · Steel rims custom made in 6x15", painted in grey white like the bumpers · Incl. fully functional E-motorcycle with 3KW motor and charging socket painted in mango green and optically patinated (value € 6500,00) · Motorcycle holder on the platform suitably mounted · Austrian registration documents · The type certificate was signed by Luise Piech, the mother of Ferdinand Piech

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1963	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	88.830 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.192	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	taubenblau <i>taubenblau</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	k. A. / 34	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	k. A.	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **59.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge **Lot 52**



XT0674

MERCEDES-BENZ

280 SL Pagode (W113)



Modellbeschreibung *Model description*

Die Pagode – ein Design-Klassiker schlechthin! 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

The Pagoda – a design classic car par excellence! 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

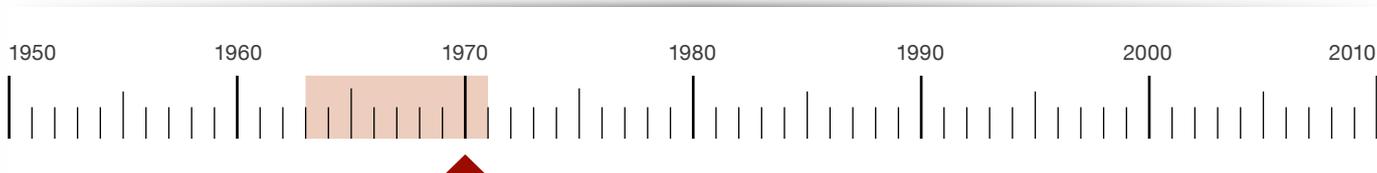
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Aus Japan, dem Land der aufgehenden Sonne · Mercedes-Benz 280 SL "Pagode", Baujahr 1970 dem vorletzten Jahr der Produktion des W113 · 2,8 Liter Sechszylindermotor mit einer Leistung von 152 kW (170 PS) · Automatikgetriebe · Gold-metallic farbener Lack und Lederinterieur in tan · Schwarzes Verdeck und Hardtop in Wagenfarbe · Originales elfenbein-farbenes Lenkrad · Weißwandreifen und Radkappen in

Wagenfarbe · Fahrzeug wurde nach Japan geliefert und 2019 nach Deutschland re-importiert

From Japan – the land of the rising sun - 1970 Mercedes-Benz 280 SL "Pagoda" from the penultimate year of W113 production · 2.8 litre 6-cylinder engine offering 152 kW (170 hp) · Automatic gearbox · Golden metallic paint and tan leather interior · Black soft top and body-coloured hard top · Original steering wheel in light ivory · Whitewall tyres and body-coloured hubcaps · The vehicle was delivered to Japan and re-imported to Germany in 2019

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1970	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	6.800 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.778	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	gold-metallic <i>gold-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	125 / 170	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	braun <i>brown</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	200 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis **77.500 €** + 10% Aufgeld
Reserve *+ 10% surcharge*

Lot 53



XT0409

FERRARI

F430 Spider F1



Modellbeschreibung *Model description*

Der Ferrari F430 wurde von 2004 bis 2009 als Nachfolger des Ferrari 360 hergestellt. Zum Zeitpunkt seiner Präsentation markierte er die neueste Generation von Sportwagen aus dem berühmten Maranello-Stall. Er hatte den Motor vom Typ F136 verbaut, ein V8 mit 4,3 Litern Hubraum – daher auch die Modellbezeichnung. Der Motor war eine vollständige Neuentwicklung, während alle vorherigen Ferrari-V8 im wesentlichen Weiterentwicklungen der Dino-Rennwagen der 1950er gewesen waren. Mit 360 kW (490 PS) an Leistung schaffte der Wagen den Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,9 Sekunden,

volle 0,6 Sekunden schneller als sein Vorgänger.

Der F430 war wiederum in den bekannten zwei Varianten lieferbar, Coupé und Spider. Das Cabriovertop funktioniert elektrisch und faltet sich in einen Bereich oberhalb des Motorraums zurück.

Zu erwähnen ist weiter, dass die Rennversionen des F430, namentlich der F430 GTC und GT3, im Motorsport höchst erfolgreich waren.

The Ferrari F430 was produced as successor to the Ferrari 360 from 2004 to 2009. At the time of its presentation, it was the latest of a series of sports cars from the famous Maranello stable. It featured the Ferrari F136 engine, a V8 with 4.3 litres of capacity - hence the model designation. The engine was a completely new development, while all previous Ferrari V8's had essentially been descendants of the Dino racing cars of the 1950s. With 360 kW (490 hp) of power, the car was able to accelerate from 0 to 100 km/h in 3.9 seconds, a full 0.6 seconds faster than its predecessor.

The F430 was again available in the two familiar body styles, coupé and spider. The convertible's soft top is electrically actuated and folds away in a compartment above the engine bay.

It needs to be stated that the racing variants of the F430, the F430 GTC and GT3, were highly successful in motor sports.

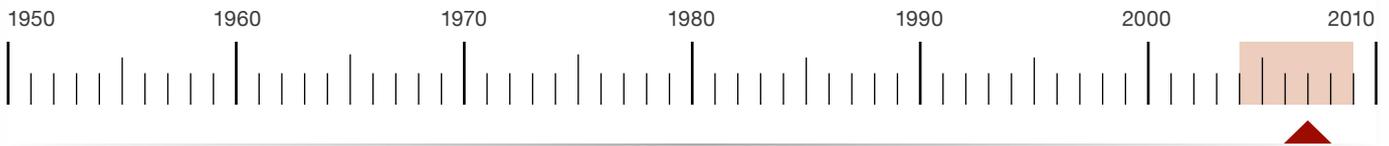
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Ein zeitgenössischer Supersportwagen der auch so fährt · F1-Getriebe · V8-Mittelmotor mit lediglich 27.000 Km · 485 PS aus 4,3 Litern · Motor 2016 bei 23.114 Km von Ferrariwerkstatt revidiert (Rechnung über 15.000,- € netto vorhanden) · Manettino für

ABS, ESP, Gaspedal – Kennlinie und Stoßdämpfer – Verstellung · CST (ESP) abschaltbar · Stahlbremse · aus größerer Sammlung · keine Rennstrecken · Beschädigung u.a. Stoßfänger und Seitenteil hinten rechts · Attraktiver Einstiegspreis in die Ferrari-Welt

A contemporary supercar that drives like one - F1 transmission · V8 mid-engine with only 27.000 Km · 485 hp from 4.3 liters · Engine revised in 2016 at 23.114 Km by Ferrari workshop (invoice for 15.000,- € net available) · Manettino for ABS, ESP, gas pedal – characteristic and shock absorber – adjustment · CST (ESP) can be switched off · steel brake · from larger collection · no race tracks · Attractive entry price into the Ferrari world

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	2007	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	27.100 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.308	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	grau-metallic <i>grau-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	357 / 485	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	rot <i>red</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	311 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		



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

Ausrufpreis
Reserve

95.000 € + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 54



OT0200

PANERAI FERRARI CALIFORNIA LIMITIERT – CHRONOGRAPH

Armbanduhr *Wrist watch*



Lot
55

Objektbeschreibung *Object description*

Panerai Ferrari California

- Stahl
- Automatik Chronograph
- Flyback Armband Leder
- 45mm
- Limitiert

Gehäuse Edelstahl poliert und satiniert, Gehäusedurchmesser ohne Krone 45mm, Gehäusehöhe 18mm. Lünette Edelstahl glatt und satiniert. Ferrari Armband Leder schwarz/rot mit Ziernaht, Anstoßbreite 24mm, Ferrari Faltschließe Edelstahl mit Hersteller-Logo. Zifferblatt schwarz mit arabischen Ziffern und Indexen sowie polierten Zeigern. Uhrwerk Automatik Chronograph mit Flyback Funktion, Kaliber Valjoux 7750 mit 25 Edelsteinen. Anzeige

von Stunde und Minute über Zeiger aus der Mitte, kleine Sekunde mit Sekundenstopp zur sekundengenauen Einstellung der Uhrzeit bei 9 Uhr. Saphirglas kratzfest. Krone verschraubbar mit Ferrari-Logo. Boden Edelstahl, mit Carbon Einlage und Ferrari Gravur. Gewicht der Uhr inklusive Armband 168g. Referenznummer: FER00030, Limitierungsnummer: FDXXX/300, ID: P3231160000920H-16500, Artikelnummer: 10000054443. Mit Gangkontrolle und kompletter äußerlicher Aufarbeitung von September 2020, inkl. 1000 Tage Garantie. Original Panerai Box mit Umkarton und Garantie Papiere von 12/2010, Full Set inkl. Kautschukarmband und Bandwechselwerkzeug.

- Kapitalanlage mit Wertsteigerungspotential

Ausrufpreis

Reserve

9.000 €

+ 10% Aufgeld

+ 10% surcharge

- extrem seltenes Sammlerstück
- Wie Neu
- Mit Zertifikat-Wiederbeschaffungswert mit aktuellem Marktwert
- Inklusive Watch.de Uhrenpass & JRH 1000 Tage Garantie

Panerai Ferrari California

- steel
- Automatic Chronograph
- Flyback bracelet leather
- 45mm
- Limited edition

Case stainless steel polished and satin, case diameter without crown 45mm, case height 18mm. Bezel stainless steel smooth and satin. Ferrari bracelet leather black/red with decorative stitching, lug width 24mm, Ferrari folding clasp stainless steel with manufacturer logo. Dial black with Arabic numerals and indexes and polished hands. Movement automatic Chronograph with flyback function, caliber Valjoux 7750 with 25

jewels. Indication of hour and minute via hands from the center, small second with stop-second for setting the time to the second at 9 o'clock. Sapphire crystal scratch resistant. Screw-down crown with Ferrari logo. Stainless steel back, with carbon inlay and Ferrari engraving. Weight of the watch including bracelet 168g. Reference number: FER00030, limitation number: FDXXX/300, ID: P3231160000920H-16500, item number: 10000054443. With rate check and complete external refurbishment from September 2020, including 1000 days warranty. Original Panerai box with outer box and warranty papers from 12/2010, full set including rubber strap and strap changing tool.

- Capital investment with potential to increase in value
- extremely rare collector's item
- Like new
- With certificate-replacement value with current market value
- Watch.de watch passport & JRH 1000 day warranty included

AE1023

PORSCHE 356 AUF KOLBEN

Modellauto *Model car*



Lot
56

Objektbeschreibung *Object description*

- Porsche 356 als Modellauto auf Kolben.
- ca. 27cm hoch
- Porsche 356 as a model car on piston.
- approx. 27cm high

Ausrufpreis
Reserve

100 €

+ 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

MERCEDES-BENZ

230 SL Pagode (W113)



Modellbeschreibung *Model description*

Die Pagode - einer der Design-Klassiker schlechthin! 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.

The Pagoda - a design classic par excellence! 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!

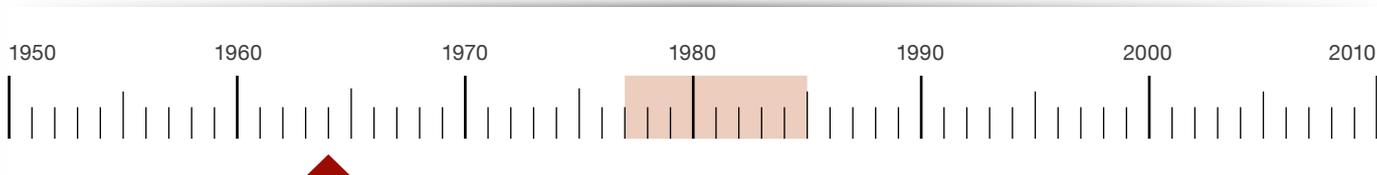
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Die "Pagode" – ein zeitloser Designklassiker
 · 2,8 Liter Sechszylinderreihen-Ottomotor mit 118 kW (160 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe
 · 1988 in Belgien zugelassen, reimportiert in 2015 nach Deutschland · 2 Halter bekannt, seit 2015 im Besitz des aktuellen Halters · Aufwendige Restaurierung in vielen Teilbereichen durch ehemaligen Mercedes Spezialisten · Fahrzeug komplett innen u. außen lackiert, Unterboden in Wagenfarbe · Eingetragener Motorumbau mit Motor des Typ 280 SE (Baureihe 108) · Hinterachse

(Achsantriebsübersetzung 3,92 statt 3,75) revidiert + Scheibenbremsanlage des MB 280 SL eingebaut (alles eingetragen in ZLB) · Kupplung und kompl. Abgasanlage erneuert, analoge Zeituhr restauriert, Radio Becker Europa · Innenausstattung komplett erneuert, Sitze, Türverkleidung und Cockpit neu mit Leder bezogen · Neues Cabriooverdeck, Rechnungsbelege über Ersatzteile vorhanden · Die Classic-Data Wertgutachten beschreibt den sehr guten Gesamtzustand (Note 1-) · H-Zulassung + gültige HU bis 12/2024

The "Pagoda" – eternally popular among connoisseurs of fine motorcars · 2.8 liter six-cylinder in-line petrol engine with 118 kW (160 hp) and 4-speed manual transmission · Registered in Belgium in 1988, re-imported to Germany in 2015 · 2 owners, with the current owner since 2015 · Elaborated restoration in many areas by former Mercedes specialists · Vehicle completely painted inside and outside, underbody in body color · Engine conversion with an engine of a 280 SE (108 series), revision of the rear axle (final drive ratio 3.92 instead of 3.75) + installation of the disc brake system of the MB 280 SL (all registered) · Clutch and complete exhaust system renewed, analogue clock restored, Radio Becker Europa · Interior comprehensively renewed, seats, door panels and cockpit reupholstered in leather · New convertible top, receipts for spare parts available · The Classic-Data appraisal describes the very good overall condition (grade 1-) · Admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 12/ 2024

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1964	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	48.700 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.748	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	beige <i>beige</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	118 / 160	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	braun <i>brown</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	200 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 1- <i>Condition</i>	Wert 113.000 € <i>Value</i>
--	---------------------------------------	---------------------------------------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	95.000 €	+ 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>
--------------------------------------	-----------------	--

Lot 57



XT0673

BUICK

Super Sedanette (56-S) Custom



Modellbeschreibung *Model description*

Buick ist eine im Jahr 1903 als „Buick Motor Company“, im Bundesstaates Michigan, gegründete US-amerikanische Automarke. Seit 1910 gehört Buick zu General Motors (GM). In den Jahrzehnten bis zum 2. Weltkrieg wurden die sogenannten „Series“, plus einer Zahl, Modelle produziert. Die Produktion wurde erst 1946 mit leicht veränderten Vorkriegsmodellen wiederaufgenommen. Im Jahr 1947 wurden nur wenige Änderungen vorgenommen, wobei sich die Stylisten von Buick auf ein neues Kühlergrill-Design beschränkten. Die Produktion wurde bis Mitte 1949, bis zum Erscheinen des umstrittenen Bucktooth-Designs auf der neuen Modellreihe 1950, unverändert fortge-

setzt. Vier Karosserievarianten wurden katalogisiert, darunter die viertürige Sedan, eine schlanke Fastback-Sedanette, Station Wagon und das Modell 56C Convertible. Angetrieben von einem 4,1 Liter (248 cui) Reihenachtzylinder-Motor, Fireball 8 genannt, mit 115 PS bei 3600 UpM und einem Drei-Gang-Schaltgetriebe. 85% der Buick-Käufer entschieden sich aber für das optional erhältliche Zweigang-Automatik-Getriebe, genannt Dynaflow. Der 1949 Buick Super Sedanette bot Stil und Funktionalität in einem Paket.

Buick versprach: "Hier verbergen die langen, geschwungenen Linien eines Coupés die überraschende Geräumigkeit".

Buick was founded in 1903 as the "Buick Motor Company", in the state of Michigan. Buick has been part of General Motors (GM) since 1910. In the decades leading up to World War II, the so-called "Series" plus a number of models were produced. Production was only resumed in 1946 with slightly modified pre-war models. In 1947, only a few changes were made, with Buick's stylists limiting themselves to a new grille design. Production continued unchanged until mid-1949, when the controversial Bucktooth design appeared on the new 1950 series. Four body variants were catalogued, including the four-door sedan, a slim fastback sedan, station wagon and the 56C convertible. Powered by a 4.1 liter (248 cui) inline eight-cylinder engine, called Fireball 8, with 115 hp at 3600 rpm and a three-speed manual transmission. 85% of Buick buyers opted for the optional two-speed automatic transmission, called Dynaflow. The 1949 Buick Super Sedanette offered style and functionality in one package. Buick promised: "Here the long, curved lines of a coupé hide the surprising spaciousness".

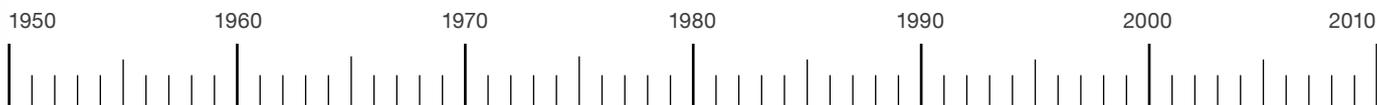
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Außergewöhnliches Einzelstück in höchster Qualität · 8,2 Liter V8-(GM) General-Motors 502 cui Big Block, Holley-Vergaser, mit 178 kW (242 PS) · 4-Gang-Automatikgetriebe, GM-TH-700R4, (4. Gang als Overdrive ausgelegt) · Von 1949 bis 1973 in Kalifornien gefahren, danach 23 Jahre lang still gelegt · 1996 vom neuen Besitzer aus dem Dornröschenschlaf wieder erweckt: Nach der kompletten Reinigung und Restauration mit einem neuen GM 502 fuhr er in Kalifornien während den nächsten 10 Jahren nur 3000 Meilen · 2006 wechselte der Buick zu einem neuen Besitzer in Kalifornien. Diesem verdankt das Fahrzeug den aktuellen Look: Neu gestaltetes Heck, zurück zu Chrom, Speichenräder, Weißwandreifen, außen und innen neue Farbgestaltung, ein ge-

neralüberholtes 4-Gang-Automatikgetriebe und den Umbau auf Luftfederung. In 3 Jahre wurden 7000 Meilen gefahren · 2009 von einem Händler nach Holland importiert · 2013 ging die Reise des Buicks weiter nach Deutschland · 2015 wurde das Fahrzeug auf einigen Car-Show präsentiert und einmalig als Hochzeitskutsche eingesetzt. Ausschliesslich mit rotem Nummernschild wurden insgesamt knapp 1000 Meilen gefahren. · 2016 vom aktuellen Halter erworben, der in 5 Jahren dieses Prachtexemplar für die deutsche Zulassung sowie das Oldtimer-Gutachten fit machte. Aus dem Dornröschchen ist eine atemberaubende Diva geworden. Die spannende Historie mit vielen wunderschönen Fotos ist auf auf der Homepage www.buick49.de zu finden.

A unique and stunning beauty in an excellent condition · 8.2 litre V8 (GM) General Motors 502 cui Big Block, Holley carburetor, with 178 kW (242 hp) · Four-speed automatic transmission, GM-TH-700R4, (4th gear designed as overdrive) · Driven in California from 1949 to 1973, then decommissioned during 23 years · 1996 a new owner found this sleeping beauty. After a complete cleaning and restoration with a new GM 502, he has only driven 3000 miles in 10 years · 2006 the Buick changed hands again and got his current look: A redesigned rear, chrome fittings, spoked wheels, white wall tires, exterior and interior new color, overhauled 4-speed automatic transmission and conversion to air suspension. In 3 years 7000 miles driven · 2009 a dealer imported the Buick to Holland · 2013 its trip continued to Germany · 2015 Exhibition at some car shows and on a single occasion used as wedding coach. Only 1000 miles on the road. · In 2016 the Buick was bought by the current owner. During the next 5 years he fitted and upgraded the vehicle to meet the requirements of the German licensing authorities. Today the Buick has a German registration and the admission as historic vehicle. Its amazing history sounds like a fairy tale: from a sleeping beauty to a stunning diva. Striking pictures and more details are to be found on the website www.buick49.de

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1949	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	12.500 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	8.226	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz <i>black</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	178 / 242	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	190 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **66.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 58



XT0686

BMW

326 Cabrio



Modellbeschreibung *Model description*

Mit dem Erwerb der Dixi-Werke in Eisenach im Jahr 1928 hatte BMW, bis dahin Hersteller von Flugmotoren und Motorrädern, den Einstieg in den Automobilbau geschafft. Das erste Auto von BMW, die in Lizenz gebaute Dixi-Version des Austin Seven, wurde nach und nach weiterentwickelt und verbessert, bis es schließlich mit Pendelachsaufhängung ausgestattet war. 1933 kam dann der erste echte BMW – der Sechszylinder 303. Da BMW nicht über die Ressourcen größerer und etablierter Konkurrenten verfügte, verfolgte man bei der Entwicklung der Modelle einen evolutionären Ansatz, bei dem man verschiedene Modelle miteinander kombinierte. So wurde für den 326 die Karosserie des Zwi-

schenmodells 329 verwendet, das mechanisch mit dem 319 von 1934 identisch war. Der 1936 vorgestellte 326 war ein wegweisendes Modell von immenser Bedeutung und der erste BMW mit einem Leiterrahmen mit Kastenprofil anstelle des traditionellen Rohrrahmens, während die Drehstabfederung hinten eine weitere Premiere für den bayerischen Hersteller darstellte. Durch Aufbohren des Motorblocks um 1 mm wurde der Hubraum auf 1.971 cm³ vergrößert und die Maximalleistung auf 50 PS erhöht. Zu den weiteren Entwicklungen gehörten hydraulische Bremsen und ein Vierganggetriebe mit Freilauf im ersten und zweiten Gang, das kupplungslose Schaltvorgänge ermöglichte.

With the acquisition of the Dixi-Werke in Eisenach in 1928, BMW, until then a manufacturer of aircraft engines and motorcycles, had made its entry into automobile manufacturing. BMW's first car, the Dixi version of the Austin Seven built under license, was gradually developed and improved until it was finally equipped with swing axle suspension. Then in 1933 came the first true BMW - the six-cylinder 303. Lacking the resources of larger and more established competitors, BMW took an evolutionary approach to model development, combining different models. For example, the 326 used the body of the intermediate 329 model, which was mechanically identical to the 1934 319. Introduced in 1936, the 326 was a groundbreaking model of immense significance and the first BMW to use a ladder frame with box section instead of the traditional tubular frame, while torsion bar rear suspension was another first for the Bavarian manufacturer. Boring the engine block by 1 mm increased displacement to 1,971 cc and raised maximum output to 50 hp. Other developments included hydraulic brakes and a four-speed transmission with freewheeling in first and second gear, which allowed clutchless gear changes.

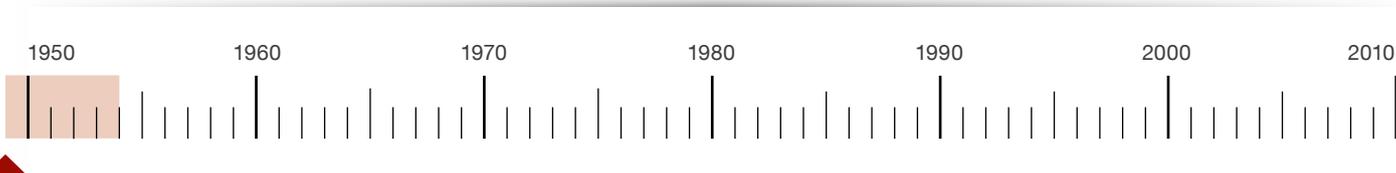
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Wunderschönes BMW 326 Cabriolet aus Liebhaber-Sammlung (Nachlaß) · Nahezu originalgetreu, komplett und perfekt restauriert · 2,0 Liter 6-Zylinder-Ottomotor in Reihe mit 37 kW (50 PS) · Synchronisiertes 4-Gang-Schaltgetriebe, elektrischer Zusatzlüfter mit Thermo-schalter, zusätzlicher Ölkühler, 12 V Bordspannung · Verdeck in gutem Zustand, ausstellbare, zweigeteilte Frontscheibe · Hellgraues Interieur und grau schwarze Lackierung nahezu ein-

wandfrei · Holz und sämtliche Chromteile überarbeitet · Dokumentation über Fahrzeughistorie und Vorbesitzer inkl. originale Kaufverträge, Schätzungsurkunde aus 1963, originale Ersatzteillisten, sowie Fotos des Fahrzeugs aus 2001 vor der Restauration vorhanden · Classic Data Bewertung mit Zustandsnote 1 · Oldtimergutachten nach § 23 vorhanden · Wie Phönix aus der Asche ist dieses Vorkriegs-Juwel in neuem, prächtigen Glanz wiedergeboren

This BMW 326 Cabriolet is a striking beautiful collector's piece from an estate · Absolutely perfect and true to the original restoration · 2.0 liter 6-cylinder in-line petrol engine with 37 kW (50 hp) · Synchronised 4-speed manual transmission, power fan with heating function, additional oil filter, 12V voltage · Soft top in good condition · Impeccable two-tone paint in grey-black and well-kept grey leather interior · All wooden and chrome parts renewed · Extensive documentation of the vehicle history, the previous owners, original sales invoices, original appraisal dated 1963, original brochures of spare parts and pictures of the vehicle from 2001 before its restoration · Classic Data rating with condition grade 1 · German registration + admission as historic vehicle · Like the famous phoenix this pre-war jewel has risen from its ashes and shines in new splendor

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1938	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	70.678 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.971	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz-grau <i>schwarz-grau</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	37 / 50	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau <i>grey</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	120 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 1 <i>Condition</i>	Wert 93.000 € <i>Value</i>
--	--------------------------------------	--------------------------------------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	49.000 €	+ 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>
--------------------------------------	-----------------	--

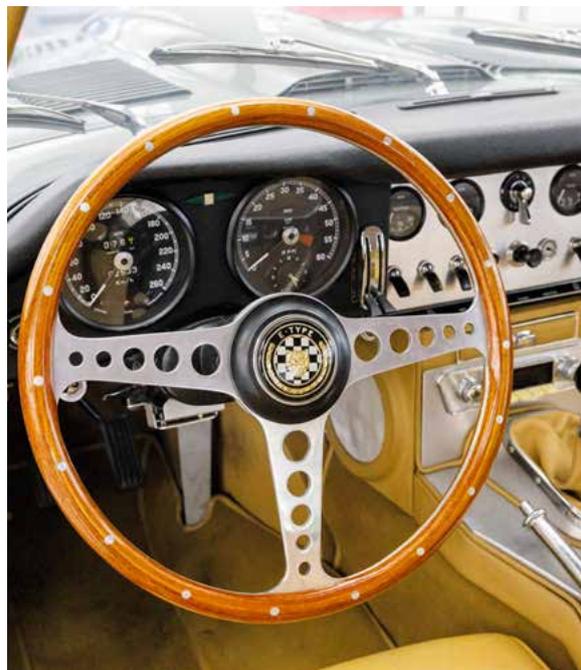
Lot 59



XT0654

JAGUAR

E-Type 3.8 Series I



Modellbeschreibung *Model description*

Die Essenz automobiler Schönheit. Niemand geringeres als Enzo Ferrari bezeichnete den E-Type als das ästhetischste Automobil aller Zeiten, und selbst wenn Schönheit immer im Auge des Betrachters liegt, allzu viele werden ihm seither nicht widersprochen haben. Das Erscheinen des XK-E, genannt "E-Type", im Jahre 1961 kam einer Sensation gleich. Zur unerreicht eleganten Linienführung gab es satte Leistung noch mit dazu, und das ganze zu vergleichsweise moderaten Preisen. Über die Jahre wurde das Erfolgsmodell mehrfach modifiziert: Ab Frühjahr 1966 gab

es eine 2+2 sitzige Version mit verlängertem Radstand, ab 1967 wurden die Scheinwerfer-Abdeckungen ein Opfer amerikanischer Sicherheitsvorschriften. Auf der Motorenseite standen Reihen-Sechszylinder mit 3.8, später 4.2 Liter Hubraum sowie ab 1971 auch Zwölfzylinder zur Auswahl. Die kompakten Zweisitzer entfielen 1971, die sogenannte Serie III wurde nur noch als 2+2 Sitzer angeboten. Ein Klassiker der Superlative, über den man nicht viele Worte verlieren muss.

The essence of automotive beauty. No other than Enzo Ferrari called the E-Type the most beautiful car ever made, and even if beauty is always in the eye of the beholder, not too many people would have contradicted him since. The debut of the XK-E, called "E-Type", in 1961 was nothing short of a sensation. Its unrivalled elegant styling was complemented by plenty of power, and all of that at a relatively moderate price. Over the years, the successful model was modified in several ways: From the spring of 1966 there was a 2 + 2-seater version with an extended wheelbase. In 1967, the headlight covers fell victim to American safety regulations. On the engine side, there were six-cylinder engines with 3.8 and later 4.2 litres, and as of 1971, twelve-cylinder motors to choose from. Production of the compact two-seaters ceased in 1971, the so-called Series III was only offered as a 2+2-seater. A classic of superlatives, that's all there is to it.

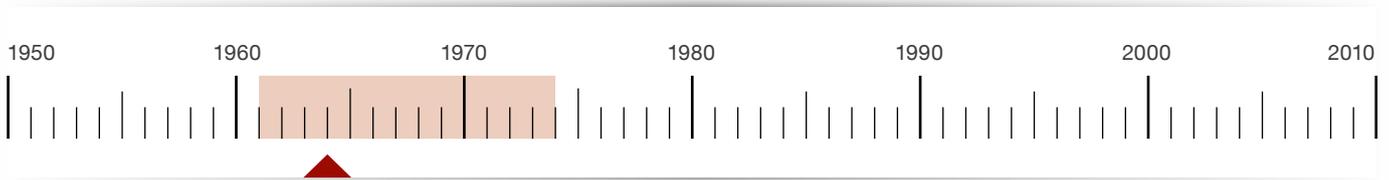
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Exklusiver Jaguar E-Type Serie I in tadellosem Zustand · Aufbau von LYNX (GB) · 3.8 Liter Reihensechszylinder mit 254 PS und 5-Gang-Close-Ratio-Getrag Schaltgetriebe · Herkunftsland USA, Mai 1998 in Österreich zugelassen · 02/2021 erstmalige Zulassung in Deutschland · Aluminium Motorhaube Spezialanfertigung von LYNX · Laut Angabe sind Ferrari-Sport-Schalensitze mit Becken-Sicherheitsgurten eingebaut · Edelstahl-

krümmer und V2A Auspuffanlage von LYNX, verstärkte Kupplung · Lack in originalem Jaguar Farbton der 60-70er Jahre "Opalescent Silver Grey Metallic" · 15" Borrani Speichenräder mit Dunlop Reifen 205/65 R 15 · LYNX Fahrwerksteile vorne, Gewindestoßdämpfer hinten · Deutsche Papiere + H-Zulassung, gültige Hauptuntersuchung bis Januar 2025 · Einziger Jaguar E-Type mit dieser Gesamtspezifikation

Impeccable and unique Jaguar E-Type Serie I built by LYNX (GB) · 3.8 litre inline six-cylinder engine with 254 hp and 5-speed close ratio Getrag manual transmission · Country of origin USA, May 1998 registered in Austria · 02/2021 first registration in Germany · Aluminium bonnet custom made by LYNX · According to information, Ferrari sports bucket seats with seat belts are fitted · Stainless steel manifold and V2A exhaust system from LYNX · Finished in the original colour scheme of the 60-70's in "Opalescent Silver Grey Metallic" · 15" Borrani spoked wheels with Dunlop tyres 205/65 R 15 · LYNX front suspension parts and rear shock absorbers · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 01/2025 · A truly compelling E-Type, the one and only existing with this overall specification

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1964	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	1.800 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.825	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	opalescent silver grey met. <i>opalescent silver grey met.</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	187 / 254	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	240 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **153.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 60



XT0604

FORD

Capri III 2.8 Injection (RS/Turbo Umbau)



Modellbeschreibung *Model description*

Der Ford Capri ist ein Fastback-Coupé welches von 1969 bis 1986 im deutschen Ford-Stammwerk in Köln-Niehl, später im Werk Saarlouis und auch im englischen Werk in Halewood produziert wurde. Die Entwickler verfolgten das Konzept eines sportlichen Autos, welches solide und bezahlbar sein sollte, als Antwort auf den amerikanischen Ford-Mustang. Gemessen an den gängigen Sportwagen-Standards bietet der Capri viel Platz für 4 Personen mit Gepäck. Fast unverändert wurde vom Ford Taunus das Fahrwerk mit der McPherson Federbein-Vorderachse und der starren Hinterachse mit Blattfederung übernommen. Die erste Generation, der Ur-Capri, wurde bis

1973 gebaut. Bis 1977 verließ der Capri II die Werkshallen, der dann vom Capri III abgelöst wurde. In vielen Ausstattungs-varianten war der Capri erhältlich. Als Basis gab es die L-Version, die XL-Version war luxuriöser ausgestattet. Die GT Version sprach die sportliche Käuferschicht an. Die RS-Version brachte dem Hersteller ungezählte sportliche Erfolge mit den Fahrern Stuck, Mass, Glemser, Ludwig, Lauda oder Todt (dem späteren Ferrari-Teamchef in der F1) bei Rundstrecken, Bergrennen oder Rallyes. Insgesamt wurden von der erfolgreichen Ford Capri Baureihe stolze 1,9 Millionen Fahrzeuge verkauft.

The Ford Capri is a fastback coupé which was produced from 1969 to 1986 at Ford's main German plant in Cologne-Niehl, later at the Saarlouis plant and also at the English plant in Halewood. The developers pursued the concept of a sporty car that would be solid and affordable, as an answer to the American Ford Mustang. Measured by current sports car standards, the Capri offered plenty of space for 4 people with luggage. Almost unchanged from the Ford Taunus was the chassis with the McPherson strut front axle and the rigid rear axle with leaf spring suspension. The first generation, the original Capri, was built until 1973. The Capri II left the factory until 1977, when it was replaced by the Capri III. The Capri was available in many equipment variants. The L version was the basic model, the XL version was more luxuriously equipped. The GT version appealed to the sporty buyer group. The RS version brought the manufacturer countless sporting successes with the drivers Stuck, Mass, Glemser, Ludwig, Lauda or Todt (the later Ferrari team boss in F1) in circuits, hill climbs or rallies. A total of 1.9 million vehicles from the successful Ford Capri series were sold.

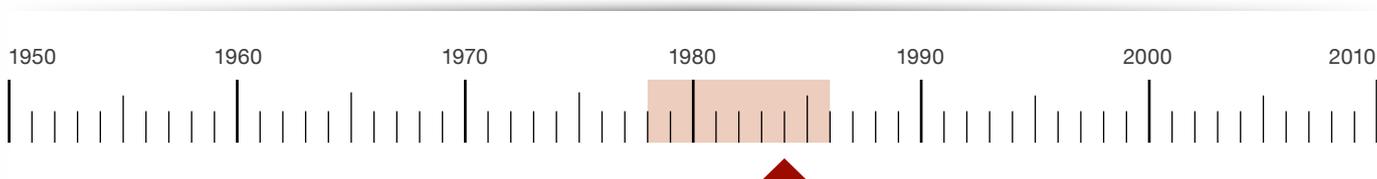
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Ford Capri III Turbo Umbau im Renntourenwagenlook · 2,8 Liter V6-Injektion/Turbo-motor mit 138 kW (188 PS) mit 5-Schaltgetriebe · Gemäß Angabe 5 Fahrzeughalter · Tachostand abgelesen · Umfangreicher Umbau an Motor, Fahrwerk und Karosserie in Zulassungsbesch. eingetragen · Leistungssteigerung durch Garret-Abgasturbo-lader und Auspuffanlage · Fahrwerkstuning mit Teilen von Eibach, Karosserieteile von

Ford, Suhe und Kerscher · Front- und Heck-schürze, Heckflügel auf Heckklappe, blau – weiße Lackierung in Turbo-Optik · BBS 15" LM-Felgen bereift vorne 225/50, hinten 285/40 · Recaro Sportsitze, Ford RS-Lenkrad · Große Mittelkonsole mit zusätzlichen Armaturen für Abgastemperatur und Lamb-dasonde etc. · Deutsche Zulassungsdoku-mente · Gültige HU bis August 2024

Ford Capri III Turbo conversion to racing touring car look · 2.8 litre V6 injection/turbo engine with 138 kW (188 hp) with 5-speed manual transmission · According to information 5 owners · Speedometer reading · Extensive conversion of engine, chassis and body registered in the registration certificate · Performance increase by Garret exhaust turbocharger and exhaust system · Chassis tuning with parts from Eibach, body parts from Ford, Suhe and Kerscher · Front and rear apron, rear wing on tailgate, blue – white paint in turbo look · BBS 15" alloy rims with tires front 225/50, rear 285/40 · Recaro sports seats, Ford RS steering wheel · Large centre console with additional fittings for exhaust temperature and lambda sensor ecc. · German registration + valid technical control (MOT) until 08/2024

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1984	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	68.700 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.772	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau-weiß <i>blau-weiß</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	138 / 188	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau <i>grey</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Velours <i>velours</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	215 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **37.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 61



XT0662

MERCEDES-BENZ

350 SLC (C107)



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.

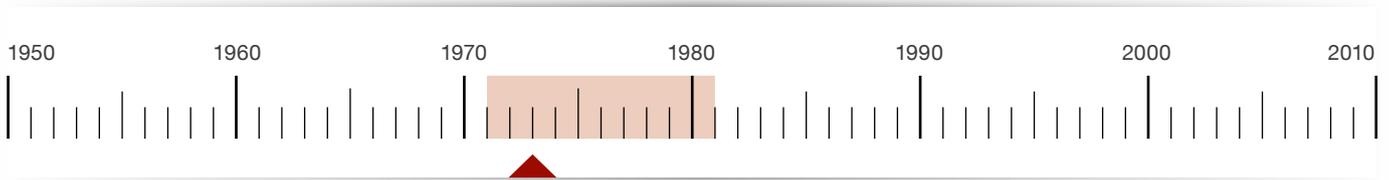
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Seltener Mercedes-Benz 350 SLC mit manuellem 4-Gang-Schaltgetriebe · 3,5 Liter-V8-Viertakt-Otto-Motor mit einer Leistung von 147 kW (200 PS) · Seit 2011 im Besitz des aktuellen Halter, insgesamt 5 Halter · Tachostand abgelesen · Sportlenkrad, Sportledersitze in Originaloptik · Elektrische Fensterheber vorne u. hinten

mit Originalteilen nachgerüstet (Dokumentation vorhanden) · BBS LM-Felgen mit breiteren Reifen in ZLB eingetragen · H-Zulassung, gültige HU bis Juni 2023 · Guter Allgemeinzustand mit nur leichten Gebrauchsspuren

Rare Mercedes-Benz 350 SLC with manual 4-speed transmission · 3.5 liter V8 four-stroke petrol engine with an output of 147 kW (200 hp) · With the current owner since 2011, total of 5 owners · Speedometer reading · Sports steering wheel, sports leather seats in original look · Electric windows front and rear retrofitted with original parts (documentation available) · BBS light alloy rims with wider tires registered in the registration documents · No known damages · Admission as historic vehicle and valid technical control (MOT) until June 2023 · Good general condition with some slight signs of use only

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1973	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	132.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.459	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau-metallic <i>blue-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	147 / 200	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	210 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnnen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **22.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 62



XT0667

BMW

325e A (E30)



Modellbeschreibung *Model description*

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

Allradantrieb in die 3er-Reihe. Diesel- und Turbodiesel-Motoren gab es ab 1985 (324 d) bzw. 1987 (324 td). Der Traum der Motorsport-Enthusiasten war freilich der M3 mit einer Leistung von bis zu 175 kW (238 PS). 35 Jahre nach seiner Einführung ist der E30 dabei, zum gefragten Klassiker zu werden. Gut erhaltene, originale Exemplare werden zunehmend schwer zu finden. Zu viele litten in den Händen einer finanziell unflexiblen Klientel von Dritt- und Viertbesitzern, die von den Rennqualitäten der E30 3er-BMW angezogen wurden.

BMW's 2nd generation of the 3 series, the E30, replaced its popular predecessor in 1982. With its straight lines, Claus Luthe - who had penned the timeless NSU Ro 80 - created a car that perfectly catered to the taste of its era. The handsome and well-built cars with their wonderfully smooth engines were originally available as 2- and 4-door sedans. In 1985, BMW added a convertible, and in 1987, a station wagon named "Touring" completed the lineup. The 325 iX, available as of 1985, introduced four-wheel-drive to the 3 series. Diesel- and Turbo-Diesel models were offered as of 1985 (324 d) and 1987 (324 td). Motorsport enthusiasts' dream was of course the M3 with up to 175 kW (238 hp) of power. In total, 2,339,520 units of the E30 series were built, nearly doubling the figures of the preceding E21. 35 years after its presentation, the E30 is already fast becoming a sought-after classic. It is getting exceedingly difficult to find a well-preserved, original specimen - simply because many have suffered dearly at the hands of a financially inflexible clientele of 3rd and 4th hand owners attracted by the racing qualities of the E30 3 series.

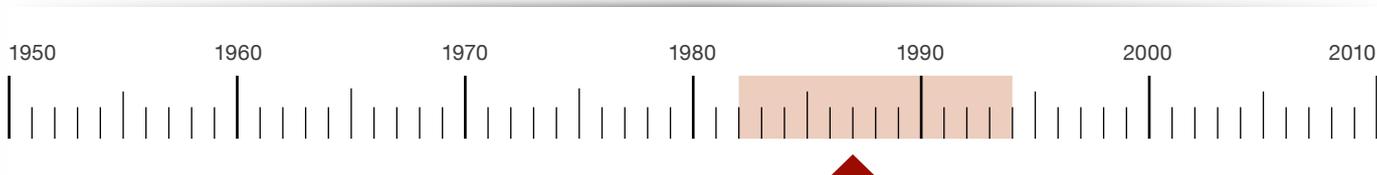
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der BMW 325 eta mit 6 Zylindern: Ein gesuchtes Liebhaberstück · 2,7 Liter Benziner mit Einspritzung und 95 kW (129 PS), Automatikgetriebe · Abgelesener Tachostand von nur 123.900 km · Nichtraucher und Garagen-Fahrzeug · 2-türige Limousine in klassischer Farbgestaltung: Diamantschwarzer Lack (Code 181) mit grauem Pepita Interieur (Code 0211), Shadow-Line Ausstattung · Umfangreiche Restaurierung 2019-2022: Fahrzeug komplett lackiert, Lenkrad neu mit Leder bezogen, alle wesentlichen Verschleißteile erneuert. Gesamtkosten von über € 12.000 (Dokumentation

und Belege vorhanden) · Original BMW Business Radio/CD, elektr. Antenne, manuelles Schiebedach, M-Sport-Lederlenkrad 380 mm · Außenspiegel und Fahrerschloss beheizt, Nebelscheinwerfer, Front- u. Heckspoiler · Leichtmetall-Räder in Kreuzspeichen Design, M-Sportfahrwerk, Sportpaket · Original Prospekt, 2. Serviceheft und Bedienungsanleitung vorhanden · Classic Data Kurzbewertung von Januar 2023 mit Note 2+ · H-Zulassung, nächste HU im März 2024 · Äußerst gepflegtes und gut erhaltenes Schmuckstück, das viel Fahrkultur fürs Geld bietet.

The E30 325 eta with six cylinders: A rare collectible · 2.7 litre petrol engine with injection and 95 kW (129 hp), automatic transmission · Read mileage of only 123,900 km · Non-smoking and garage vehicle · 2-door saloon in classic colour: diamond black metallic paint (code 181) with grey pepita interior (code 0211), Shadow-line styling · Extensive restoration from 2019-2022: Vehicle completely repainted, steering wheel with new leather cover, all essential wear parts renewed. Cost of more than € 12,000 (all invoices available) · Original BMW Business CD, power antenna, manual sunroof, M-Sport leather steering wheel · Heated exterior mirrors and driver lock, fog lights, front and rear spoilers · Light alloy wheels in cross spoke design, M-sport suspension, sport package · Original brochure, 2nd service book and owner's manual available · Classic Data appraisal 2023 with grade 2+ · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 03/2024

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1987	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	123.900 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.674	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	diamantschwarz-metallic <i>diamantschwarz-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	95 / 129	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau <i>grey</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	192 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 2+ <i>Condition</i>
--	---------------------------------------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	19.500 € + 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>	Lot 63
--------------------------------------	---	---------------



XT0682

VOLKSWAGEN

Ghia TC



Modellbeschreibung *Model description*

Der erste Wagen, der den Namen Karmann trug, war die Coupé-Version des VW 1200, der gegenüber dem Prototyp mit geringfügigen fertigungstechnischen Änderungen in Osnabrück in Serie ging. Die Alltagstauglichkeit dieser bildhübschen Karosserie sicherte die Verbindung mit billiger Großserientechnik. Die Leistung des 30-PS-Motors im Heck stand nicht im Verhältnis zum "schnellen" Äußeren. Die Zuverlässigkeit, verbunden mit geringen Wartungs- und Reparaturkosten, war für viele Käufer von größerer Bedeutung als eine höhere PS-Leistung. Ein weiterer Nachteil war das Gewicht

des Karmann-Ghia. Im Gegensatz zur Limousine erhöhte sich sein Eigengewicht um 50 kg. Die unwesentliche Steigerung der Schnelligkeit, der geringe Nutzraum und der höhere Preis (verglichen mit der Limousine) verhinderten nicht, daß dieses Coupé sich zu einem Verkaufsschlager entwickelte. Die Linienführung der Karosserie und der Unverwüstlichkeitsmythos des Volkswagens waren die Komponenten für den Erfolg des schwachbrüstigen Schönlings.

The first car to bear the Karmann name was the coupé version of the VW 1200, which was produced with minor manufacturing changes compared to the prototype Osnabrück went into series production. The suitability for everyday use of this beautiful body ensured the combination with cheap mass-produced technology. The power of the 30 hp engine in the rear was not in proportion to the "fast" exterior. Reliability, coupled with low maintenance and repair costs, was of greater concern to many buyers than higher horsepower. Another disadvantage was the weight of the Karmann-Ghia. In contrast to the sedan, its own weight increased by 50 kg. The nonessential increase in speed, the small usable space and the higher price (compared to the sedan) did not prevent this coupé from becoming a bestseller developed. The lines of the body and the indestructibility myth of the Volkswagen were the components for the success of the weak-chested pretty boy.

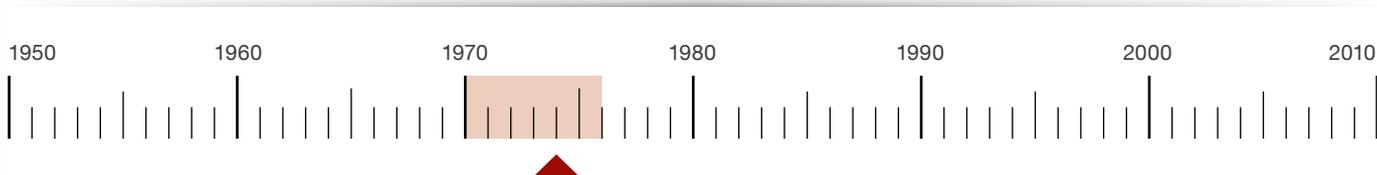
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Brasilianischer VW Ghia TC (Touring Coupé)
· 1600er TYP 3 Käfermotor · Schaltgetriebe
· 3. Hand · Abgelesene Laufleistung von
nur 62.300KM · Rote Außenlackierung mit

schwarzem Kunstlederinterieur · Lediglich
6 Fahrzeuge in Deutschland bekannt ·
Zulassungsfertig für §21 + §23

Brazilian VW Ghia TC (Touring Coupé) · 1600 TYPE 3 Beetle engine · Manual transmission · 3 owners only · Read mileage of only 62,300 KM · Red exterior paintwork with black leatherette interior · Only 6 vehicles known in Germany · Ready for German registration §21 + §23

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1974	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	62.300 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.493	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	32 / 44	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	136 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 64



XT0609

PLYMOUTH

Cranbrook 2 Door Club



Modellbeschreibung *Model description*

Ähnlich wie andere amerikanische Automobilhersteller in den Nachkriegsjahren, trat auch der Chrysler-Konzern unter dem Markennamen Plymouth mit leicht veränderten Modellen von 1942 in den Automobilmarkt ein. 1951 wurde der Plymouth Deluxe durch drei neue Fahrzeuge abgelöst. Der Cranbrook war das luxuriöseste Modell in der Palette, über den Modellen Concord und Cambridge. Die Technik entsprach nahezu dem Vorgängermodell, lediglich eine neue Frontpartie und ein neues Armaturenbrett wurde verändert. Angetrieben wurde der Plymouth mit einem 3,6 Liter (217,8 cui) Flathead-Reihensechszylinder und einem 3-Gang-Schaltgetriebe, ein Overdrive wurde 1952 hinzugefügt. Die Karosserie mit dem

langen Radstand bot viel Platz. Eine Vorgabe war auch das der Fahrer und Passagiere aufrecht sitzen sollten, auch wenn sie Hüte tragen. Der Cranbrook konnte als Limousine mit vier Türen, Coupé mit zwei Türen, Cabriolet und als Cranbrook Belvedere genanntes Hardtop, ein Coupé ohne B-Säule. Ab 1953 war der Cranbrook auch als Kombi erhältlich. Der besser ausgestattete Savoy wechselte vom eingestellten Plymouth Concord zur Cranbrook-Baureihe und trug den Namen Cranbrook Savoy. 1954 markierte bereits das Ende der Baureihe, der Cranbrook wurde vom Belvedere abgelöst.

Similar to other American car manufacturers in the post-war years, the Chrysler Group entered the automotive market under the brand name Plymouth with slightly modified models from 1942. In 1951, the Plymouth Deluxe was replaced by three new vehicles. The Cranbrook was the most luxurious model in the range, above the Concord and Cambridge models. The technology was almost the same as the previous model, only a new front end and a new dashboard was changed. The Plymouth was powered by a 3.6 liter (217.8 cui) flathead in-line six-cylinder and a 3-speed manual transmission, an overdrive was added in 1952. The body with the long wheelbase offered plenty of space. A requirement was also that the driver and passengers should sit upright, even if they wear hats. The Cranbrook could be as a sedan with four doors, coupe with two doors, convertible and as Cranbrook Belvedere called hardtop, a coupé without B-pillar. From 1953, the Cranbrook was also available as a station wagon. The better equipped Savoy changed from the discontinued Plymouth Concord to the Cranbrook series and bore the name Cranbrook Savoy. 1954 already marked the end of the series, the Cranbrook was replaced by the Belvedere.

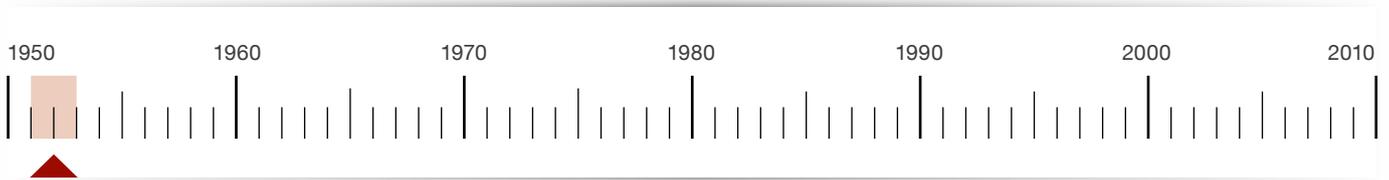
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der Plymouth Cranbrook, ein amerikanisches Luxus-Nachkriegsmodell · 3,6 Liter Reihensechszylinder-Ottomotor mit 71 kW (97 PS) · 3-Gang-Schaltgetriebe · Aus Kanada importiert, dort mit 16 Awards ausgezeichnet · Verbrachte 36 Jahre bei dem Vorbesitzer · Seit 2018 im Besitz des

aktuellen Halter · Rote Außenlackierung mit einer rotkarierten Innenausstattung · Neuer Kabelbaum in Deutschland eingebaut, in 2021 Stoßdämpfer erneuert · Deutsche Papiere und H-Zulassung · Mängelfreie letzte Hauptuntersuchung, nächste HU im Oktober 2024

The Plymouth Cranbrook, an American luxury post-war model · 3.6 litre inline six-cylinder petrol engine with 71 kW (97 hp) · 3-speed manual transmission · Imported from Canada where it won 16 awards · Spent 36 years with the previous owner · With the current owner since 2018 · Red exterior paint with a red checkered interior · New wiring harness installed in Germany, in 2021 shock absorbers renewed · German registration + admission as historic vehicle · Impeccable technical inspection in 2022 with valid MOT until 10/2024

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1952	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	51.705 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.535	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	71 / 97	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	rot-weiß <i>rot-weiß</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	135 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 65



XT0678

FORD

Taurus 17 m P5 Turnier



Modellbeschreibung *Model description*

Der P5 ist ein wahres Meisterstück. Der Taunus P5 steht für die fünfte Generation der Ford Werke in Köln nach dem 2. Weltkrieg. Dieses Fahrzeug wurde von August 1964 bis Dezember 1967 hergestellt. Die Modellbezeichnungen waren Taunus 17M und Taunus 20M. Die Bezeichnung „M“ steht für Meisterstück. Erhältlich war der PKW in einer zwei- oder viertürigen Version und als drei- bzw. fünftüriger Kombi mit dem Modellnamen Turnier. Die Motorenpalette erstreckte sich über V4-Motoren von 1,5 Liter mit 44 kW (60 PS) und 1,7 Liter mit 48 kW (65 PS) oder 51,5 kW (70 PS) (17M). Der von Ford selbst entwickelte V-Vierzylinder

(Bezeichnung Marathon) konnte seine Qualitäten schon mit einem Weltrekord-Marathonlauf beweisen. Das Vorgängermodell, die „Badewanne“ stand noch auf der Linie der Vernunft. Der Nachfolger, der P5, die „Große Wanne“ sollte Glamour und amerikanisches Flair in die Mittelklasse bringen. Ganz nach dem Wirtschaftswunder-Motto: „Wohlstand für alle“. Dazu passte auch der interne Codename für die Reihe 17M und 20M alias Languste und Hummer statt Hering. Der technische Direktor bei Ford Jules A. Gutzeit übertrug den Codenamen Languste für den volkstümlichen, innovativen V4-Zylinder und Hummer für feine V6-Kraft.

The P5 is a true masterpiece. The Taunus P5 represents the fifth generation of the Ford works in Cologne after World War II. This vehicle was manufactured from August 1964 to December 1967. The model designations were Taunus 17M and Taunus 20M. The designation "M" stands for masterpiece. The car was available in a two- or four-door version and as a three- or five-door station wagon with the model name of Tournament. The range of engines extended to V4 engines from 1.5 liters with 44 kW (60 hp) and 1.7 liters with 48 kW (65 hp) or 51.5 kW (70 hp) (17M). The four-cylinder V-cylinder developed by Ford (Marathon designation) has already proven its qualities with a world record marathon. The previous model, the "bathtub" was still on the line of reason. The successor, the P5, the "big tub" was supposed to bring glamor and American flair to the middle class. True to the motto of the economic miracle: "Prosperity for everyone". The internal code name for the 17M and 20M series, alias lobster and lobster instead of herring, also matched this. The technical director at Ford Jules A. Gutzeit assigned the codenames Languste for the popular, innovative V4 cylinder and Hummer for fine V6 power.

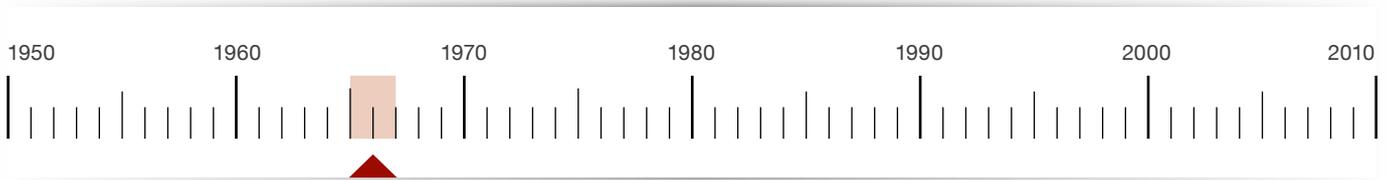
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der damals erste serienmäßige deutsche Familien-Reisewagen mit vier Seitentüren und einer Tür im Heck · 1,7 Liter V4-Ottomotor mit 4-Gang-Getriebe mit Lenkradschaltung · Aus Frankreich im Jahr 2017 reimportiert · 2 Fahrzeughalter in Deutschland · Seit Mai 2022 im Besitz des aktuellen Halters · Die Ausstattung wurde ergänzt durch einen rechten Außenspiegel, einem Ablagebord, Chromradkappen, einem Feuerlöscher und Sachs-Stoßdämpfer · Auf guter Basis wurde

die Karosserie, das Fahrwerk und die Technik komplett revidiert. · Der Unterboden wurde gestrahlt, die Achsteile überholt und lackiert. Der Motor neu abgedichtet · Die Karosserie ist teilweise nachgearbeitet und lackiert · Der Innenraum ist im gepflegten Zustand mit einer leichten Patina versehen · Bordunterlagen sind vorhanden, Classic Data Kurzbewertung 2+ Gesamtzustand · Deutsche Zulassungsunterlagen, H-Zulassung, nächste Hauptuntersuchung im Mai 2024

The first series-produced German family touring car with four side doors and one rear door · 1.7 liter V4 petrol engine with 4-speed gearbox with column shift · Reimported from France in 2017 · 2 vehicle owners in Germany · Owned by the current owner since May 2022 · The equipment was supplemented by a right outside mirror, a shelf, chrome hubcaps, a fire extinguisher and Sachs shock absorbers · On a good basis, the body, the chassis and the technology were completely revised. · The underbody was blasted, the axle parts overhauled and painted, the engine re-sealed · The body is partially reworked and painted · The interior is in good condition with a light patina · Owners manual and Classic Data appraisal 2+ overall condition · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 05/2024

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1966	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	6.498 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.688	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Blau <i>blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	51 / 70	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	blau <i>blue</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	150 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **14.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 66



XT0671

AUTOMOBILIA

Lot
67

GRAHAM SILVERSTONE GMT

Armbanduhr *Wrist watch*

Marke: Graham

Modell: Silverstone Time Zone Black

Ref.: 2TZAS.B02A

UHRWERK: Automatik

Gehäusegröße: 42 mm

Gehäusematerial: Stahl

Material des Armbandes: Leder – schwarz

Jahr: 2011

Box: Ja

Papiere: Graham Watch Passport

BRAND: Graham

Model: Silverstone Time Zone Black

Ref. No.: 2TZAS.B02A

CLOCKWORK: Automatic

Case size: 42 MM

Case material: Steel

Bracelet material: Leather - black

YEAR: 2011

Box: Yes

Papers: Graham Watch Passport



AE1018

Ausrufpreis 1.500 € **+ 10% Aufgeld**
Reserve + 10% surcharge

Lot
68

PORSCHE 993-FELGEN

Zubehör *Supplies*

- originale Porsche 993-Felgen
- neuwertiger Zustand
- 2x 8x18, Vorderachse
- 2x 10x18, Hinterachse

· original Porsche rims for models 993/996

· near new condition

· 2x 8x18, front axle

· 2x 10x18, rear axle



AA0103

Ausrufpreis 1.500 € **+ 10% Aufgeld**
Reserve + 10% surcharge

TAG HEUER CARRERA PORSCHE – CHRONOGRAPH

Armbanduhr *Wrist watch*



Lot
69

Objektbeschreibung *Object description*

Tag Heuer Carrera Porsche Special Edition

- Stahl
- Keramik
- Automatik Chronograph
- Armband Stahl

Gehäuse Edelstahl poliert und satiniert, Gehäusedurchmesser ohne Krone 44mm, Gehäusehöhe 15,2mm. Lünette Keramik schwarz mit Tachymeterskala. Armband Edelstahl poliert und satiniert, Sicherheitsfallschließe Edelstahl mit Hersteller-Logo. Zifferblatt grau mit Asphalteneffekt, aufgesetzten arabischen Leuchtziffern und polierten Edelstahl Leuchtzeigern. Uhrwerk Automatik, Kaliber Tag Heuer Calibre Heuer 02 mit 33 Edelsteinen, Gangreserve ca.

80 Std, 28.000A/h. Anzeige von Stunde und Minute über Zeiger aus der Mitte, kleine Sekunde mit Sekundenstopp zur sekunden-genauen Einstellung der Uhrzeit bei 6 Uhr, Datumsanzeige mit Schnellverstellung bei 6 Uhr. Saphirglas kratzfest. Krone mit Hersteller-Logo. Boden Edelstahl verschraubt und graviert mit Saphirglas Sichtfenster. Gewicht der Uhr inklusive Armband 190g, Länge des Armbandes inklusive Gehäuse 200mm. Wasserdicht bis 10 ATM. Referenznummer: CBN2A1F.BA0643, Gehäuse-nummer: BRN3XXX, ID: ST116088640123H-6650, Artikelnummer: 10000068146.

- Original Tag Heuer Box mit Umkarton und Garantie Papiere sowie Beschreibung

Ausrufpreis

Reserve

5.000 €

+ 10% Aufgeld

+ 10% surcharge

- Full Set
- Ungetragen

Tag Heuer Carrera Porsche Special Edition

- steel
 - Ceramic
 - Automatic Chronograph
 - Bracelet steel
- Case stainless steel polished and satin finish, case diameter without crown 44mm, case height 15.2mm. Bezel ceramic black with tachymeter scale. Bracelet stainless steel polished and satin, safety folding clasp stainless steel with manufacturer logo. Dial gray with asphalt effect, applied luminous Arabic numerals and polished stainless steel luminous hands. Automatic movement, Tag Heuer Calibre Heuer 02 caliber with 33 jewels, power reserve approx. 80 hrs, 28,000A/h. Indication of hour and minute via hands from the center, small second with stop-second for setting*

the time to the second at 6 o'clock, date display with quick setting at 6 o'clock. Sapphire crystal scratch resistant. Crown with manufacturer logo. Stainless steel screwed and engraved case back with sapphire crystal viewing window. Weight of the watch including bracelet 190g, length of the bracelet including case 200mm. Water resistant to 10 ATM. Reference number: CBN2A1F.BA0643, case number: BRN3XXX, ID: ST116088640123H-6650, item number: 10000068146.

- Original Tag Heuer box with outer box and warranty papers and description
- Full Set
- Unworn

AE1022

Lot
70

FRENCH KISS „ENTE & EIFELTURM“

Ölgemälde *Oil painting*



Lot
70

Objektbeschreibung *Object description*

- Ölgemälde von polnischem Nachwuchskünstler
- Maße ca: Breite 43cm / Höhe 54cm

- *Oil painting by young polish artist*
- *Dimensions approx: width 43cm / height 54cm*

Ausrufpreis
Reserve

50 €

+ 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

AE1014

REGISTRIERUNG

als Bieter



Auktion am 25.02.2023 auf der RETRO CLASSICS® in Stuttgart

Auction on 25.02.2023 at RETRO CLASSICS® in Stuttgart

Bitte senden Sie das ausgefüllte Formular und eine Kopie Ihres Personalausweises (Vorder- und Rückseite) bis spätestens 1 Stunde vor Auktionsbeginn an info@classicbid.de.

Please send the completed form together with a copy of your identity card / passport (front- and backside) at the latest 1 hour before the auction starts to info@classicbid.de.

Firma: _____
Company

Name, Vorname: _____
Surname, first name

Adresse: _____
Address

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

Telefon: _____ Fax: _____
Phone No. Fax No

E-Mail: _____
E-Mail

Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Auktion & Markt AG (siehe S. 130–131)

The general terms and conditions of Auktion & Markt AG apply (Page 130–131)

Datum
Date

Unterschrift
Signature

FAHRZEUGE BEI CLASSICBID VERSTEIGERN

| So wird's gemacht!

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

1

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

2

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

3

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

Und was kostet das?

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

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

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

Ausrufpreis, Startgebot, Hammerpreis ...?

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

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

So erreichen Sie uns:

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

SCHRIFTLICHES GEBOT

Anmeldung



Auktion am 25.02.2023 auf der RETRO CLASSICS® in Stuttgart

Auction on 25.02.2023 at RETRO CLASSICS® in Stuttgart

Bitte senden Sie das ausgefüllte Formular und eine Kopie Ihres Personalausweises (Vorder- und Rückseite) bis spätestens 1 Stunde vor Auktionsbeginn an info@classicbid.de.

Please send the completed form together with a copy of your identity card / passport (front- and backside) at the latest 1 hour before the auction starts to info@classicbid.de.

Firma: _____
Company

Name, Vorname: _____
Surname, first name

Adresse: _____
Address

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

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

E-Mail: _____
E-Mail

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

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

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

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

Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Auktion & Markt AG (siehe S. 130–131)

The general terms and conditions of Auktion & Markt AG apply (Page 130–131)

Datum _____ Unterschrift _____
Date Signature

KLASSIKER-AUKTION

AGB

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 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 Auffuhrerklärung 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 Verzugschaden entstanden ist.

c) Pauschale

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

3. Aufrechnungs- und Zurückbehaltungsrechte des Käufers

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

IX. Standgeld

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

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

X. Haftung

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