



CLASSICBID

automobile

2.+3. JUNI 2023
Fr. 12-20 UHR, Sa. 10-18 UHR

SAISONERÖFFNUNG

IM CLASSICBID ZENTRUM RHEINHESSEN

Zur Galeria 1 · 55459 Grolsheim · Tel. 06727 89718-100



5 JAHRE

**CLASSICBID
ZENTRUM
RHEINHESSEN**

AUKTIONSKATALOG

Auktion am 3. Juni um 15 Uhr

EINLIEFERUNGEN JEDERZEIT WILLKOMMEN!



**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**

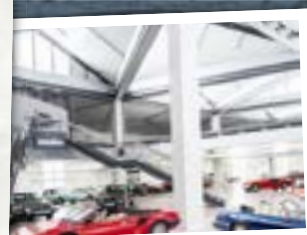


automobile

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



»HOCHWERTIG UND FRISCH«
Kulinarisches Erleben im
automobilen Ambiente.



INHALT



Lot		Seite
	Rückblick: 5 Jahre Classicbid Zentrum Rheinhessen	06
	Viel Sonne, guter Wein und Oldtimer-Hot-Spot	10
	Classicbid – Der Traum von Ihrem Klassiker, zum Greifen nah	13
	Classicbid und ClassicX auf der Retro Classics Stuttgart 2023	17
	Auktion & Markt AG – Die Auktions-Experten	20
	Klassiker-Auktion im Classicbid Zentrum Rheinhessen	24
01	Mercedes-Benz 200 (W123), 1983	26
02	Opel Ascona C, 1984	28
03	Triumph TR 7 (LHD), 1981	30
04	Alfa Romeo Spider 2.0, 1985	32
05	Ford Mustang, 1967	34
06	Mercedes-Benz 500 SL (W107), 1984	36
07	Jaguar XK 150 FHC (LHD), 1959	38
08	Volkswagen T1 Camper, 1965	40
09	Autobianchi Bianchina 120 B Panoramica, 1968	42
10	Humber Sceptre MK I (RHD), 1964	44
11	BMW Z3 2.0, 2000	46
12	Mercedes-Benz 350 SLC (C107), 1979	48
13	Leyland MGB - 1800, 1974	50
14	Fiat 128 Sport L 1100, 1976	52
15	Mercedes-Benz 230 E (W123), 1984	54
16	Mercedes-Benz 420 SL (R107), 1987	56
17	Alfa Romeo Spider, 1991	58



Kulinarischer Genuss & atemberaubende Klassiker!

Regionalität und kulinarisches Erleben liegen bei uns im ClassicX Café & Restaurant ganz nah beieinander. In dem unverwechselbaren Ambiente des Classicbid Zentrums Rheinhessen erwartet Sie der Geschmack des „American Way of Life“. Vom saftigen Steak über Pizza bis hin zu hausgemachten Desserts. Dabei schlemmen Sie immer hochwertig und frisch - mit Zutaten aus der Region.

ClassicX Café & Restaurant

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

Like us on
Facebook!



Öffnungszeiten: Mittwoch – Sonntag 11:30 – 22:00 Uhr




INHALT



Lot		Seite
18	Buick Super Sedanette (56-S) Custom, 1949	60
19	Fiat Barchetta, 1998	62
20	Triumph Spitfire 1500 (LHD), 1977	64
21	Fairthorpe Electron Minor (RHD), 1960	66
22	Ford Thunderbird, 1966	68
23	Alfa Romeo GT 1300 Junior (Bertone), 1972	70
24	Porsche 911 Carrera (996), 2000	72
25	Jaguar XK120 OTS Le Mans, 1953	74
26	Fiat 500, 1972	76
27	Autobianchi Bianchina Berlina (110 F), 1967	78
28	BMW 325e A (E30), 1987	80
29	Volkswagen T1 Pritsche, 1963	82
30	Lincoln Continental Mark II, 1956	84
	Registrierung als Bieter	87
	Fahrzeuge bei Classicbid versteigern – so wird's gemacht!	88
	Schriftliches Gebot	89
	Kaufen oder verkaufen bei Classicbid	91
	AGB	92

RÜCKBLICK: 5 JAHRE CLASSICBID ZENTRUM RHEINHESSEN

Vom geplanten Bauzentrum zur Begegnungsstätte für Liebhaber automobilen Kulturguts – eine Chronik in Bildern

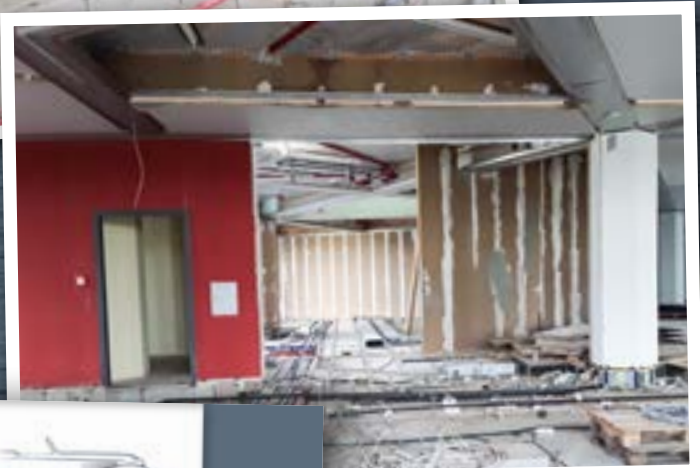


Das Classicbid Zentrum Rheinhessen ist seit 5 Jahren ein fester Bestandteil der deutschen Youngtimer- und Oldtimerszene. Freunde des automobilen Kulturguts treffen sich hier, tauschen sich aus, kaufen, verkaufen und teilen über die Jahre gemeinsame Erinnerungen an Auktionen und Veranstaltungen. Was viele von ihnen nicht wissen: Die Geschichte des Classicbid Zentrums begann schon viel früher.

2003 wurde die „Galeria“ als Event- und Ausstellungscenter zum Thema Bauen geplant, doch es sollte nie zur Eröffnung kommen und das Gebäude stand lange Zeit leer. 2015 ersteigerte die Auktion & Markt AG dann Grundstück und Gebäude. Kurze Zeit später kündigte ein Bauschild auch schon das große Vorhaben an: den Umbau zum Zentrum für klassische Automobile, in das „Begeisterung einziehen“ sollte. Das Bauschild hielt, was es versprach, denn die Begeisterung war bereits vor der offiziellen Eröffnung groß. Nachdem



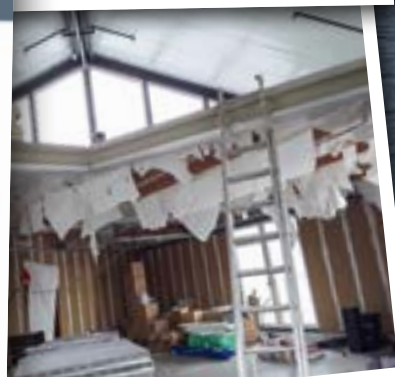
SOMMER 2016
Die Umbaumaßnahmen beginnen



HIER ZIEHT BEGEISTERUNG EIN!



**Umbau zum
Zentrum für
klassische Automobile
– Auktionen, Ausstellungen
und Events –**
Fertigstellung: Oktober 2016





HERBST 2016
Die ersten Fahrzeuge ziehen ein



SOMMER 2017
Die erste Classicbid-Auktion in Grolsheim



im Herbst 2016 die ersten Fahrzeuge einzogen, fanden 2017 schon die ersten Veranstaltungen statt, während die letzten Baumaßnahmen noch im Gange waren. 2018 ging es dann richtig los, das Classicbid Zentrum Rheinhessen und das ClassicX Café & Restaurant wurden mit einer großen Feier und einer Classicbid-Live-Auktion offiziell eröffnet.

Seither fanden zahlreiche Auktionen, Treffen und viele weitere Veranstaltungen für und von Liebhaber klassischer Automobile statt. Das Classicbid Zentrum Rheinhessen hat sich zu einer festen Größe der Szene etabliert und regelmäßig finden Veranstaltungen statt, die viele Besucher anziehen.



FRÜHLING 2018
Bau des Parkplatzes



2. JUNI 2018
Offizielle Eröffnung des Classicbid Zentrums Rheinhessen







CLASSICBID ZENTRUM RHEINHESEN: VIEL SONNE, GUTER WEIN UND OLDTIMER-HOT-SPOT

Das Classicbid Zentrum Rheinessen
in Grolsheim und seine Umgebung



Wanderungen durch kleine Dörfer und rebenbe-
pflanzte Hügel sowie die weite Sicht zum Horizont
erinnern an mediterrane Gegenden und haben der rhein-
hessischen 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 Rheinessen
in Grolsheim steht allen Oldtimer- und Youngtimer-Freun-
den nun ein einzigartiger Erlebnisraum zur Verfügung.
Mit der Anbindung an die Bundesautobahn 61 ist Grols-
heim dabei aus dem Rhein-Main-Gebiet zügig und einfach
zu erreichen. Alle Motorsport-Begeisterten können sich
den Standort zudem sicher besser einprägen, wenn sie
wissen, dass Grolsheim ziemlich genau auf der Hälfte des

ECKDATEN ZUM CLASSICBID ZENTRUM RHEINHESSEN:

- 100 kW Photovoltaik-Anlage auf dem Dach
- Grundstücksfläche: 20.000 m² mit rund 334 Fahrzeug-Stellplätzen auf dem Parkplatz
- 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 180 Sitzplätzen im Innenraum und ca. 300 Plätzen auf den beiden Außenterrassen



Weges vom Nürburgring zum Hockenheimring liegt – ideal also für einen Zwischenstopp geeignet. Auch sind Städte wie Koblenz, Mainz, Mannheim und Frankfurt in gut einer Stunde zu erreichen. Grolsheim, früher mal Grandfesheim genannt (772), hat etwas mehr als 1.200 Einwohner und gehört zur Verbandsgemeinde Sprendlingen-Gensingen. Hier, im Nordwesten des Rhein Hessischen Hügellandes, sind viele Ortschaften überwiegend landwirtschaftlich bzw. weinbaulich orientiert. Durch die gute Autobahn-Anbindung haben sich in unmittelbarer Nähe jedoch auch einige Spe-

ditions- 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.



Zur Saisoneroöffnung
viel Sonnenschein
mit erlesenem Wein vom
Weingut Wilhelm Laubenstein.

Zur Leidenschaft der
alten Klassiker gehört auch ein
mit Herzblut kreierter Wein.
Sehr zum Wohle.

Einladung zu unserem Hoffest
vom 16. bis 18.06.2023.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Find us on
Facebook 

www.weingut-wilhelm-laubenstein.de • Bahnhofstraße 28 • 55457 Gensingen

A & B


TOMANEK
KFZ-AUFBEREITUNG

Bachgasse 27 • 64823 Groß – Umstadt
Mobil. 0172 100 1110





CLASSICBID: DER TRAUM VON IHREM KLASSIKER, ZUM GREIFEN NAH

Automobile Klassiker lassen unsere Herzen höher schlagen. Und so freuen wir uns darüber, dass Classicbid regelmäßig alle zusammen bringt, die von diesen Fahrzeugen begeistert sind – ob Sammler, Liebhaber, Händler, Bastler oder ganz normale „Automobilverrückte“.

Die jahrzehntelange Erfahrung und Reputation der Auktion & Markt AG im professionellen Automobilhandel fließt hierbei selbstverständlich ein und ermöglicht es uns, besonders interessante Fahrzeuge mit Potenzial auszuwählen und auf den Markt zu bringen.

Zeitreise inklusive

Oldtimer und Youngtimer, sowie immer wieder außergewöhnliche Fahrzeuge: das alles findet man bei Classicbid. Besuchen Sie unseren Showroom im Classicbid Zentrum



Rheinhessen (Grolsheim bei Bingen) und begeben Sie sich auf eine automobiler Zeitreise. Passend dazu werden Ihnen im „ClassicX“ – dem angeschlossenen Café- und Restaurant-Bereich – leckere Pizza, knackige Salate und guter Wein aus der Region serviert. Kombinieren Sie den Ausflug in grandiose Automobil-Epochen mit einem gemütlichen Aufenthalt im „ClassicX“ und lassen Sie es sich gut gehen.

Classicbid unterwegs

Das Classicbid-Team ist seit 2016 regelmäßig mit einem Stand und einer Live-Auktion auf den RETRO CLASSICS®

Messen in Stuttgart und Nürnberg vertreten. Am Messestand sind alle Auktionsfahrzeuge ausgestellt und stehen den Besuchern zur Besichtigung bereit.

Unsere Experten beraten Interessenten zum Kauf oder Verkauf eines Klassikers und informieren über Geschichte und Zustand jedes Fahrzeuges. Selbst ohne aktiv mit zu bieten, lohnt sich die Anreise zu einer Live-Auktion auf den RETRO CLASSICS® allemal, denn Bietgefechte sorgen regelmäßig für eine einzigartige Atmosphäre, in der die Spannung unter den Bietern oftmals spürbar zum Greifen nahe ist.





Ihr Fenster zur Welt der automobilen Leidenschaft

Teilen Sie mit Classicbid die Hingabe zu den Traumautos dieser Welt! Wir kaufen, verkaufen und versteigern echte Klassiker. Das Schaufenster für diese faszinierende automobilen Welt öffnet sich für Sie mit einem Klick auf www.classicbid.de. Dort werden im virtuellen Showroom regelmäßig neue Fahrzeuge – Oldtimer, Youngtimer und Besonderheiten – eingestellt. Es lohnt sich also auf jeden Fall, öfters mal reinzuschauen. Zudem erfahren Sie dort

die nächsten Termine für unsere regelmäßig stattfindenden Live-Auktionen. Erleben Sie die Faszination und die einmalige Atmosphäre einer solchen Veranstaltung – und bei alledem die Sicherheit professioneller Durchführung. Sollten Sie eher am Verkauf interessiert sein, so finden Sie auch hierzu auf unserer Website ausführliche Informationen.

In unserem Blog unter www.classicbid.tv finden Sie zudem allerlei Lesenswertes rund um das Thema Oldtimer, wie Berichte zu Auktionen, Bilder von Rallyes und Fahrzeug-Portraits.



RETROWELT PRÄSENTIERT

RETRO
MESSEN



RETRO CLASSICS BAVARIA®

MESSE FÜR FAHRKULTUR



WEITERE INFORMATIONEN UNTER
WWW.RETRO-CLASSICS-BAVARIA.DE

8. – 10. Dezember 2023

Messe Nürnberg

EXKLUSIVPARTNER DER RETRO CLASSICS®

RETRO
PROMOTION



Allianz



JETZT SCHON VORMERKEN:



Classicbid-Auktion auf der
**RETRO CLASSICS®
BAVARIA**



Classicbid-Auktion auf der
RETRO CLASSICS®

**EINLIEFERUNGEN
SIND JEDERZEIT
WILLKOMMEN!**

• regelmäßig stattfindende
Klassiker-Auktionen

• viele Fahrzeuge auch im
Freiverkauf erhältlich

• Online-Showroom
auf www.classicbid.de

• Fahrzeugbesichtigungen
nach Terminabsprache

Auktion & Markt AG · Sandbornstraße 2 · 65197 Wiesbaden · Tel. +49 6272 89718-100 · www.classicbid.de · info@classicbid.de · www.facebook.com/classicbid

Classicbid ist eine Marke der Auktion & Markt AG



CLASSICBID UND CLASSICX AUF DER RETRO CLASSICS STUTTGART 2023: 35 OLDTIMER UND JUNGE KLASSIKER MACHEN IHRE NEUEN BESITZER GLÜCKLICH

Classicbid nahm auch in diesem Jahr und damit zum 7. Mal an der Messe RETRO CLASSICS® in Stuttgart teil und sorgte wieder für einen der größten Spannungsmomente der Messe. Auf 2.000 qm konnten viele tolle Oldtimer und junge Klassiker bestaunt und bei der Classicbid-Auktion am Messe-Samstag ersteigert werden. 35 Fahrzeuge und Automobilia haben nun neue glückliche Besitzer.

Im Rahmen der langjährigen Partnerschaft führte Classicbid am Messe-Samstag, dem 25. Februar 2023, wieder einmal eine bemerkenswerte Live-Auktion durch und zählte somit eindeutig zu den absoluten Highlights bei diesem Treffen für Automobilkultur. Der Andrang der insgesamt 82.000 Messebesucher war groß und die Auktion wurde von Zuschauern und Bietern mit Spannung verfolgt. Ebenfalls berücksichtigt wurden zugeschaltete Online-Bieter sowie zuvor eingegangene schriftliche Gebote.

Während die meisten Lots fast wie abgesprochen ihre neuen Besitzer fanden, kam es beim ein oder anderen Fahrzeug zu spannenden Momenten. Zum Beispiel beim



Porsche 911 T 2.0 Karmann SWB aus dem Jahr 1968, der das Höchstgebot des Tages von 74.500 € erreichte. Für die nachkommende Oldtimer-Generation war besonders die Versteigerung des Wolfs im Schafspelz, dem Opel Kadett E GSI 16V, interessant und wartete mit einer Überraschung auf. Erst im vergangenen Jahr zum Oldtimer geworden, erreichte er bereits ein großartiges Gebot von 10.100 €. Stuttgart ist die Heimat des Oldtimer-Platzhirsches Mercedes-Benz. Trotzdem erzielten zwei Fahrzeuge der

Bayerischen Motoren Werke beachtliche Preise. Der BMW 326 Cabrio übertraf seinen Ausruf von 49.000 € bei Weitem und kam für 72.500 € unter den Hammer. Der zeitlose BMW M635 CSi erreichte eine Summe von 47.500 €.

Weitere Auktions- und Messehighlights

Neben schönen Fahrzeugen kamen auch seltene Automobilia zur Versteigerung. Unter anderem wurde das 911 MILLENIUM Art Book by René Staud angeboten.





Der sehr hochwertig verarbeitete Bildband des bekannten Fahrzeugfotografen bietet faszinierende Ansichten des Kultautos Porsche 911.

Ein Highlight aller Messetage war der riesige Gastronomiebereich des Classicbid-Messestandes. Auf 400 m² bot das hauseigene Café und Restaurant ClassicX mediterrane Köstlichkeiten neben den passenden Rheinhessen-Weinen der Weingüter Schnell und Laubenstein an. Viele Messebesucher nutzten die Gelegenheit zum

Verschmausen und Kraft tanken und ließen es sich nicht nehmen, sich währenddessen intensiv über die angebotenen Fahrzeuge auszutauschen.

Wiedersehen auf der RETRO CLASSICS in Nürnberg

Die nächste RETRO CLASSICS®-Messe mit Classicbid-Auktion am Messe-Samstag findet vom 8. Dezember bis zum 10. Dezember 2023 in Nürnberg statt.



AUKTION & MARKT

AKTIENGESELLSCHAFT



AUKTION & MARKT AG: DIE AUKTIONS-EXPERTEN

Bei uns gibt es die großen Emotionen

Nur noch wenige Sekunden, das letzte Gebot steht, keine Gegengebote mehr. „Zum Ersten, zum Zweiten und zum Dritten: verkauft!“ Die Formel, Träume zu erfüllen, ein gutes Geschäft zu machen oder im Kundenauftrag das Richtige zu kaufen, kann so einfach sein. Denn bei der Auktion & Markt AG verhelfen wir unseren privaten und

gewerblichen Kunden täglich zum Traumauto oder zur Wunschimmobilie. Schon auf dem Weg dahin bieten wir große Emotionen, wenn Automobil-Liebhaber bei Classicbid oder echte Kfz-Profis bei Autobid.de ihr Zielportfolio zusammenstellen, am Auktionstag live und online zusammenkommen und sich im fairen Bietergefecht





duellieren. Die besten Stücke sind natürlich Anreiz sowie Ansporn zugleich und lassen die Konkurrenten um das höchste Gebot wetteifern. Letztlich weicht die Anspannung purer Freude – dann nämlich, wenn der Hammer gefallen und der Zuschlag erteilt ist.

Autobid.de – Deutschlands bestes Auto-Auktionshaus

Die Auktion & Markt AG wurde als inhabergeführtes Unternehmen 1988 gegründet und führt mit Sitz in Wiesbaden seit 35 Jahren professionelle Auktionen mit Schwerpunkt Gebrauchtfahrzeuge durch – seit 2004 in Form einer Aktiengesellschaft. Mit ihrer Marke Autobid.de gehört die AG zu Europas führenden Gebrauchtwagen-Vermarktern im B2B-Bereich. In diesem Jahr wurde die Auktion & Markt AG mit ihrer Marke Autobid.de sogar zu Deutschlands bestem Auto-Auktionshaus gewählt – dies ging aus einer Leserumfrage der Kfz-Fachzeitschriften AUTOHAUS und asp AUTO SERVICE PRAXIS hervor. Europaweit beschäftigt das Unternehmen zurzeit etwa 400 Mitarbeiter, die alle nötig sind, um wöchentlich bis zu 4.500 Fahrzeuge exklusiv an registrierte Kfz-Händler zu versteigern. Die Auktionen werden sowohl online auf www.autobid.de als auch live vor Ort in bundesweit acht Auktionszentren angeboten.



AUKTIONEN MIT LEIDEN- SCHAFT – SEIT ÜBER DREI JAHR- ZEHNEN

1988 ging alles los. Karl Rolf Muth organisierte die erste Automobilauktion, damals noch für Händler und Endkunden, in Wiesbaden, später in Mainz. Nach den ersten erfolgreich versteigerten Fahrzeugen fand fortan einmal wöchentlich, jeweils montags, eine Auktion statt. Der öffentlich bestellte und vereidigte Auktionator hatte bis dato in klassischer Manier Kunst und Antiquitäten versteigert. Autos zu versteigern war in Deutschland zu diesem Zeitpunkt totales Neuland. Deshalb gestaltete sich der Anfang – wie das bei Erfolgsgeschichten oft so ist – schwerer als gedacht. „Zuerst lachten mich alle aus, weil diese Art der Vermarktung in Deutschland völlig unbekannt war, ich aber aus den USA und England solche Auktionen kannte“, erzählt unser Pionier in Sachen Autoauktionen. „Dann aber begriffen die Leute, dass hier etwas Großartiges ins Leben gerufen wurde.“



Leidenschaft erfahren

44. Internationale Rallye Wiesbaden

1. - 3. Juni 2023



www.rallye-wiesbaden.com

ZIELEINLAUF 3. Juni ab 16:30 vor dem Kurhaus Wiesbaden



GELBE + KOLLEGEN

Unfallschaden – Gelbe fragen!

Kfz-Sachverständigen-Ingenieurbüro

Unsere zertifizierten Kfz-Sachverständigen helfen Ihnen gerne weiter:

- Fahrzeuge (Haftpflicht-, Kasko- und Beweissicherungsgutachten)
- Kfz-, Oldtimer- und Youngtimerbewertungen
- Minderwertgutachten
- Kaufberatung bei Gebrauchtwagen
- Beratende und Sicherheits-Ingenieure
- DAT Expert Partner

65189 Wiesbaden
Tel. 0611-778510

65527 Niedernhausen
Tel. 06127-780 03

60316 Frankfurt
Tel. 069-67 73 49 33



Immer an Ihrer Seite!

Service mit Kompetenz und Herz.

www.gelbe-kollegen.de

Classicbid

Unsere besondere Liebe und Leidenschaft für klassische Fahrzeuge hat uns im Jahr 2014 dazu bewogen, eine eigene Sparte unter dem Namen Classicbid ins Leben zu rufen und diese auch für Privatpersonen zugänglich zu machen. Mit der jahrzehntelangen Erfahrung und der Reputation der Auktion & Markt AG im Automobilhandel kann Classicbid dabei insbesondere auf geschultes und erfahrenes Personal in allen Bereichen – von der Logistik bis zur Versteigerung – zurückgreifen. Mit unserem Auktions- und Ausstellungszentrum in Grolsheim bietet Classicbid nun einen einzigartigen Erlebnisraum des klassischen Automobils.

Propertybid

Bei propertybid.de dreht sich alles um Immobilien. Seit Mitte 2013 bieten wir dort unseren Kunden die Möglichkeit, Immobilientransaktionen (An- und Verkäufe) effizient und zu marktgerechten Preisen abzuwickeln.

Gesundes Wachstum

Die Auktion & Markt AG setzt als mittelständisches Unternehmen seit Jahren auf ein gesundes Wachstum durch den Ausbau langjähriger, vertrauensbasierter Geschäftsbeziehungen. Der persönliche Kontakt bzw. die Nähe zu unseren Kunden und Partnern auf Einlieferer- wie Käuferseite sind uns ein fundamentales Anliegen. Mitten im Auktionsgeschehen und stets am Puls des Marktes zu sein gehört ebenso zu unserer Unternehmensphilosophie wie die kontinuierliche Anwendung neuester Technologien, insbesondere in Verbindung mit der Marke Autobid.de. So verknüpfen wir die Tradition eines Auktionshauses – das 35 Jahre Erfahrung aus einigen tausend Auktionen verfügt – mit der Innovationskraft von heute.



Bilder einer Live-Auktion von Autobid.de – immer öfter finden diese aber nur noch online statt.



KLASSIKER-AUKTION

im Classicbid Zentrum Rheinhessen

Liebe Freundinnen und Freunde klassischer Automobile!

wir freuen uns, Sie zu unserer Klassiker-Auktion am 3. Juni im Classicbid Zentrum Rheinhessen in Grolsheim bei Bingen begrüßen zu dürfen. Ab 15 Uhr werden 30 ausgewählte Klassiker im besonderen Ambiente unseres Zentrums versteigert.

Auf den nächsten Seiten finden Sie sämtliche Fahrzeuge, welche heute den Besitzer wechseln möchten.

Wir hoffen, Ihnen damit die Vorbereitung zu erleichtern, Ihre Vorfreude zu steigern und Ihnen im Vorfeld die eine

Die folgenden Seiten sollen Ihnen die Vorbereitung auf die Auktion erleichtern.

oder andere Frage über die „Schmuckstücke“ beantworten zu können.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre des Kataloges und drücken

Ihnen jetzt schon die Daumen, dass Sie den Zuschlag für Ihr persönliches Wunschfahrzeug erhalten.

Live-Auktion mit Online-Beteiligung

Die Klassiker-Auktion am 3. Juni in Grolsheim wird in bewährter Weise als sogenannte „Netlive“-Auktion durchgeführt. Das heißt, die Versteigerung erfolgt live vor Ort und zusätzlich sind Online-Bieter zugeschaltet. Unsere auf Autobid.de registrierten



gewerblichen Kfz-Händler haben somit die Möglichkeit, über das Internet mitzusteigern.

Registrierung

Um Ihre Bieterkarte für die aktive Teilnahme an der Auktion zu erhalten, ist es erforderlich, sich rechtzeitig vor Auktionsbeginn an der Anmeldung zu registrieren. Bitte verwenden Sie dazu das dort bereitliegende Formular. Unsere Mitarbeiter beantworten Ihnen vor Ort gerne noch alle offenen Fragen.

Wichtige Auktionsbegriffe im Überblick

Ausrufpreis

Der Ausrufpreis ist der Preis, zu dem ein Fahrzeug in einer Auktion zum Verkauf angeboten wird. Wird der Ausrufpreis während der Auktion erreicht oder überschritten, wird der Zuschlag regelmäßig erteilt. Es besteht die Möglichkeit, Gebote maximal 20 % unterhalb des Ausrufpreises abzugeben.

Vorbehalt

Ist die Auktion beendet und das Höchstgebot liegt unter dem Ausrufpreis, befindet sich das Fahrzeug „im Vorbehalt“. Der Versteigerer entscheidet in Abstimmung mit dem Verkäufer darüber, den Vorbehalt ggf. aufzulösen.



MERCEDES-BENZ

200 (W123)



Modellbeschreibung *Model description*

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

überall auf der Welt. Autos dieser Serie gelten als extrem zuverlässig und allemal gut für Kilometerleistungen von 800.000 und mehr ohne Panne. Der W123 war auch der erste Mercedes, den es ab Werk als Kombi gab (die wenigen Kombis der W114/115 waren Lizenzbauten).

Heutzutage sind diese eleganten Mercedes beliebte Klassiker. Auch die zuletzt gebauten können inzwischen H-Kennzeichen bekommen.

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

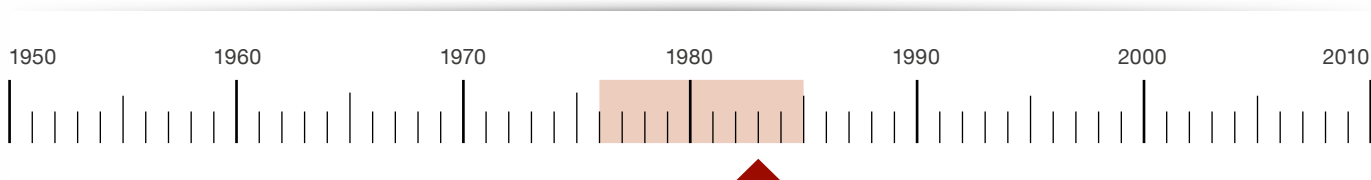
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Mercedes-Benz 200, der Traumwagen des kleinen Mannes in den 1980ern · 2,0 L Reihen-Vierzylindermotor mit 80 kW (109 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe · Deutsche Auslieferung an Werksangehörigen · Seit 2006 im Besitz des aktuellen Fahrzeughalters · Elektr. Schiebedach, Zentralverriegelung

· Autoradio Blaupunkt Augsburg RCR 87 · Windabweiser an Türen und Schiebedach · Reparierter Heckschaden links in 2018 (ca. 2.000,- Euro) · Deutsche Zulassung und H-Kennzeichen · Ordentlicher Gesamtzustand mit wenigen Gebrauchsspuren

Mercedes-Benz 200, the little man's dream car in the 1980s · 2.0 L inline 4-cylinder engine with 80 kW (109 hp) and 4-speed manual transmission · German delivery to factory employees · Since 2006 with the current vehicle owner · Power sunroof, central locking system · Car radio Blaupunkt Augsburg RCR 87 · Wind deflectors on doors and sunroof · Repaired rear damage on the left side in 2018 · German registration + admission as historic vehicle · Neat overall condition with few traces of use

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1983	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	197.800 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.977	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Hellelfenbein <i>light ivory</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	80 / 109	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	Dattel (braun) <i>Dattel (braun)</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	168 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* **8.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 01



XT0694

OPEL

Ascona C



Modellbeschreibung *Model description*

Der Automobilhersteller Opel benötigte ein Fahrzeug, das die Lücke zwischen Kadett und Rekord schließen sollte. 1970 begann daher die Produktion des Modells Ascona, dessen Name von einem Ort in der italienischsprachigen Schweiz stammte. Dieses Mittelklassefahrzeug besaß eine eigenständige Karosserie, während der Motor aus dem Opel Kadett stammte. In der insgesamt 18-jährigen Produktionszeit wurden drei Generationen des Fahrzeugs gefertigt: Der Ascona A war als zwei- und viertürige Limousine sowie als dreitüriger Kombi erhältlich, jeweils in verschiedenen Ausstattungslinien. Die Motoren hatten von Hubräume von 1,2 bis 1,9 Liter und leisteten zwischen 44 kW (60 PS) und 66 kW

(90 PS). 1975 begann die Ära des Ascona B. Die Karosserie wurde größer und das Fahrzeug, jetzt nur noch als Limousine erhältlich, wurde nobler gestaltet. Ab 1981 wurde die Generation C produziert, nun mit Frontantrieb und quer eingebautem Motor. Zeitweise war dies das meistverkaufte Auto in der BRD. Mehrere Karosseriebauer modifizierten zudem die zweitürige Stufenhecklimousine zum Cabriolet. In Deutschland konnte das Cabrio von Hammond & Thiede, gebaut bei dem Karosseriewerk Voll in Würzburg, über das Opel-Händlernetz bezogen werden. Zwei Modellpflege in den Jahren 1984 und 1986 mit neuem Scheinwerfer und Leuchten. 1988 wurde der Ascona vom Opel Vectra A abgelöst.

The car manufacturer Opel needed a vehicle to close the gap between the Kadett and the Rekord. Production of the Ascona model, whose name came from a town in Italian-speaking Switzerland, therefore began in 1970. This mid-size car had an independent body, while the engine came from the Opel Kadett. Three generations of the car were produced during the 18-year production period: The Ascona A was available as a two- and four-door sedan and as a three-door station wagon, each in different equipment lines. The engines ranged from 1.2 to 1.9 litres and produced between 44 kW (60 hp) and 66 kW (90 hp). In 1975, the era of the Ascona B began. The body became larger and the car, now only available as a saloon, was given a more noble design. From 1981, the Generation C was produced, now with front-wheel drive and a transversely mounted engine. For a time, this was the best-selling car in the FRG. Several coachbuilders also modified the two-door notchback saloon into a convertible. In Germany, the Hammond & Thiede convertible, built by Karosseriewerk Voll in Würzburg, was available through the Opel dealer network. Two model updates were made in 1984 and 1986 with new headlights and lamps. In 1988, the Ascona was replaced by the Opel Vectra A.

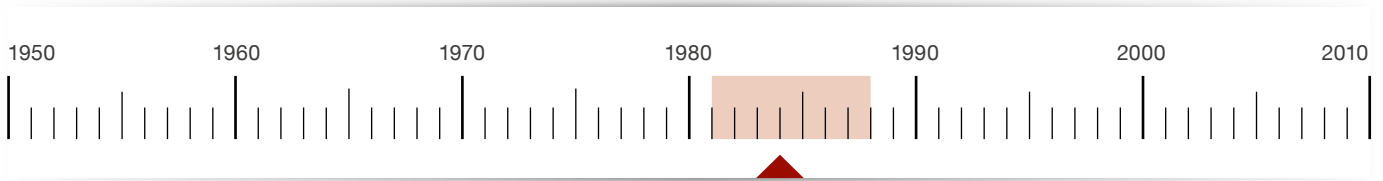
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Seltene Opel Ascona Cabrio modell mit geringer Laufleistung · Bei Hammond & Thiede entwickelt, im Karosseriewerk Voll gebaut und von der Opel Organisation vermarktet · 1,6L-Reihenvierzylinder-Ottomotor mit 66 kW (90 PS) und 5-Gang-Schaltgetriebe · 4 Fahrzeughalter, letzter Halter seit 2003, einschließlich Zulassung in der Schweiz · Laufleistung laut Rechnungen etc. plausibel · Einparkhilfe hinten, Sitzheizung Fahrersitz, Radio Renkforce, LED Innenraumleuchte · Schwarzer Kühlergrill mit

Gabel-Zusatzscheinwerfer, Blaupunkt Radiofernbedienung am Lenkrad · Raid Holzlenkrad mit ABE, elektr. Außenspiegel, AHK für Fahrräder eingetragen · "Stahlflex" Bremsschläuche v. u. h. mit ABE · Äußerst seltene und begehrte Ronal "Bärchen"-Leichtmetall-Felgen 6Jx14H · Zahnriemenwechsel bei 55.674 km in 2021, Satz Winterreifen auf Leichtmetall-Felgen eingetragen · Deutsche Zulassungsdokumente, H-Zulassung · Gepflegtes Sommerfahrzeug mit nur geringen Gebrauchsspuren innen wie außen

Rare Opel Ascona convertible model with low mileage · Developed at Hammond & Thiede, built at the Vollbody works and marketed by the Opel organization · 1.6L in-line four-cylinder petrol engine with 66 kW (90 hp) and 5-speed manual gearbox · 4 vehicle owners, last owner since 2003, including registration in Switzerland · Mileage according to invoices etc. plausible · Rear parking aid, heated driver's seat, Renkforce radio, LED interior light · Black radiator grille with fork auxiliary headlights, Blaupunkt radio remote control on the steering wheel · Raid wooden steering wheel with ABE, power exterior mirrors, hitch for bicycles registered · "Stefflex" brake hoses front + rear with ABE · Extremely rare and coveted Ronal "Bärchen" light alloy rims 6Jx14H · Timing belt change at 55,674 km in 2021, set of winter tires on light alloy rims entered · German registration documents, admission as historic vehicle · Well-maintained summer vehicle with only minor signs of wear inside and out

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1984	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	56.442 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.587	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	weiß <i>white</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	66 / 90	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau-schwarz <i>grau-schwarz</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	170 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 02



XT0697

TRIUMPH

TR 7 (LHD)



Modellbeschreibung *Model description*

Von 1975 bis 1981 wurde der Triumph TR7 produziert. Im Vergleich zum Triumph TR6, den er ersetzte, wuchs er in Länge und Breite. Das Design stammte von Harris Mann, der die sogenannte "Keilform" schuf. Während seiner Entwicklung erhielt er den Codenamen "Bullet", ein Name, der aufgrund seiner Form und seiner Eigenschaften ziemlich passend war. Der 1998 ccm große Vierzylindermotor war sanft in der Front platziert und lieferte 105 PS an die Hinterräder. Die Version für die Vereinigten Staaten wurde zur Einhaltung der Abgas- und Regierungsvorschriften leicht umgestaltet und leistete 92 PS. Das Viergang-Schaltgetriebe war Standard, ein Fünfgang-Getriebe wurde

als Sonderausstattung angeboten. Ab 1976 war auch ein Dreigang-Automatikgetriebe erhältlich. Die Einzelradaufhängung bestand aus Schraubenfedern, Dämpferbeinen, einem Stabilisator und einem unteren Einfachlenker an der Vorderachse. Hinten gab es ein Vierlenkersystem mit Schraubenfedern und Stabilisatoren. Für die Bremskraft sorgten vorne Scheibenbremsen und hinten Trommeln. Die Produktion lief bis 1981 und umfasste 112.368 Exemplare. Der TR7 wurde durch den TR8 abgelöst. Vom TR7 wurden 2.722 Exemplare hergestellt, während der TR8 bereits in Produktion war.

From 1975 to 1981, the Triumph TR7 was produced. Compared to the Triumph TR6, which it replaced, it grew in length and width. The design came from Harris Mann, who created the so-called "wedge shape". During its development, it was codenamed "Bullet", a name that was quite appropriate due to its shape and features. The name "The Wedge" is still cherished today, as it was then, by TR7 enthusiasts. The 1998 cc four-cylinder engine was gently placed in the front and delivered 105 horsepower to the rear wheels. The version for the United States was slightly redesigned to comply with emissions and government regulations and produced 92 horsepower. The four-speed manual transmission was standard, and a five-speed transmission was offered as an option. A three-speed automatic transmission was also available beginning in 1976. The independent suspension consisted of coil springs, shock struts, a stabilizer bar and a lower single-link on the front axle. At the rear, there was a four-link system with coil springs and stabilizers. Braking power was provided by disc brakes at the front and drums at the rear. Production ran until 1981 and included 112,368 examples. The TR7 was replaced by the TR8. 2,722 examples of the TR7 were produced, while the TR8 was already in production.

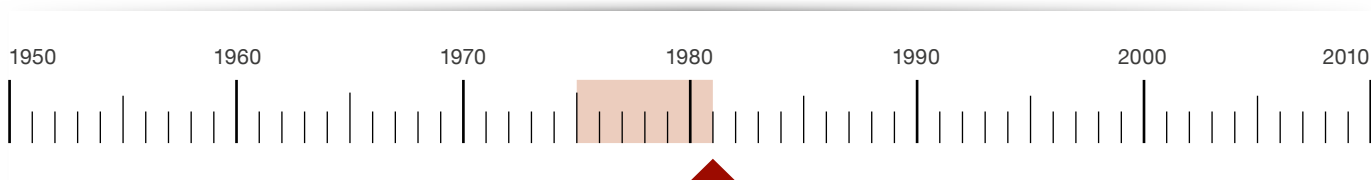
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Sehr begehrter TR 7 DHC, eines der sichersten Cabrios seiner Zeit · Konzipiert nach den US-Sicherheitsgesetzen mit Seitenaufprallschutz und eingeklebter Frontscheibe · 2,0L-Reihenvierzylinder-Ottomotor mit 78 kW (106 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe · Europa-Version, produziert im Werk Canley-GB gemäß FIN · Seit 2018 auf letzten Fahrzeughalter zugelassen · Lederausstattung Innenraum farblich

harmonisierend mit der Außenlackierung · Stoßfänger hinten ersetzt. AT-Starter eingebaut · In 2021 komplett neu bereift · Ummantelte Bremsschläuche vorne und hinten in ZLB eingetragen, ABE dazu vorhanden · Deutsche Zulassungsdokumente, H-Zulassung · Leichte Rostblasenbildung an den Karosseriefugen, ansonsten dem Fahrzeughalter · entsprechend geringe Gebrauchsspuren

Very desirable TR 7 DHC, one of the safest convertibles of its time · Designed to US safety laws with side impact protection and bonded windshield · 2.0L four-cylinder in-line petrol engine with 78 kW (106 hp) and 4-speed manual gearbox · Europe version, produced at the Canley-GB factory according to VIN · Since 2018 with the last owner · Leather interior in a harmonious color scheme matching the exterior paintwork · Rear bumper replaced. AT starter installed · New tires in 2021 · Coated brake hoses in front and rear registered in vehicle document, ABE available · German registration + admission as historic vehicle · Slight blistering of rust on the body joints, but considering it's age only moderate signs of wear

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1981	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	12.280 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.971	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Persian Aqua Met. <i>Persian Aqua Met.</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	78 / 106	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	blau <i>blue</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	183 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* **9.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 03



XT0695

ALFA ROMEO

Spider 2.0



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 klassischen 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 drives hundreds of kilometres – musically accompanied by a Simon & Garfunkel soundtrack – in a red convertible: if you are one of the millions of people who saw the 1967 feature film "The Graduate", you will probably remember the scene. It was an early example of successful product placement, and the car in question an Alfa Romeo Spider "Duetto" that had been released the year before. And had come to stay: The roadster remained in production with only minor modifications for almost 3 decades, making it one of the most famous convertibles of all time. The first generation Alfa Romeo Spider (1966–1969) had an elongated round rear end. For the 2nd series (1969–1982) this was cut off, as it were, giving the "Fastback" Spider its typical appearance. The 3rd series (1982–1990) can be recognised by its rather voluminous front and rear bumpers, which gave it the nickname "rubber lip". The 4th and last generation (1990–1993) dispensed with the spoilers under the bumper and on the boot lid in favour of a more classic appearance. 124,104 Spiders are said to have been built in total. In Germany, the Spider tops the ranking of historic vehicles in the category "import car".

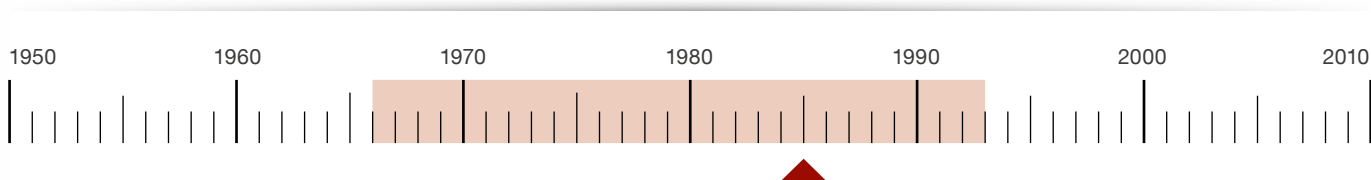
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Begehrter Alfa Romeo Spider in traditionellem, roten Farbton · 2,0 L DOHC-Vierzylinder-Ottomotor mit 93 kW (126 PS) und 5-Gang-Schaltgetriebe · Tachostand durch vorhandene Rechnungen recherchierbar und plausibel · Umbau an Front- und Heckansicht durch Zender GFK-Karosserieteile mit ABE · Bremscheiben, Bremsschläuche, Bremssattel, Beläge und Handbremsseil, Radlager vorne, Auspuff-

mitteltopf- und Endtopf, Spurstangenköpfe, Benzinpumpe, Kühler und Bereifung an allen · 4 Rädern bei Tachostand 151.188 km erneuert · Fahrersitz aufgepolstert · sehr schönes Holzlenkrad, dazu passend der Schalthebelknopf, CD-Radio · Deutsche Zulassungsdokumente, H-Zulassung · Der Spider der 3. Generation bietet jede Menge Fahrspaß für Sonnentage

Sought-after Alfa Romeo Spider in traditional red hue · 2.0 L DOHC 4-cylinder gasoline engine with 93 kW (126 hp) and 5-speed manual transmission · Plausible speedometer reading according to invoices · Modification to front and rear view by Zender GFK body parts with ABE · Brake discs, brake hoses, brake caliper, pads and handbrake cable, front wheel bearings, exhaust center muffler and end muffler, tie rod ends, fuel pump, radiator and tires on all 4 wheels at tachometer reading 151.188 km renewed · Driver's seat upholstered · very nice wooden steering wheel, matching gear shift knob, CD radio · German registration documents + admission as historic vehicle · The Spider of the 3. generation offers a lot of driving fun for sunny days

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1985	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	161.857 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.948	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	93 / 126	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>	193 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* **14.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 04



XT0703

FORD

Mustang



Modellbeschreibung *Model description*

Das originale Pony-Car – eine Legende nimmt ihren Lauf. Wer hatte geahnt, wie groß die Marktlücke tatsächlich war, in die Ford mit diesem Auto gestoßen war? Kunden, die vor den Läden übernachteten, um nur ja eines der begehrten Modelle ergattern zu können... 680.000 verkaufte Einheiten binnen zwei Jahren... Amerika stand Kopf, denn Fords Konzept "satte Leistung zum fairen Preis" war vollends aufgegangen.

Der Mustang war ein Trendsetter – die "Pony Cars" wurden nicht umsonst nach ihm so benannt. Typische Merkmale der

Gattung sind die langgezogene Motorhaube, ein vergleichsweise kurzes Heck, genügend Platz für 4 Personen – vor allem aber, Motoren mit mehr Kraft, als die Fahrwerke bzw. Bremsanlage bändigen konnten... Schon beim Mustang der ersten Serie konnten das bis zu 400 PS aus knapp 7 Litern Hubraum sein.

"The American Way of Drive" in absoluter Reinkultur, unverfälscht und unverwässert.

The original Pony Car – a legend takes its course. Who knew how big a gap in the market Ford had found with this car? Customers spending the night in front of the stores just to get hold of one of the coveted models... 680,000 units sold within two years... America was topsy-turvy, because Ford's concept of "great performance at a fair price" was a complete success.

The Mustang was a trendsetter - the "Pony Cars" were not named after it for nothing. Typical characteristics of the genre are the elongated hood, a comparatively short rear, enough space for 4 people – but above all, engines with more power than the chassis or braking system could tame ... Already with the Mustang of the first series this could be up to 400 HP from scarcely 7 liters of displacement.

"The American Way of Drive" in absolute pure culture, unadulterated and undiluted.

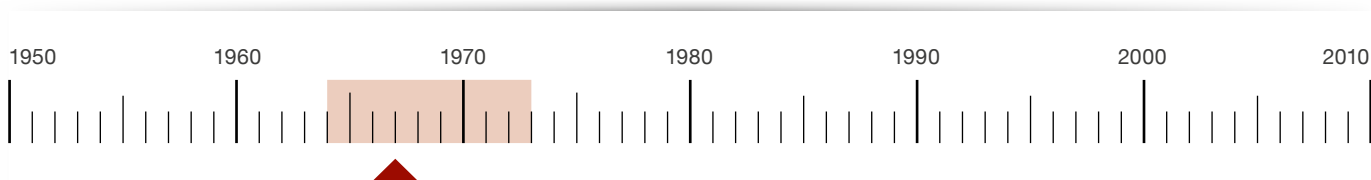
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Amerikanischer Kult-Sportwagen · 302 cui (4,7L) V8-Motor ATM mit 133 kW (181 PS) und Automatikgetriebe · Letzter eingetragener Fahrzeughalter seit 2011 · Abgelesener Tachostand bei 35.100 Meilen · Alle 4 Räder neu bereift, Bremsen überholt und teilweise erneuert · Servolenkung erneuert · Sitze und Türverkleidungen mit cognac-farbenen

Leder neu bezogen · Elektrische Fensterheber nachgerüstet (sporadische Fehler) · Elektrisches Verdeck öffnet, schliesst jedoch nicht · Deutsche Papiere + H-Zulassung, gültiger TÜV bis 03/2025 · Interessantes Pony-Car, der noch etwas Aufmerksamkeit benötigt

American cult sports car · 302 cui (4.7L) V8 engine ATM with 133 kW (181 hp) and automatic transmission · Last registered owner since 2011 · Tachometer reading at 35,100 miles · New tires on all 4 wheels, brakes overhauled and partially renewed · Power steering renewed · Seats and door panels reupholstered with cognac colored leather · Electric windows retrofitted (do fail to open from time to time) · Soft top opens electrically but does not close · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 03/2025 · Interesting Pony car still needing some attention

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1967	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	35.100 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.661	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz <i>black</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	133 / 181	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	cognac-braun <i>cognac-braun</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	185 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <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* **32.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 05



XT0706

MERCEDES-BENZ

500 SL (W107)



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.

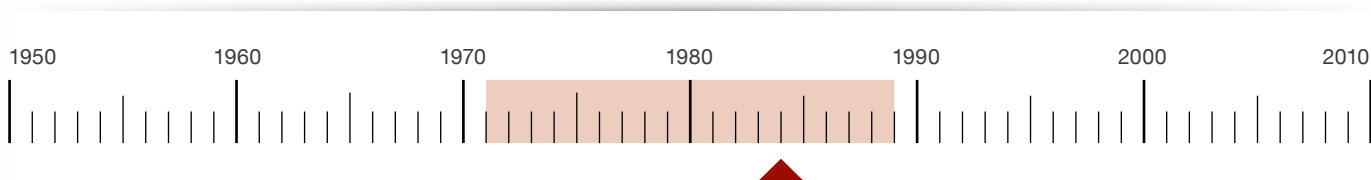
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Mercedes-Benz 500 SL (W107) von 1984 · 5.0 Liter 8-Zylinder Motor mit 231 PS Katalysator nachgerüstet · Automatikgeriebe · 115.700 KM abgelesene Laufleistung · Nur 2 Halter innerhalb der selben Familie · Recaro Sportsitze mit elektrischer Verstellung + Sitzheizung · Blaupunkt Berlin IQR 83 Schwanenhals Radio mit Autoreverse Kassettendeck · Klimaautomatik · Schwarzes Stoffverdeck

in guten Zustand, Hardtop vorhanden · Original Front und Heckspoiler, Lorinser Fahrwerk · BBS Leichtmetallfelgen 7 & 8 x16 · leichte Patina innen · Typenbezeichnung am Heck nicht original (280 SL) + entspricht nicht dem Fahrzeug · Deutsche Papiere, H-Zulassung + gültiger TÜV bis 05/2024

Mercedes-Benz 500 SL (W107) from 1984 · 5.0 litre 8-cylinder engine with 231 hp catalytic converter retrofitted · Automatic gearbox · 115.700 KM read · 2 owners within the same family · Recaro sports seats with electric adjustment + seat heating · Blaupunkt Berlin IQR 83 gooseneck radio with autoreverse cassette deck · Automatic air conditioning · Black soft top in good condition, hard top available · Original front and rear spoiler, Lorinser chassis · BBS alloy wheels 7 & 8 x16 · light patina inside · Type designation at the rear not original (280 SL) + does not correspond the vehicle · 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>	1984	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	115.700 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.939	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	silber-metallic <i>silver-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	170 / 231	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>	220 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* **48.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 06



XT0717

JAGUAR

XK 150 FHC (LHD)



Modellbeschreibung *Model description*

Jaguars erster Sportwagen nach dem 2. Weltkrieg wurde auf der Earls Court Autoausstellung in London im Jahr 1948 vorgestellt. Er war mit einem brandneuen und sehr modernen Motor ausgerüstet, mit doppelter, oben liegender Nockenwelle. Das Design von Sir William Lyons kam extrem gut an und Bestellungen für den XK 120 trafen zahlreich ein. Aufgrund der Tatsache, dass der Sportwagen zudem relativ preiswert zu haben war, wurde er ein Riesenerfolg; nicht nur auf dem heimischen Markt, sondern insbesondere in den USA. Ein geschlossenes Coupé ("fixed head coupé", ab 1951) und ein Cabrio ("drop head coupé", ab 1953) rundeten das Programm ab.

1954 modifizierte Jaguar den Sportwagen und brachte ihn als XK 140 neu heraus. Verglichen mit dem Vorgänger verfügte der Neue über einen geräumigeren Innenraum, Verbesserungen an Fahrwerk und Bremsen, sowie Zahnstangenlenkung. Der 3,4 Liter 6-Zylindermotor war vom XK 120 übernommen, er leistete jetzt 142 kW (190 PS), oder 157 kW (213 PS) mit dem optionalen C-Typ Zylinderkopf. Ein Automatikgetriebe war optional lieferbar. An der Auswahl der verfügbaren Varianten – Roadster, Coupé und Cabrio – änderte sich nichts. Der XK 140 wurde nur drei Jahre lang produziert und dann vom XK 150 abgelöst.

Jaguar's first post-WWII sports car was unveiled at the Earl's Court Motor Show in London in 1948. It was equipped with a brand new and very modern engine, with double overhead camshafts. Sir William Lyons' design was extremely well received and orders for the XK 120 were plentiful. Due to the fact that the sports car was also relatively inexpensive, it became a huge success; not only in the domestic market, but especially in the USA. A closed coupé ("fixed head coupé", from 1951) and a convertible ("drop head coupé", from 1953) rounded off the range. In 1954 Jaguar modified the sports car and re-launched it as the XK 140. Compared to its predecessor, the new one featured a more spacious interior, improvements to the chassis and brakes, and rack and pinion steering. The 3.4 liter 6-cylinder engine was adopted from the XK 120 and produced 142 kW (190 hp), or 157 kW (213 hp) with the optional C-type cylinder head. An automatic transmission was available as an option. Nothing changed in the selection of available variants – roadster, coupe and convertible. The XK 140 was only produced for three years and was then succeeded by the XK 150.

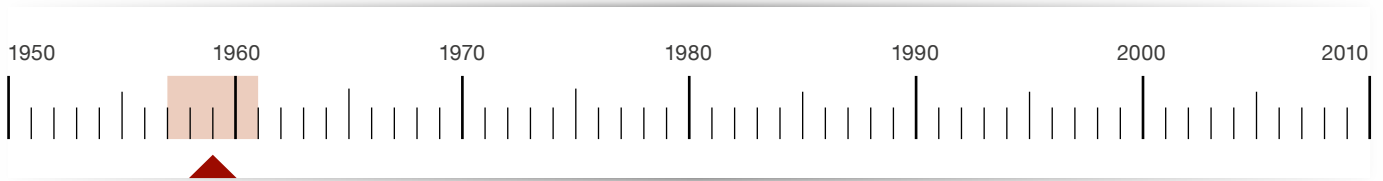
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Jaguar XK 150, die letzte und auch komfortabelste Version der XK-Baureihe · 3,5 L Sechszylinder-Reihenmotor mit 154 kW (209 PS) und Schaltgetriebe · 1958 in die USA geliefert · 1969 in U.K. zugelassen, die Innenausstattung wurde 1970 in U.K. überholt · 1972 wahrscheinlich von gleicher Person in Deutschland gefahren und verkauft · 1975 1. registrierter Fahrzeughalter in Deutschland · Nach Angabe wurde der XK im Jahr 1985 restauriert · Der zuletzt bekannte Halter begann 2014 mit einer

ergänzenden Restauration · 2015 auf aktuellen Halter zugelassen. · Classic Data Wertgutachten 2015 (Note 2-) · Rechnungen zu Motor-, Vergaser- und Kühlerrevision liegen vor und dokumentieren die Investition von etwa 16.000 Euro · Probelauf und Einfahrprozedur nach der Motorrevision bei Tachostand 77.859 mls im Jahr 2017 · Deutsche Papiere + H-Zulassung Dieses schöne Jaguar XK 150 Fixed Head Coupé ist in gutem Zustand mit perfekten Fahreigenschaften

Jaguar XK 150, the last and most comfortable version of the XK series · 3.5 L six-cylinder in-line engine with 154 kW (209 hp) and manual gearbox · Delivered to U.S. in 1958 · Registered in U.K. in 1969, interior overhauled in U.K. in 1970 · Probably driven and sold by the same person in Germany in 1972 · 1975 1st registered owner in Germany · According to the information, the XK was restored in 1985 · The last known owner performed a supplementary restoration in 2014 · Registered in 2015 with the current owner · Classic Data appraisal 2015 (grade2-) · Invoices for engine, carburetor and cooler revision are available, proofing an investment of about 16,000 euros · Test run and break-in procedure after the engine overhaul with odometer reading 77,859 mls in 2017 · German registration + admission as historic vehicle · This beautiful Jaguar XK 150 Fixed Head Coupe is in good condition and shows perfect driving characteristics

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1959	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	81.558 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.442	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau <i>blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	154 / 209	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>	206 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 **75.000 €** + 10% Aufgeld
Reserve *+ 10% surcharge*

Lot 07



XT0718

VOLKSWAGEN

T1 Camper



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.

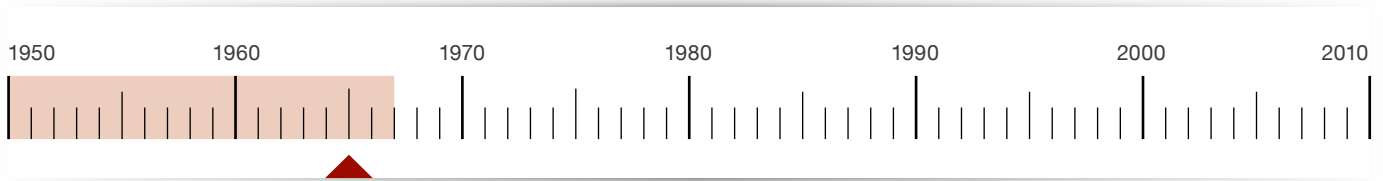
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Entschleunigen geht genau so... · 4-Zylinder Boxermotor mit 1.493 ccm Hubraum · Leistung 34 kW / 42 PS · Dieser VW T1 Bus Modell 231 mit Flügeltüren rechts + dem seltenen vorderen Durchgang „Walk through“ wurde in der Farbe Samtgrün im März 1965 fertiggestellt · Er wurde ohne Innenausstattung in die USA geliefert (vom Werk dokumentiert) und dort professionell mit der Camperausstattung ausgerüstet · Das Fahrzeug stammt aus 3. Hand und war über

40 Jahre beim 2. Besitzer · 2015 Import nach Deutschland durch aktuellen Halter · Komplette Restauration von 2015 bis 2021 · Die Holzarbeiten wurden 1 zu 1 angefertigt · Elektrik von 6 auf 12 Volt umgestellt · Motor bei Fa. Russ in Wiesbaden überholt · Umfangreiche Dokumentation + Rechnungen vorhanden · Fahrzeugzulassung im Sommer 2021 in Deutschland · H-Zulassung + gültiger TÜV bis 06/2023

Slow down and enjoy the chill factor right here... · 4-cylinder with boxer engine with displacement 1,493 ccm · power 34 kW / 42 PS (· This VW T1 Bus Model 231 with gullwing doors on the right side + the rare front passage "Walk through" was finished in the colour velvet green in March 1965. · It was delivered to the U.S. without interior equipment (documented by the factory) and professionally equipped with camper equipment. · The vehicle has 3 owners and was with the 2nd owner for over 40 years · Imported to Germany in 2015 by the current owner · Complete restoration from 2015 to 2021 · The woodwork was done 1 to 1 · Electrics converted from 6 to 12 volts · Engine overhauled at "Russ" workshop in Wiesbaden · Extensive documentation + invoices available · Vehicle registration in Germany in summer 2021 · Admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 06/2023

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1965	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	51.117 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.584	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	samtgrün-weiß <i>samtgrün-weiß</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	35 / 42	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grün <i>green</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	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* **70.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 08



XT0719

AUTOBIANCHI BIANCHINA

120 B Panoramica



Modellbeschreibung *Model description*

Am 16. September 1957 wird im Museum für Wissenschaft und Technik in Mailand das erste von Autobianchi produzierte Auto vorgestellt. Neben dem Fiat 500 Giardiniera wurde auch der Bianchina Panoramica in den Autobianchi Werken hergestellt. Dieses Modell war die luxuriöse Version des kleinen Familienwagens.

Technisch identisch, unterscheidet er sich vom 500 durch seine Karosserie und durch die raumsparende Anordnung des luftgekühlten Zweizylinder-Viertaktmotor unter der Ladefläche hinter der Sitzbank. Der Panorama, in Deutschland wurde der echte Viersitzer so genannt, der sich mit zwei Handgriffen (durch Umklappen der Rücklehne)

in einen Kombi verwandeln lässt. Durch die nach oben klappbare Hecktür kann der große Stauraum mühelos beladen werden. Der Bianchina Panoramica war in den 1960er Jahren in Italien für ein breiteres Publikum bestimmt und sollte der wirklich erfolgreiche Kleinwagen von Autobianchi werden. Heute kann man den Bianchina Panoramica getrost als den Kombi der 1960er Jahre bezeichnen. Bei seiner Markteinführung lautete der offizielle Slogan des Unternehmens "schön, komfortabel und wendig" oder "das Familienauto für vier bequeme Sitze und viel Gepäckraum".

On 16 September 1957, the first car produced by Autobianchi is presented at the Museum of Science and Technology in Milan. In addition to the Fiat 500 Giardiniera, the Bianchina Panoramica was also produced in the Autobianchi factories. This model was the luxurious version of the small family car. Technically identical, it differed from the 500 in its bodywork and in the space-saving arrangement of the air-cooled two-cylinder four-stroke engine under the load floor behind the seat. The Panorama, as the true four-seater was called in Germany, could be converted into a station wagon in two easy steps (by folding down the backrest). The storage space can be loaded effortlessly through the upward-folding rear door. The Bianchina Panoramica was intended for a wider audience in Italy in the 1960s and was to become Autobianchi's truly successful small car. Today, the Bianchina Panoramica can confidently be described as the estate car of the 1960s. When it was launched, the company's official slogan was "beautiful, comfortable and agile" or "the family car for four comfortable seats and plenty of luggage space".

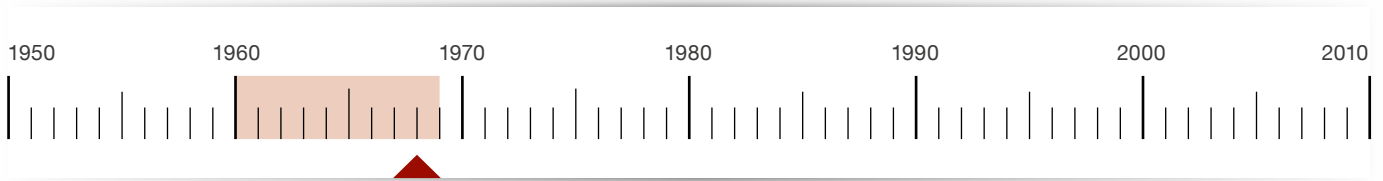
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Ein kleines Raumwunder mit 800 Liter Ladevolumen · 0,5 Liter 2-Zylinder-Viertaktmotor mit 13 kW (18 PS) und 4-Gang Schaltgetriebe · Erstzulassung in Italien, Anzahl der Fahrzeughalter in Italien unbekannt · Im Jahr 2018 exportiert, April 2019 in Deutschland zugelassen, 1 Fahrzeughalter · Modelltypische Schiebefenster im Fond, Karten-

taschen in der Türverkleidung · Gummifußmatten · Deutsche Zulassungsdokumente, H-Kennzeichen · Guter Gesamtzustand, wobei nur äußerst geringe Gebrauchsspuren im Innenraum

A small space miracle with 800 litres load volume · 0.5 litres 2-cylinder 4-stroke engine with 13 kW (18 hp) and 4-speed manual gearbox · First registration in Italy, number of vehicle owners in Italy unknown · Exported in 2018, registered in Germany in April 2019, 1 vehicle owner · Model-typical sliding windows in the rear, map pockets in the door lining · Rubber floor mats · German registration documents + admission as historic vehicle · Good overall condition, with only minor signs of use in the interior.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1968	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	46.816 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	499	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau <i>blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	13 / 18	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	rot <i>red</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	2	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	98 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* **7.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 09



XT0696

HUMBER

Sceptre MK I (RHD)



Modellbeschreibung *Model description*

Der Name Humber Scepter wurde zwischen 1963 und 1976 für drei Generationen von Automobilen des ehemaligen britischen Herstellers Rootes Group verwendet. Die erste Generation aus den 1960er Jahren war eine 4-türige, luxuriöse Limousine, die von 1963 bis 1965, auf der Basis des Hillman Super Minx, ähnlich dem Singer Vogue, gebaut wurde. Der Humber Sceptre teilt wesentliche Karosserieteile mit den Schwestermodellen. In einigen Details weicht er jedoch wesentlich ab. Insbesondere die Windschutzscheibe, welche größer ist und oben in das Dach hineinreicht. Übernommen aus dem "Forward Look" der US-amerikanischen Chrysler

Reihe aus der Zeit um 1957. Im englischen Sprachgebrauch nennt man sie Wraparound Windshield. Bis zur Produktionseinstellung 1967 behielt der Humber, anders als der Hillman und Singer, die abfallende Dachlinie mit der Panorama Heckscheibe. Anders gestaltet waren auch die zwei gepaarten Doppelscheinwerfer und der kleinere, vertikale, vergitterte Kühlergrill. Als Antrieb kam die deutlich leistungsgesteigerte Motorvariante mit 60 kW (82 PS) zum Einsatz. Ein handgeschaltetes Vierganggetriebe überträgt die Kraft auf die Hinterräder. Der am Lenkrad zu bedienende Overdrive, für den dritten und vierten Gang, gehörte zur Serienausstattung.

The name Humber Scepter was used for three generations of cars built by the former British manufacturer Rootes Group between 1963 and 1976. The first generation from the 1960s was a 4-door luxury saloon built from 1963 to 1965, based on the Hillman Super Minx, similar to the Singer Vogue. The Humber Sceptre shares essential body panels with its sister models. However, it differs significantly in some details. In particular the windscreen, which is larger and extends into the top of the roof. Adopted from the "forward look" of the US Chrysler range from around 1957, in English it is called a wraparound windshield. Until production ceased in 1967, the Humber, unlike the Hillman and Singer, retained the sloping roof line with the panoramic rear window. The two paired double headlights and the smaller, vertically gridded radiator grille were also different in design. The engine version with 60 kW (82 hp) was significantly more powerful. A manual four-speed gearbox transmitted the power to the rear wheels. The overdrive for third and fourth gear, which could be operated from the steering wheel, was part of the standard equipment.

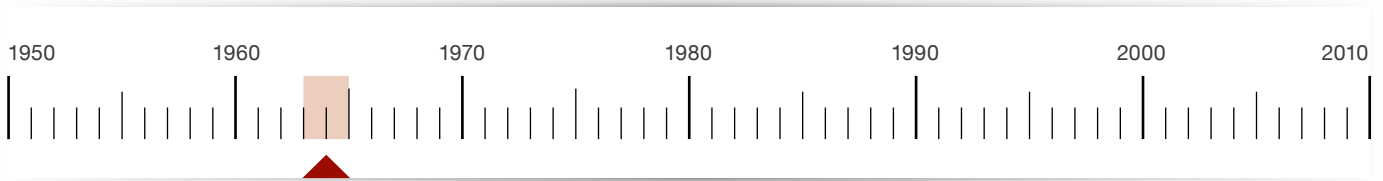
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Humber Sceptre, englische Luxuslimousine, robust wie ein Volvo und leise wie ein Rover · 1,6 L Reihenvierzylinder-Ottomotor mit 58 kW (79 PS und 4-Gang-Schaltgetriebe) · 3 Fahrzeughalter laut Fahrzeugbrief · Meilentacho mit km/h Anzeige · Zuschaltbarer Overdrive, Weber Doppelvergaser 32/36 DGAV 10A mit K&N-Sportluftfilter · Zusatzanzeigen zu Betriebstemperatur, Öldruck, Elektrik und Treib-

stoffmenge · Ausstellfenster vorne und hinten · Motorola Autoradio · Lackiert in Original Rover Farbton, dazu farblich abgestimmtes Interieur · Eine umfangreiche Ersatzteil-Sammlung vorhanden, darunter auch die seltene Frontscheibe · Deutsche Papiere + H-Zulassung · Geräumiger "Daily Driver" · In Anbetracht seines Alters von fast 60 Jahren ist der Humber in einem bemerkenswerten Zustand

Humber Sceptre, English luxury sedan, as robust as a Volvo and as quiet as a Rover · 1.6 L inline 4-cylinder gasoline engine with 58 kW (79 hp and 4-speed manual transmission) · 3 vehicle owners according to registration document · Mileage tachometer with km/h display · Switchable overdrive, Weber dual carburetor 32/36 DGAV 10A with KN sport air filter · Additional displays for operating temperature, oil pressure, electrical system and fuel quantity · Front and rear hinged windows · Motorola car radio · Original Rover paint with a color-matching interior · Extensive spare parts collection available, including the rare front windshield · German registration + admission as historic vehicle · Spacious "daily driver" · Considering its age of nearly 60 years the Humber is in a remarkable condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1964	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	64.102 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.592	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Opalescent bronze met. <i>Opalescent bronze met.</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	58 / 79	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>	138 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 10



XT0705

BMW

Z3 2.0



Modellbeschreibung *Model description*

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

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

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

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

In 1995, BMW presented a new sporting two seater roadster. Designed by Joji Nagashima, technically based on E36 and internally named E36/7, this was the first new BMW to be built exclusively in the US. Within just two years, a new factory had been erected at Greer, South Carolina, which had commenced production of the E36 in 1994. Apart from the powertrain, which still came from Germany, all other components for the Z3 were sourced from North American suppliers. The roadster was very popular right from day one - aided by clever product placement in the 1995 James Bond film GoldenEye. In 1999, a coupé version (E36/8) was added. This proved somewhat controversial, as it was more of a shooting brake than an actual coupé, and it ended up nicknamed "breadbox" by some critics. The engine palette ranged from a 1.8 litre four-cylinder with 85 kW (116 hp) to the mighty 3.2 litre six-cylinder in the Z3 M, which boasted 239 kW (325 hp). For the 2000 model year, the Z3 was facelifted, the new look best noticeable at the rear with the L-shaped taillights. The facelift also brought better insulation for the convertible top, which now had three layers, not just one, and higher quality materials were used for the plastic rear window. Over 7 years, a total of 279,273 roadsters and 17,815 coupés were built.

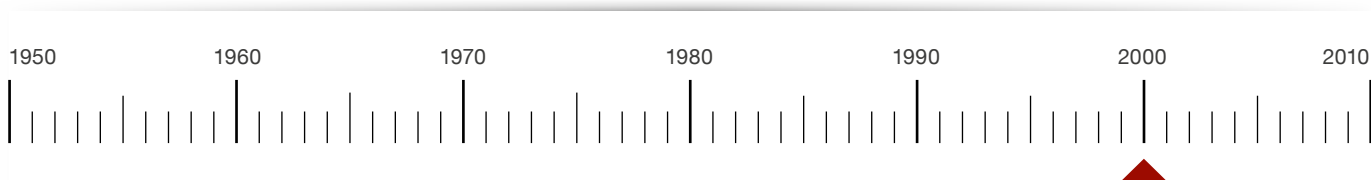
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Sportlich, schick und elegant, selbst noch nach 20 Jahren!! · 2 Liter Reihensechszylinder mit 150 PS und Doppelvanos · 5 Gang · 144.340 km · 3 Vorbesitzer · Airbag für Fahrer/Beifahrer, Sport-Lederlenkrad, Zentralverriegelung, Verdeck schwarz, Sitzheizung für Fahrer/Beifahrer, Nebelscheinwerfer,

Radio BMW Business CD, schwarze Leder- ausstattung · 17" Alufelgen Kreuzspeichen mit neuen Michelin Pilot Mischbereifung · Deutsche Zulassung + gültiger TÜV bis 06/2024

Sporty, chic and elegant, even after 20 years!!! · 2 litre in-line six cylinder with 150 hp and double vanos · 5 gear · 144,340 km · 3 previous owners · Airbag for driver/passenger, sport leather steering wheel, central locking, black soft top, heated seats for driver/passenger, fog lights, radio BMW Business CD, black leather upholstery · 17" alloy wheels cross spokes with new Michelin Pilot mixed tyres · German registration + valid technical control (MOT) until 06/2024

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	2000	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	144.340 Km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.991	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	cosmos-schwarz metallic <i>cosmos-schwarz metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	110 / 150	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	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 abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 11



XT0713

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. 1972 ausgezeichnet mit dem Auto-Oscar des technischen Magazins "hobby" als ausgereifteste und sicherste Konstruktion.

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. In 1972 awarded the car Oscar of the technical magazine "hobby" as the most sophisticated and safest design.

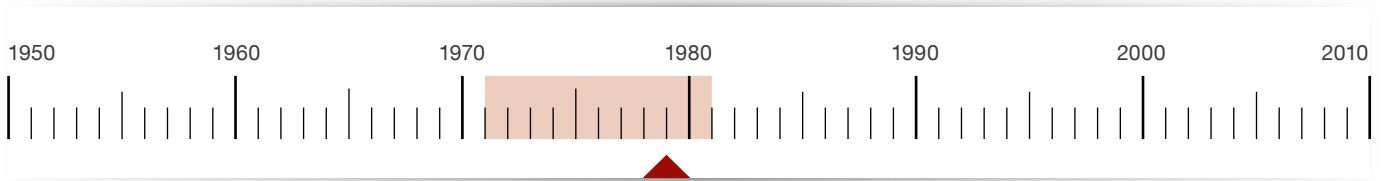
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Seltener Mercedes-Benz 350 SLC mit manuellem 4-Gang-Schaltgetriebe · 3,5 Liter-V8-Viertakt-Otto-Motor mit einer Leistung von 143 kW (195 PS) · Deutsche Erstzulassung · Seit 1992 beim aktuellen Halter, insgesamt 6 Halter · Elektrisches Schiebedach mit Windabweiser, klappbare Mittelarmlehne vorne · Fahrersitzheizung

links, Mercedes-Radio exquisit · Barockfelgen (15-Loch Leichtmetallräder) · Deutsche Zulassung + H-Zulassung, gültige TÜV HU/AU bis April 2024 · Der Mercedes hat altersbedingte Gebrauchsspuren (Chrom, Lack, Dichtungen, Gummi) und benötigt noch etwas Pflege

Rare Mercedes-Benz 350 SLC with manual 4-speed transmission. · 3.5 liter V8 four-stroke petrol engine with an output of 143 kW (195 hp) · German first registration · Since 1992 with the current owner, 6 owners in total · Electr. sunroof with wind deflector, foldable center armrest in front · Driver seat heating left, Mercedes radio exquisit · Baroque rims (15-hole light alloy wheels) · German registration + admission as historic vehicle · Valid technical control (MoT) until 04/2024 · The Mercedes has some signs of use due its age (chrome, paint, rubbers and gaskets) and needs some attention

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1979	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	268.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.459	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	astralsilber-metallic <i>astralsilber-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	143 / 195	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	blau <i>blue</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	205 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 12



XT0590

LEYLAND

MGB - 1800



Modellbeschreibung *Model description*

Der MGB ist ein zweitüriger Sportwagen, der von 1962 bis 1980 von der British Motor Corporation (BMC), der späteren Austin-Morris-Sparte von British Leyland, als Vierzylinder-Sportwagen mit Stoffverdeck hergestellt und vermarktet wurde. Zu den Varianten gehören das dreitürige 2+2-Coupé MGB GT und das 2+2-Coupé mit acht Zylindern, der MGB GT V8. Die Entwicklung des MGB begann bereits 1958 mit dem Prototyp, der unter dem Namen MG EX205 in Abingdon bekannt war. Die Karosserie des Wagens hatte in 1962 ein fortschrittliches, modernes Design, bei dem eine selbsttragende Konstruktion anstelle der traditionellen Karosserie auf einem Rahmen verwendet wurde.

Diese Leichtbauweise senkte die Herstellungskosten und erhöhte gleichzeitig die Gesamtfestigkeit des Fahrzeugs. Der 1,8 Liter Motor der B-Serie leistete 95 PS (71 kW) bei 5.400 U/min. Im Oktober 1964 wurde er auf eine fünffach gelagerte Kurbelwelle umgerüstet. Ab 1975 wurden die MGB-Motoren für den US-Markt gedrosselt, um die Abgasnormen zu erfüllen, die Fahrhöhe wurde um 25 mm (1 Zoll) erhöht, es wurden markante Gummistößstangen angebracht, um die Stoßfängernormen zu erfüllen. Der MGB war eines der ersten Autos, das über kontrollierte Knautschzonen verfügte. Ein Aufprall mit 48 km/h auf ein festes Hindernis sollte Fahrer und Beifahrer schützen.

The MGB is a two-door sports car manufactured and marketed from 1962 to 1980 by the British Motor Corporation (BMC), later the Austin Morris division of British Leyland, as a four-cylinder sports car with a soft top. Variants included the three-door 2+2 coupé MGB GT and the 2+2 coupe with eight cylinders, the MGB GT V8. Development of the MGB began as early as 1958 with the prototype known as the MG EX205 in Abingdon. The body of the car had an advanced modern design in 1962, using a self-supporting construction instead of the traditional body on a frame. This lightweight design lowered manufacturing costs while increasing the overall strength of the car. The 1.8 L B-series engine produced 95 hp (71 kW) at 5,400 rpm. In October 1964, it was converted to a five-bearing crankshaft. Starting in 1975, MGB engines were de-tuned for the U.S. market to meet emissions standards, ride height was increased by 1 inch (25 mm), distinctive rubber bumpers were added to meet bumper standards. The MGB was one of the first cars to have controlled crumple zones. A 48 km/h impact with a solid obstacle was designed to protect the driver and passenger.

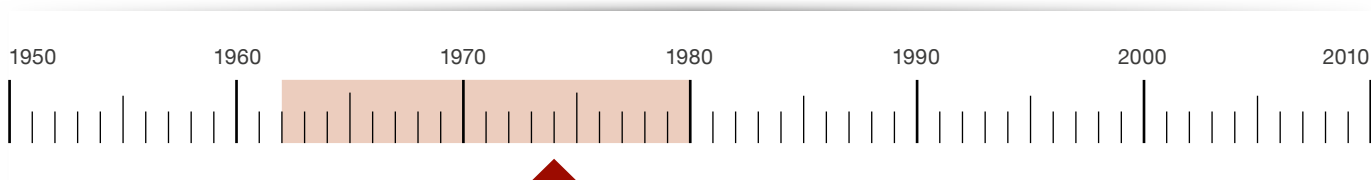
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

MGB, die klassische Art eines Sportwagens · 1,8 L Vierzylinder-Ottomotor mit 68 kW (92 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe · US Erstzulassung 1974 in Long Island, Kalifornien · Im Jahr 2000 in die Niederlande exportiert · Bis 2013 in NL restauriert und gefahren, Fotos der Restauration vorhanden · Ab 2013 in Deutschland zugelassen und umfangreiche Modifikationen durchgeführt · 123 Ignition Zündverteiler eingebaut, Radbremszylinder erneuert, Edelstahlabgasanlage,

Zusatzölkühler, Heckgepäckträger mit Reisekoffer, Holzsportlenkrad, Holzschaltknopf · 2019 Halterwechsel in Deutschland · Vergaser zerlegt, gereinigt und defekte Teile erneuert, Batterien erneuert · Rechnungen, Dokumente zur Fahrzeughistorie und Bewertung sind vorhanden · Deutsche Papiere + H-Zulassung · Originales Chrommodell, kein "Gummiboot"-Umbau im äußerst ansprechenden Zustand

MGB, the classic way of a sports car · 1.8 L four-cylinder gasoline engine with 68 kW (92 hp) and 4-speed manual transmission · US first registration 1974 in Long Island, California · Exported to the Netherlands in 2000 · Restored and driven in NL until 2013, photos of restoration available · Registered in Germany as of 2013 and extensive modifications performed · 123 Ignition distributor installed, wheel brake cylinder renewed, stainless steel exhaust system, auxiliary oil cooler, rear luggage rack with travel case, wood sport steering wheel, wood shift knob · 2019 bracket change in Germany · Carburetor disassembled, cleaned and defective parts renewed, batteries renewed. · Invoices, vehicle history and valuation documents are available · German registration + admission as historic vehicle · Original chrome model, no "rubber boat" conversion in extremely attractive condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1974	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	44.535 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.777	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	British Racing Green <i>british racing green</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	68 / 92	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	cognac-braun <i>cognac-braun</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	169 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* **14.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 13



XT0708

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.

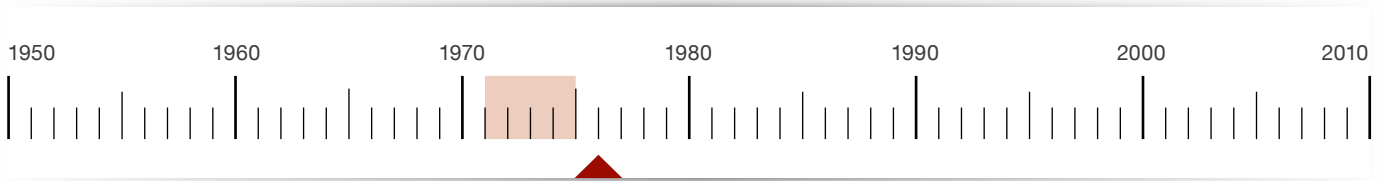
Fahrzeugsbeschreibung *Vehicle description*

Fiat 128 "Sport Lusso" 1100 in einem bemerkenswerten Zustand · 65 PS aus einem 1.1 Liter Benzinmotor · Schaltgetriebe · Abgelesene Laufleistung von nur 81.100 KM · 1. Hand · Grüne Außenlackierung mit hellbraunem Kunstleder-Interieur · die Lackdicke und der optische Zustand lassen vermuten, dass es sich

um den Erstlack handelt · Chromstoßstangen · "SL" Typische 4 Fach Scheinwerfer · 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 lightbrown leatherette interior · the thickness of the paint and the optical condition suggest that it is the first paint · 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>	 ... 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* **14.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 14



XT0645

MERCEDES-BENZ

230 E (W123)



Modellbeschreibung *Model description*

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

Motorisierung der Wahl für Taxiunternehmen überall auf der Welt. Autos dieser Serie gelten als extrem zuverlässig und allemal gut für Kilometerleistungen von 800.000 und mehr ohne Panne. Der W123 war auch der erste Mercedes, den es ab Werk als Kombi gab (die wenigen Kombis der W114/115 waren Lizenzbauten).

Heutzutage sind diese eleganten Mercedes beliebte Klassiker. Auch die zuletzt gebauten können inzwischen H-Kennzeichen bekommen.

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

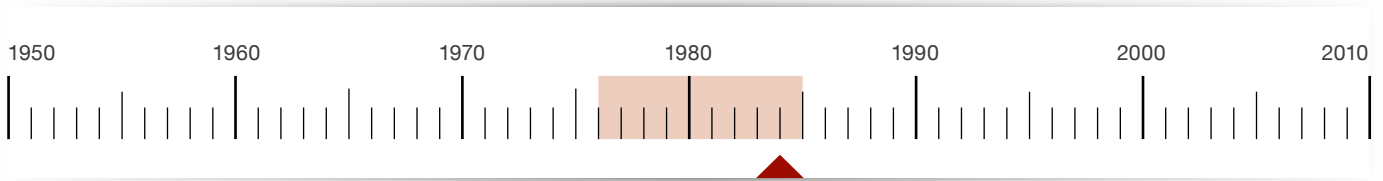
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Mercedes-Benz 230 E aus der Baureihe W123 von 1984 · 2,3 L Reihen-Vierzylinder 100 kW (136 PS) mit Automatikgetriebe · Deutsche Auslieferung an Werksangehörigen · Nur 3 Fahrzeughalter, seit 2003 im Besitz des letzten Halters · Abgelesene Laufleistung von nur 51.400 km · Gemäß Serviceheft regelmäßig in Mercedes-Benz Werkstatt gewartet · Kopfstützen im Fond 2-fach, Drehzahlmesser, Zentralverriegelung, Außenspiegel rechts elektr. einstell-

bar, Radio Becker Europa Kurier Cassette, Heckantenne automatisch, Hecklautsprecher, Windabweiser für Schiebedach, wärmedämmendes Glas rundum, heizbare Heckscheibe, Leichtmetallräder, Batterie mit größerer Kapazität, Fondbeleuchtung u. Türkontakt Fond, Reservekanister für Kofferraummulde rechts · Nachlackierung an Front- und Fondtüren rechts · H-Zulassung, nächste HU in 06/2024 · Sehr gepflegter Originalzustand innen wie außen

Mercedes-Benz 230 E from the W123 series from 1984 · 2.3 L in-line four-cylinder 100 kW (136 hp) with automatic transmission · German delivery to factory owner · Only 3 vehicle owners, since 2003 with the last owner · Read mileage of only 51,400 km · According to service book regularly serviced by Mercedes-Benz · Headrests in the rear 2-fold, tachometer, central locking, outside mirrors right elektr. adjustable, radio Becker Europa Kurier Cassette, rear antenna automatic, rear loudspeaker, Wind deflector for sunroof, heat-insulating glass all around, heatable rear window, Light alloy wheels, battery with larger capacity, rear lighting and door contact rear, spare canister for trunk recess on the right side · repainting on front and rear doors right side · Admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 06/2024 · Very well maintained original condition inside and outside

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1984	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	51.400 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.276	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	astralsilber-metallic <i>astralsilber-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	100 / 136	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	anthrazit <i>anthrazit</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	175 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

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

Lot 15



XT0693

MERCEDES-BENZ

420 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.

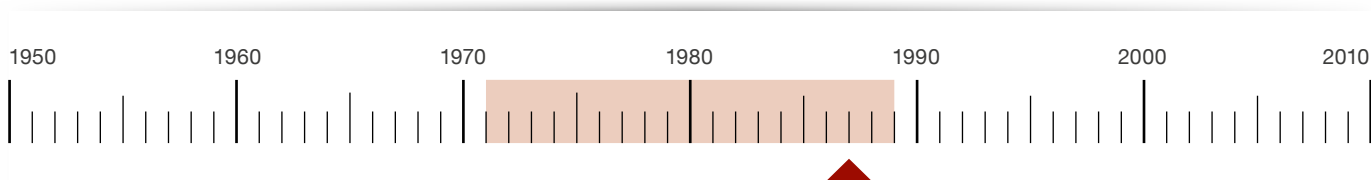
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Stuttgarter Stilikone: Ein absolut zeitloses Oberklassen Cabriolet · Mercedes Benz 420 SL (R107) mit 8-Zylinder Motor und 218 PS · Nur 1 Vorbesitzer und 153.500 Km auf dem Tacho · Rauchsilber-metallic original Lack ohne Nachlackierungen · Wurzelholzeinlagen, Ledersitze, elektrischer Aussenspiegel rechts, elektrische Fensterheber, Schein-

werferwischeranlage, Nebelscheinwerfer, ABS · Radio Becker Mexiko · Hardtop vorhanden · Wertgutachten classic-analytics 2017 (Note 2) · Deutsche Papiere, H-Zulassung + gültiger TÜV bis 06/2024 · Ein gepflegtes Fahrzeug in einem original unrestaurierten Zustand

Stuttgart style icon: An absolutely timeless upper class convertible · Mercedes Benz 420 SL (R107) with 8-cylinder engine and 218 hp · Only 1 previous owner and 153.500 Km on the speedometer · Smoke silver metallic original paint without repainting · Burl wood inlays, leather seats, electric outside mirror right, electric windows, headlight wiper system, fog lights, ABS · Radio Becker Mexico · Hardtop available · Valuation classic-analytics 2017 (grade 2) · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 06/2024 · A well maintained vehicle in an original unrestored condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1987	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	153.500 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.146	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rauchsilber-metallic <i>smoky silver-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	160 / 218	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	anthrazit (271A) <i>anthrazit (271A)</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	213 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* **33.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 16



XT0692

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.

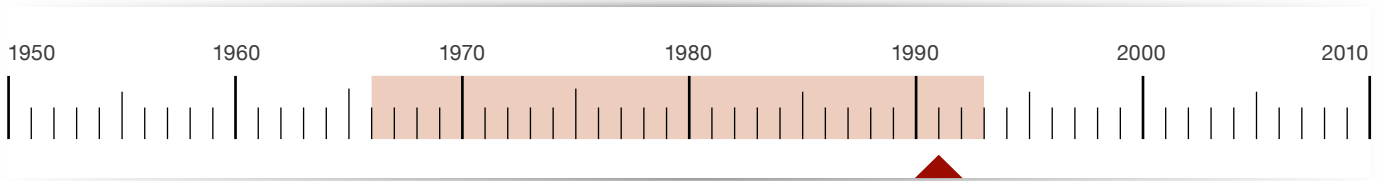
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

"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>	 ... 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* **14.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 17



XT0627

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 wieder aufgenommen. 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 fortgesetzt. 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 Dynaflo. 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 Dynaflo. 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".

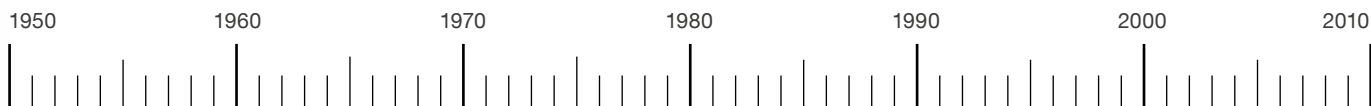
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

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

generalüberholtes 4-Gang-Automatikgetriebe und den Umbau auf Luftfederung. In 3 Jahren 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-Shows 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 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 18



XT0686

FIAT

Barchetta



Modellbeschreibung *Model description*

Fiat kann auf eine lange Tradition im Bau von kleinen, günstigen und offenen Sportwagen zurückblicken. Modelle wie der 1200/1500 Cabriolet, 124 Spider, 850 Sport Spider oder gar der 508 Balilla Sport zählen bis heute zu den populärsten Kreationen der Turiner.

Die geschwungene Silhouette sowie die seitliche Sicke vermittelt die Verwandtschaft mit legendären italienischen Sportwagen der 60er Jahre. Das "kleine Boot" wurde ab 1995 als Antwort auf den Erfolg des Mazda MX-5 produziert.

Nach 10 Jahren und 57521 Fahrzeugen wurde die Produktion eingestellt. Für die äußere Formgebung zeichnete der griechische Designer Andreas Zappatas verantwortlich. Die Barchetta wurde im Jahr 1995 zum Cabriolet des Jahres gewählt. Angetrieben wird der Roadster von einem 1,8 Liter-Vierzylinder-Frontmotor mit 131PS. Das maximale Drehmoment liegt bei 164 Nm bei 4300/Min.

Fiat can look back on a long tradition of building small, affordable and open sports cars. Models such as the 1200/1500 Cabriolet, 124 Spider, 850 Sport Spider or even the 508 Balilla Sport are still among the Turin-based company's most popular creations.

The curved silhouette as well as the beading on the side convey the kinship with legendary Italian sports cars of the 1960s. The "little boat" was produced starting in 1995 in response to the success of the Mazda MX-5. After 10 years and 57521 vehicles, production was discontinued. Greek designer Andreas Zappatas was responsible for the exterior design. The Fiat Barchetta was voted Convertible of the Year in 1995. The roadster is powered by a 1.8 liter four-cylinder front engine with 131PS. The maximum torque is 164 Nm at 4300/min.

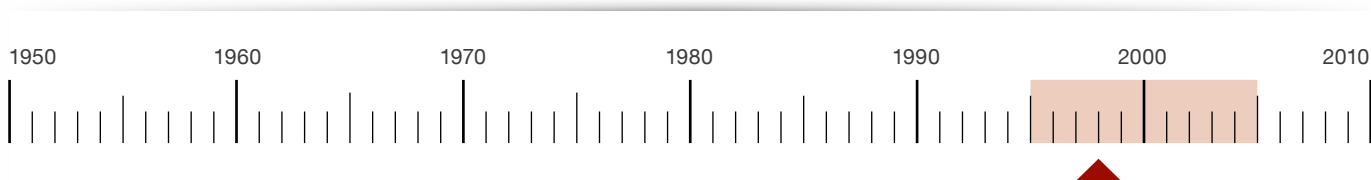
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Fiat Barchetta, der perfekte Einstieg in die Welt der italienischen Sportwagen · Limited Edition aus 1998 · 1,8 L 4-Zylinder-16V-Ottomotor mit 96 kW (131 PS) und 5-Gang Schaltgetriebe · Erstausslieferung in Italien · 4 Fahrzeughalter, im Besitz des aktuellen Besitzers seit 2002 · Hardtop mit heizbarer Heckscheibe in Wagenfarbe · Alupedal-Kit eingetragen §19.3 StVZO, Leichtmetallräder 7Jx16 EH2+ mit ABE · Vector Sport-

schalldämpfer mit EG-Typgenehmigung · Designbügel mit UBE, Windschott transparent mit Schriftzug · Wiechers Domstrebe · Autoradio Blaupunkt Woodstock, CD, MP3 · Deutsche Zulassung · Guter Allgemeinzustand mit leichten Gebrauchsspuren

Fiat Barchetta, the perfect entry into the world of Italian sports cars · Limited Edition from 1998 · 1.8 L 4-cylinder 16V gasoline engine with 96 kW (131 hp) and 5-speed manual transmission · First delivery in Italy · 4 owners, with the actual owner since 2002 · Hardtop with heatable rear window in car color · Alupedal-Kit, light alloy wheels 7Jx16 EH2+ with ABE · Vector sports silencer with EC type approval · Design bar, transparent wind deflector with lettering · Wiechers strut brace · Car radio Blaupunkt Woodstock, CD, MP3 · German registration · Good general condition with slight traces of use

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1998	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	149.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.747	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	96 / 131	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz-rot <i>schwarz-rot</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	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 abscannen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **3.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 19



XT0714

TRIUMPH

Spitfire 1500 (LHD)



Modellbeschreibung *Model description*

Auf der Earls Court Motor Show 1962 in London stellte die britische Leyland Motors den Giovanni Michelotti gestalteten Roadster vor. In verschiedenen Versionen wurde der Spitfire von 1962 bis 1980 gebaut. In Deutschland kam er 1963 auf den Markt. In den 64/65er Jahren wurde der Spitfire zum Klassensieger bei dem legendären 24 Stundenrennen in Le Mans gefeiert. Die ersten Baureihen bis 1970 bekamen nur unwesentliche Änderungen. Mit dem Spitfire MK IV erschien ab November 1977 eine modernisierte Version. Mit dem 1300 ccm Motor, auf 63 PS zurückgestuft, verringerte sich die Höchstgeschwindigkeit. Das 4-Gang-Schaltgetriebe ist dann vollsynchronisiert.

Die Anordnung des Tachometers und Drehzahlmesser platzierte man von der Mitte des Armaturenbrettes in das Blickfeld des Fahrers. Die Karosserie wurde verlängert und verbreitert. Die nächste umfangreiche Modifikation erschien dann 1975 auf dem Markt. Gefordert durch härtere Abgasbestimmungen in den USA, sowie den sinkenden Absatzzahlen, wollten die Techniker mit technischen Modifikationen und mehr Luxus ausgleichen. Die größte Änderung war jedoch die Hubraumvergrößerung des Motors auf 1500 ccm. Damit wurde der Motor zum Langhuber und zeigte sich mit mehr Drehmoment aus.

Auf der Earls Court Motor Show 1962 in London stellte die britische Leyland Motors den Giovanni Michelotti gestalteten Roadster vor. In verschiedenen Versionen wurde der Spitfire von 1962 bis 1980 gebaut. In Deutschland kam er 1963 auf den Markt. In den 64/65er Jahren wurde der Spitfire zum Klassensieger bei dem legendären 24 Stundenrennen in Le Mans gefeiert. Die ersten Baureihen bis 1970 bekamen nur unwesentliche Änderungen. Mit dem Spitfire MK IV erschien ab November 1977 eine modernisierte Version. Mit dem 1300 ccm Motor, auf 63 PS zurückgestuft, verringerte sich die Höchstgeschwindigkeit. Das 4-Gang-Schaltgetriebe ist dann vollsynchronisiert. Die Anordnung des Tachometers und Drehzahlmesser platzierte man von der Mitte des Armaturenbrettes in das Blickfeld des Fahrers. Die Karosserie wurde verlängert und verbreitert. Die nächste umfangreiche Modifikation erschien dann 1975 auf dem Markt. Gefordert durch härtere Abgasbestimmungen in den USA, sowie den sinkenden Absatzzahlen, wollten die Techniker mit technischen Modifikationen und mehr Luxus ausgleichen. Die größte Änderung war jedoch die Hubraumvergrößerung des Motors auf 1500 ccm. Damit wurde der Motor zum Langhuber und zeigte sich mit mehr Drehmoment aus.

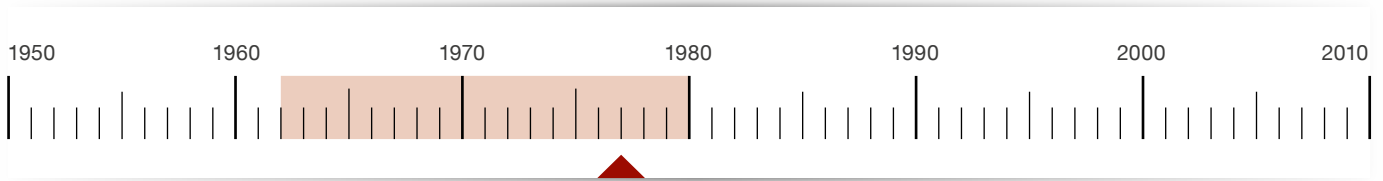
Fahrzeubeschreibung *Vehicle description*

Triumph Spitfire benannt nach dem britischen Jagdflugzeug · 1,5 L Reihenvierzylindermotor mit 51 kW (70 PS) und vollsynchronisierten 4-Gangschaltgetriebe · Exportmodell als Linkslenker · Seit 2019 vom letzten Fahrzeughalter nur mit Saisonkennzeichen (03-10) genutzt · Autoradio AM TB-R6000L · Abnehmbarer verchrom-

ter Kofferträger auf dem Heckdeckel · Der Motor wurde 2019 generalüberholt (Rechnungen vorhanden) · Die Sitze und die Türverkleidungen in 2020 mit schwarzem Kunstleder neu bezogen · Deutsche Zulassungsdokumente und H-Zulassung · Dieser typische englische Roadster ist in gutem Zustand und garantiert viel Fahrspaß

Triumph Spitfire named after the British fighter plane · 1.5 L in-line four-cylinder engine with 51 kW (70 hp) and fully synchronized 4-speed manual transmission · Export model as left-hand drive · Used by the last vehicle owner since 2019 only with seasonal license plates (03-10) · AM TB-R6000L car stereo · Removable chrome luggage rack on the trunk lid · The engine was completely overhauled in 2019 (invoices available) · The seats and the door panels reupholstered in 2020 with black leatherette · German registration + admission as historic vehicle · This typical English roadster is in a good condition and guarantees lots of driving fun

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1977	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	58.454 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.474	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>	schwarz-beige <i>schwarz-beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	164 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* **8.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 20



XT0720

FAIRTHORPE

Electron Minor (RHD)



Modellbeschreibung *Model description*

Fairthorpe-Autos wurden zwischen 1954 und 1961 in Chalfont St. Peter, Buckinghamshire, England, und von 1961 bis 1973 in Denham, Buckinghamshire, hergestellt. Fairthorpe Ltd wurde von Air Vice Marshal Donald Bennett gegründet. Die ersten Autos waren leichte zweisitzige Modelle mit Motorradmotoren und Glasfaserkarosserien. 1956 erschien der offene 2-Sitzer Electron mit einem 1098-cm³-Coventry-Climax-Motor mit oberliegender Nockenwelle. Die Vorderadaufhängung war mit Schraubenfedern unabhängig und rundum wurden Trommelbremsen verwendet. 1957 folgte eine preisreduzierte Version, der Electron Minor, der den Standard SC-Motor, das Getriebe und

die Hinterachse des Standard Ten verwendete. Electron Minor, dessen Name Fairthorpe hauptsächlich in Erinnerung geblieben ist. Dieses Auto hatte eine bemerkenswerte Straßenlage, war sparsam und schnell. Es hatte zwei bequeme Sitze und einen großen Kofferraum mit einem 10-Gallonen-Benzintank. Ursprünglich als komplettes Auto angeboten, kam der große Durchbruch, als 1959 entdeckt wurde, dass man keine Mehrwertsteuer zahlen musste, wenn man es selbst aus einem Bausatz herstellte. Bis 1970 wurden 700 Fahrzeuge produziert und waren die Hauptstütze des Unternehmens. Die Autos waren fertig montiert oder als Bausatz erhältlich

Fairthorpe cars were manufactured at Chalfont St Peter, Buckinghamshire, England between 1954 and 1961 and at Denham, Buckinghamshire, between 1961 and 1973. Fairthorpe Ltd was founded by Air Vice Marshal Donald Bennett. The first cars were lightweight two-seater models with motorcycle engines and fiberglass bodies. In 1956 the open 2-seater Electron appeared, with a 1098 cc overhead cam Coventry Climax engine. The front suspension was independent with coil springs and drum brakes were used all round. A price reduced version followed in 1957, the Electron Minor, which used the Standard SC engine, gearbox and rear axle from the Standard Ten. Electron Minor, whose name is mainly remembered by Fairthorpe. This car had remarkable road holding, was economical and fast. It had two comfortable seats and a large trunk with a 10-gallon gas tank. Originally offered as a complete car, the big breakthrough came when it was discovered in 1959 that you didn't have to pay VAT if you built it yourself from a kit. By 1970, 700 vehicles were produced and were the mainstay of the company. The cars were fully assembled or available as kits

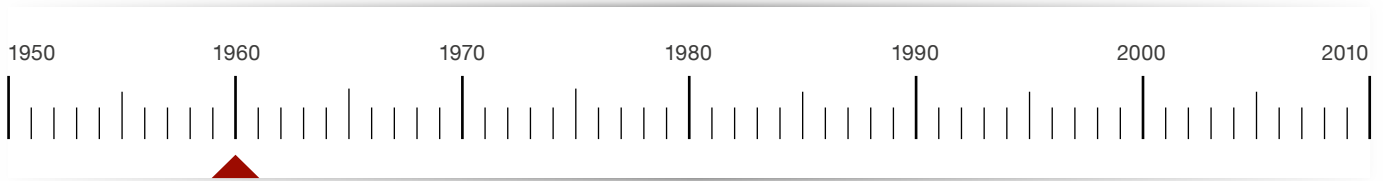
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Zweisitziger englischer Sportwagen mit nur 610 kg Leergewicht · 1,2 L Vierzylinderreihenmotor mit 36 kW (49 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe · Anzahl der Fahrzeughalter nicht bekannt · Tachostand 30.117 Meilen abgelesen · Leichte GFK-Grosserie und Stahlrahmen · Mounthey Sportlederlenkrad und andere fahrzeug-

spezifische Modifikationen in ZLB eingetragen · Kunstlederbezogene Schalensitze · Meilentacho mit KM-Skala, Motortemperatur, Tankanzeige, Motoröldruck und Elektrik Instrumente · vom englischen Traditionsunternehmen Smiths · Deutsche Zulassungsdokumente · Dieser kleine Sportwagen ist erstaunlich agil

Two-seater English sports car with a curb weight of only 610 kg · 1.2 L four-cylinder in-line engine with 36 kW (49 hp) and 4-speed manual gearbox · Number of vehicle owners not known · Odometer reading 30,117 miles · Lightweight GRP body and steel frame · Mounthey sports leather steering wheel and other vehicle-specific modifications entered in ZLB · Leatherette bucket seats · Mileage speedometer with KM scale, engine temperature, fuel gauge, engine oil pressure and electrical instruments · from the traditional English company Smiths · German registration documents · This little sports car is amazingly agile

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1960	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	30.117 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.200	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau <i>blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	36 / 49	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	134 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 21



XT0721

FORD

Thunderbird



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 entsprechenden Verbräuchen. Nach Jahren von "länger, breiter, schwerer" kehrte sich der Trend um, spätere Donnervögel waren wieder leichter und sportlicher.

First a sports car in direct competition with the Chevrolet Corvette or European competitors such as Jaguar and Porsche, then quite soon a "personal luxury car" for dignified cruising – the Ford Thunderbird was always a product of the zeitgeist of its era. The company's market strategists had their ear to the market and were very successful with this strategy for decades. Connoisseurs distinguish a total of 11 generations, from the "Classic Bird" and "Square Bird" of the 1950s, to the "Bullet Bird", "Flair Bird" and "Glamour Bird" of the 1960s, "Big Bird" and "Torino Bird" of the 1970s, to the "Box Bird", "Aero Bird", "Super Bird" of the 1980s/90s and the "Retro Bird", which, however, was not to enjoy great success from 2002 to 2005. Typical American features of the pre-1980 models were the large V8 engines with up to 7.5 litres of displacement – and corresponding fuel consumption. After years of "longer, wider, heavier", the trend was reversed and later thunderbirds were again lighter and sportier.

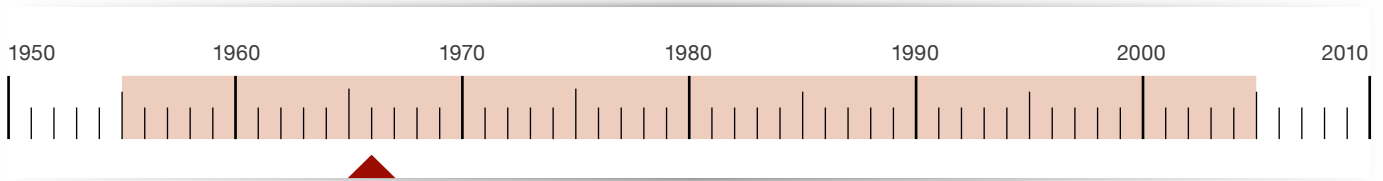
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Dieser "Flair Bird" ist das luxuriöseste Model der "Donnervogel"-Familie · 7,0 L (429cui) V8 Big Block Motor mit 254 kW (345 PS) und Automatikgetriebe · Bei Ford in den USA produziert · Im Jahr 2007 begann die uns bekannte Fahrzeughistorie in den Niederlanden · In 2009 in Deutschland zugelassen · Seit 2010 im Besitz des aktuellen Fahrzeughalters · Luxuriöses Interieur aus roter Polsterung, Verkleidung und Chromapplika-

tionen · Original Autoradio, Weißwandreifen · Foto-Dokumentation der Neulackierung vorhanden · Oldtimer-Kurzbewertung von 2017, Zustandsnote 3+ · Deutsche Zulassungsdokumente, H-Zulassung, gültige HU bis 08/2023 · Keine Veränderungen des Originalzustands · Dem Alter entsprechend ist der "Donnervogel" in einem gutem Pflege- und Erhaltungszustand

This Flair Bird is the most luxurious model of the Thunderbird family · 7.0 L (429cui) V8 big block engine with 254 kW (345 hp) and automatic transmission · Produced at Ford in the U.S. · Known history starts in the Netherlands in 2007 · In 2009 registered in Germany · Since 2010 with the current owner · Luxurious interior with red upholstery, trim and chrome applications · original car radio, whitewall tires · Photo documentation of repainting available · Classic car appraisal 2017 (grade 3+) · German registration, admission as historic vehicle + valid technical control (MOT) until 08/2023 · Untinkered original condition · Considering its age the "Bird" is in a good maintenance and preservation condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1966	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	78.250 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	6.933	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz <i>black</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	254 / 345	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	rot <i>red</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	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>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

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

Lot 22



ALFA ROMEO

GT 1300 Junior (Bertone)



Modellbeschreibung *Model description*

Im Jahre 1962 präsentierte Alfa Romeo mit der Giulia der Baureihe 105 den Nachfolger für die Giulietta, eine sportliche, viertürige Familienlimousine – und vielleicht eine der großartigsten Alfa-Reihen aller Zeiten. Ein Jahr später kam eine Coupé-Version hinzu, mit leicht verkürztem Radstand und noch etwas kräftigeren Motoren. Dies machte sie, in Verbindung mit dem meisterhaften Design von Giorgetto Giugiaro bei Bertone, zu einem extrem populären Auto. Die Modellbezeichnungen wechselten ständig, es soll 16 verschiedene Versionen des Coupés geben, weswegen man sie der Einfachheit

halber allgemein als "Bertone" bezeichnet. Alle Motoren waren Reihen-Vierzylinder mit Hubräumen zwischen 1,3 und 2,0 Litern und einer Leistung von 64 kW (87 PS) bis 96 kW (131 PS). Sogar die kleineren Maschinen im GT Junior-Einstiegsmodell waren mit dem Leergewicht von knapp über einer Tonne keineswegs überfordert. Insgesamt wurden 222.000 Exemplare des "Bertone Coupés" während der 14-jährigen Produktionsspanne gefertigt, die 1977 endete. Die verbliebenen sind zumeist in Sammlerhand und die Preise steigen kontinuierlich.

In 1962, Alfa Romeo presented the Giulia of the 105 series, the successor to the Giulietta, a sporty, four-door family saloon – and perhaps one of the greatest Alfa ranges of all time. A year later, a coupé version was added, with a slightly shorter wheelbase and even more powerful engines. This, combined with Giorgetto Giugiaro's masterful design at Bertone, made it an extremely popular car. The model names changed constantly, there were said to be 16 different versions of the coupé, which is why they are generally referred to as "Bertone" for simplicity's sake. All engines were in-line four-cylinders with displacements between 1.3 and 2.0 litres and power ranging from 64 kW (87 hp) to 96 kW (131 hp). Even the smaller engines in the entry-level GT Junior were by no means overpowered by the kerb weight of just over one tonne. A total of 222,000 examples of the "Bertone Coupé" were built during the 14-year production span, which ended in 1977. The remaining ones are mostly in collector's hands and the prices are continuously rising.

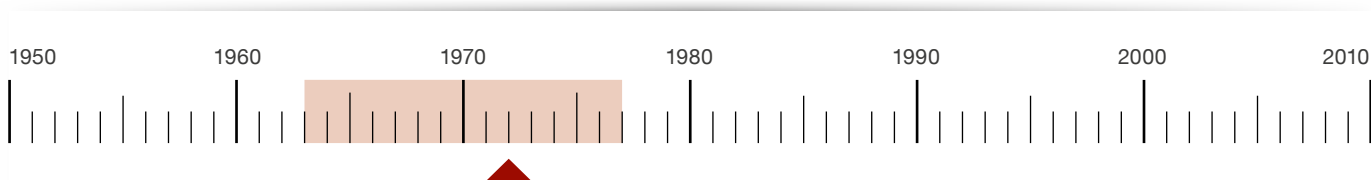
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Gelungener Umbau vom GT 1300 Junior zum 2.0 GT-Veloce · 2,0 L DOHC-4-Zylindermotor mit 96 kW (131 PS) und 5-Gang-Schaltgetriebe · 2 Fahrzeughalter, letzter eingetragener Halter seit 2015, aktuell aus privater Sammlung · Laufleistung laut Rechnungen etc. plausibel · Einbau der 2,0-L-Technik (Motor, Getriebe, Vorderachse, Hinterachse und Bremsanlage) aus Baureihe 105.21 (GTV), bestätigt durch TÜV-Gutachten,

siehe auch vorhandene Rechnungen · 2019 Einbau von Weber-Doppelvergaser · Unterboden überholt und geschweißt · Neue Leichtmetall-Felgen im GTA-Style · Kraftstoffpumpe erneuert · TÜV-Classic Cars Basisbewertung mit Zustandsnote 2- · Deutsche Zulassungsdokumente und H-Zulassung · Allgemeinzustand mit Gebrauchsspuren und typischem Alfa Romeo Fahrspaß

Successful conversion from the GT 1300 Junior to the 2.0 GT Veloce · 2.0 L DOHC 4-cylinder engine with 96 kW (131 hp) and 5-speed manual gearbox · 2 vehicle owners, last registered owner since 2015, currently from a private collection · Mileage according to invoices plausible · Installation of the 2.0 L technology (engine, transmission, front axle, rear axle and brake system) from the 105.21 Series (GTV), confirmed by TÜV report, see also available invoices · 2019 installation of Weber double carburettor · Underbody overhauled and welded · New light alloy rims in GTA style · Fuel pump renewed · TÜV Classic Cars basic rating with condition grade 2- · German registration documents and admission as historic vehicle · Good all-over condition with signs of wear and typical Alfa Romeo driving pleasure

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1972	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	83.738 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.948	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	96 / 131	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>	193 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* **27.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 23



XT0699

PORSCHE

911 Carrera (996)



Modellbeschreibung *Model description*

Am 20. Februar 1992 gibt der Porsche-Vorstand grünes Licht für die Entwicklung eines neuen, revolutionären 911: Der Typ 996 wird als erster Serien-Elfer einen wassergekühlten Boxermotor erhalten. 1997: Der neue 911 erscheint, 38 Prozent der Bauteile teilt er sich mit dem kleineren Boxster. 1998: Im April debütiert das 996 Cabrio, im Oktober folgt der Carrera 4 mit Allradantrieb. Zum Modelljahr 1999 werden die "Spiegelei"-Scheinwerfer abgeschafft, die Blinker sind jetzt weiß. 2000: Der Nachfolger des 993 RS heißt 996 GT 3, der Sauger liefert 360 PS. Der neue 996 Turbo leistet

420 PS und bildet die Basis für den GT2 mit 3,6-Liter-Biturbo und 462 PS, Spitze: 315 km/h. 2001: Facelift mit neuer Front und geänderten Heckleuchten. Der Carrera bekommt die Scheinwerfer des Turbo, Hubraum und Leistung wachsen auf 3,6 Liter und 320 PS. Der 996 Targa mit dreiteiligem Glasdach und erstmals hochklappbarer Heckscheibe erscheint. 2002: GT3 und GT2 werden überarbeitet. 2003: Turbo Cabrio und GT3 RS sind neu. 2004: Der Turbo S (450 PS) ist das letzte 996-Aufgebot. 2005: Mit den letzten Turbo enden nach über 177.000 Autos die 996-Produktion.

On 20 February 1992, the Porsche Board of Management gives the go-ahead for the development of a new, revolutionary 911: The Type 996 will be the first production 911 to have a water-cooled boxer engine. 1997: The new 911 appears, sharing 38 percent of its components with the smaller Boxster. 1998: The 996 Cabrio debuts in April, followed in October by the Carrera 4 with all-wheel drive. For the 1999 model year, the "fried egg" headlights are abolished and the indicators are now white. 2000: The successor to the 993 RS is called the 996 GT 3, the naturally aspirated model delivers 360 hp. The new 996 Turbo produces 420 hp and forms the basis for the GT2 with 3.6-litre biturbo and 462 hp, top speed: 315 km/h. 2001: Facelift with new front and modified rear lights. The Carrera gets the headlights of the Turbo, displacement and power increase to 3.6 litres and 320 hp. The 996 Targa with three-part glass roof and for the first time folding rear window appears. 2002: GT3 and GT2 are revised. 2003: Turbo Cabrio and GT3 RS are new. 2004: The Turbo S (450 hp) is the last 996 line-up. 2005: With the last Turbo, 996 production ends after more than 177,000 cars.

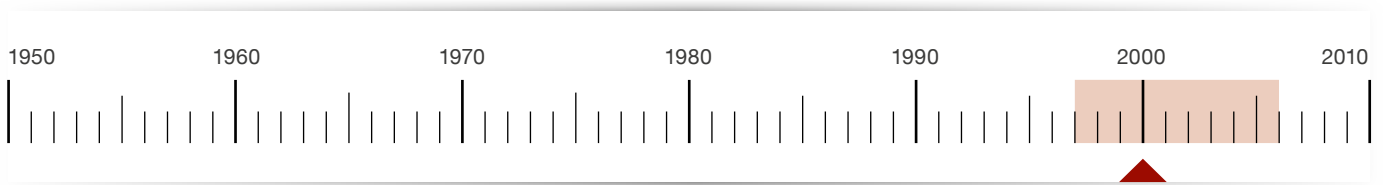
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der „neue“ Porsche als Novum mit den ovalen Scheinwerfern mit dem Spitznamen "Spiegelei" · 6 Zylinder wassergekühlter 3.4 Liter Boxer Motor mit 300 PS · 5 Gang Tiptronic Getriebe · Lenkrad mit Tiptronic Bedienung · Klangpaket mit CD Wechsler · Windstopp, PDC Bordcomputer · Elektrisches Verdeck in Schwarz · Fahrersitz elektrisch mit Memory und Sitzheizung · TURBO LOOK 18 Zoll Räder · Bremsscheiben sowie

Klimakompressor erneuert · Einen kompletten Fahrzeugcheck durch Russ-Automobile in Wiesbaden durchgeführt · Der Tachostand wurde durch Auslesen der Fahrzeugdaten vom Halter bestätigt · Serviceheft + Betriebsanleitungen vorhanden · Deutsche Zulassung · Der "neue" Elfer mit wenig Gebrauchspuren

The „new“ Porsche with the new oval headlights nicknamed "Fried eggs" · 6 cylinders water cooled boxer 3.4 litres engine with 300 hp · 5-speed Tiptronic transmission · Steering wheel with Tiptronic controls · Sound package with CD changer · Wind breaker, PDC on-board computer · Black electric hood · Electric driver's seat with memory and seat heating · TURBO-LOOK 18" wheels · Brake discs and the air conditioning compressor renewed · Russ-Automobile in Wiesbaden carried out a complete vehicle check · The odometer reading was confirmed by reading the vehicle data from the owner · Service book and owner's manual available · German registration · The "new" 911 with only few signs of wear

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	2000	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	119.500 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.387	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau-metallic <i>blue-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	221 / 300	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>	275 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* **32.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 24



XT0704

JAGUAR

XK120 OTS Le Mans



Modellbeschreibung *Model description*

Jaguars erster Sportwagen nach dem 2. Weltkrieg wurde auf der Earls Court Autoausstellung in London im Jahr 1948 vorgestellt. Er war mit einem brandneuen und sehr modernen Motor ausgerüstet, mit doppelter, oben liegender Nockenwelle, welcher für den Mark VII bestimmt war. Die Produktion der Limousine verzögerte sich jedoch, und so war der XK 120-Prototyp der Star der Show. Das Design von Sir William Lyons kam extrem gut an und Bestellungen für den XK 120 trafen zahlreich ein. Aufgrund der Tatsache, dass der Sportwagen zudem relativ preiswert zu haben war, wurde er ein Riesenerfolg; nicht nur auf dem heimischen Markt, sondern insbesondere in den USA. Ein ge-

schlossenes Coupé ("fixed head coupé", ab 1951) und ein Cabrio ("drop head coupé", ab 1953) rundeten das Programm ab. Alle XK 120 hatten 3,4 Liter-6-Zylindermotoren verbaut, von 119 kW (162 PS) bis zu 157 kW (213 PS). Mit dieser Leistung und einer Höchstgeschwindigkeit von knapp 200 km/h (über 120 Meilen, daher der Name...) war der XK 120 natürlich auch gerüstet für eine erfolgreiche Motorsport-Karriere. Das Design wurde mit geringen Änderungen für die beiden Nachfolgermodelle, den XK 140 (1954–1957) und den XK 150 (1957–1961), beibehalten. Der Motor überlebte in modifizierter Form mit bis zu 4,2 Litern Hubraum bis in die frühen 1990er.

Jaguar's first post-World War II sports car was launched at the Earls Court Motor Show in London in 1948. It was fitted with a brand new and very modern engine, with double overhead camshaft, which was intended for the Mark VII. Production of the saloon was delayed, however, and so the XK 120 prototype was the star of the show. Sir William Lyons' design was extremely well received and orders for the XK 120 arrived in large numbers. Due to the fact that the sports car was also relatively inexpensive, it became a huge success; not only on the domestic market, but especially in the USA. A closed coupé ("fixed head coupé", from 1951) and a convertible ("drop head coupé", from 1953) rounded off the range. All XK 120s had 3.4 litre 6-cylinder engines, from 119 kW (162 hp) up to 157 kW (213 hp). With this power and a top speed of just under 200 km/h (over 120 miles, hence the name...), the XK 120 was naturally equipped for a successful motorsport career. The design was retained with minor changes for the two successor models, the XK 140 (1954–1957) and the XK 150 (1957–1961). The engine survived in modified form with up to 4.2 litres of displacement until the early 1990s.

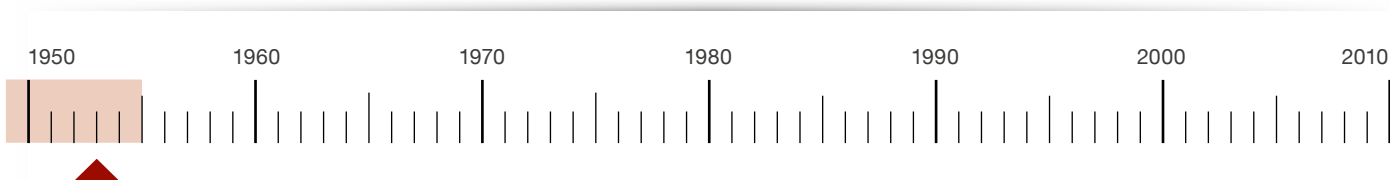
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Die Urversion der Jaguar XK-Baureihe · 3,5 Liter Reihensechszylinder-Ottomotor mit 134 kW (182 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe · Zwischen 1953 und 1956 Teilnahme an 2 Le Mans Rennen mit amerikanischen Rennfahrern · Letzte amerikanische Zulassung in Oakland, California · Der letzte eingetragene Halter hat 2003 das Fahrzeug in den Niederlanden erworben. Fotos des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Kaufs sind vorhanden · In fast 10 Jahren wurde der Roadster umfangreich restauriert, auf vielen Fotos dokumentiert · Neben der Motor-Revision und der Bearbeitung diverser

Karoseriesegmente, befasste sich der Besitzer im Detail mit dem Interieur · Die Sitze wurden vom Rahmen bis zum Bezug revidiert. Sie erhielten eine neue Polsterung und einen Lederbezug. Die Armaturen wurden überholt und das Armaturenbrett mit Leder bezogen · Aufgerüstet mit den typischen Brooklands Scheiben, eine kleine Windschutzscheibe · Deutsche Zulassungsdokumente, H-Zulassung · Die Außenlackierung in klassischen Grautönen, sowie die Chromteile mit leichten Gebrauchsspuren bestätigen den edlen Gesamtzustand

The original version of the Jaguar XK series · 3.5L in-line six-cylinder gasoline engine with 134 kW (182 hp) and 4-speed manual gearbox · Between 1953 and 1956 participation in 2 Le Mans races with American racing drivers · Last registration in the U.S. was in Oakland, California · The last owner bought the Jaguar 2003 in the Netherlands. Photos of the condition at the time of purchase are available · During almost 10 years the roadster was extensively restored. Photo documentation available · Revision of the engine and of various body segments · The seats were overhauled and renewed from the frame to the upholstery; revision of the instruments; the dashboard was covered with leather · Upgraded with the typical Brooklands windows, a small windshield · German registration documents + admission as historic vehicle · The exterior paint in classic gray tones, as well as the chrome parts with minimal signs of use confirm the classy overall condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1953	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	23.805 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.417	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	grau <i>grey</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	134 / 182	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>	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* **85.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 25



XT0701

FIAT

500



Modellbeschreibung *Model description*

Hier ist es, das Original der kleinen Knutschkugel! Ein Auto, das man einfach lieb haben muss: Der 1957 vorgestellte Fiat 500. Er ist sowohl eine Ikone der 60er-Jahre als auch ein Symbol italienischer Kompaktbauweise. Mit dem überarbeiteten F-Modell wurden beim 500er erstmals vorne angeschlagene Türen verbaut, welche die sogenannten "Selbstmördertüren" früherer Modelle ablösen. Die Leistung kam von einem im Heck montierten 499 ccm-Motor mit 13 kW (18 PS). Wer mehr Luxus wollte, musste zum Fiat 500 F L greifen: gesteppte Seitenverkleidungen, Kartentaschen in den Türen, Chrombügel

an den Stoßstangen und ein Breitbandtacho mit Benzinuhr waren die Ausstattungs-Highlights. Der 500 F wurde von 1965 bis 1972 gebaut. Er diente auch diversen Autoveredlern als Basis für optische und technische Veränderungen. Im Jahr 1972 erschien die letzte Version, 500 R ("Rinnovata") genannt, sie blieb bis 1975 in Produktion. Insgesamt wurden über 3,7 Millionen Einheiten des Fiat 500 gebaut. Die ungebrochene Popularität dieses Modells ließ Fiat im Jahr 2007 eine neue Version des 500 im Retro-Look auf den Markt bringen.

Here it is, the original of the little cuddly ball! A car you simply have to love: the Fiat 500, introduced in 1957, is both an icon of the 1960s and a symbol of Italian compact design.

With the revised F model, front-hinged doors were installed in the 500 for the first time, replacing the so-called "self-moving doors" of earlier models. Power came from a rear-mounted 499 cc engine producing 13 kW (18 hp). If you wanted more luxury, you had to go for the Fiat 500 F L: quilted side panels, map pockets in the doors, chrome bars on the bumpers and a broadband speedometer with fuel gauge were the equipment highlights. The 500 F was built from 1965 to 1972. It was also used by various car tuners as a basis for optical and technical modifications. In 1972 the last version, called 500 R ("Rinnovata"), was released and remained in production until 1975. In total, more than 3.7 million units of the Fiat 500 were built. The unbroken popularity of this model led Fiat to launch a new version of the 500 with a retro look in 2007.

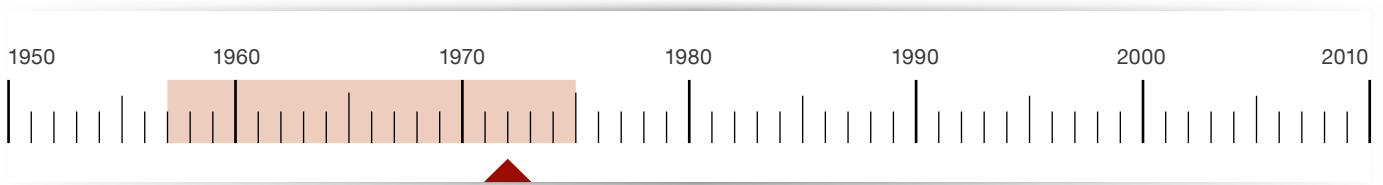
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Sympathischer kleiner Fiat Cinquecento, das Kultauto einer vergangenen Zeit · 0,6 Liter Zweizylinder-Ottomotor mit 17 kW (23 PS) und Viergang-Schaltgetriebe · Erstzulassung in Deutschland, 4 Halter in Deutschland · Letzter eingetragener Fahrzeughalter seit 2016 · In den Jahren 1999 und 2016 teilrestauriert · Motorwechsel auf 589 cm³ und 17 kW, in Fahrzeugdokumente vermerkt ·

Stoßfänger vorne und hinten mit Rammbügel, modelltypisches 2-fach Faltdach · Sitzumbau mit stärkeren Polstern und integrierter Nackenstütze (Originalsitze vorhanden) · mit Weißwandreifen und Kofferträger auf Heckklappe ausgestattet · Deutsche Zulassungsdokumente und H-Zulassung Schicker Blickfang mit nur geringen Gebrauchsspuren

Cute little Fiat Cinquecento, the cult car of a bygone era · 0.6L two-cylinder gasoline engine with 17 kW (23 hp) and four-speed manual transmission · First registration in Germany, 4 owners in Germany · Last registered owner since 2016 · Partially restored in 1999 and 2016 · Engine changed to 589 cc and 17 kW, noted in vehicle documents · Front and rear bumper with ram bar, model-typical 2-fold roof · seat conversion with stronger upholstery and integrated neck support (original seats available) · equipped with whitewall tires and luggage rack on tailgate · German registration documents + admission as historic vehicle Chic eye-catcher with only minor signs of use

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1972	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	53.351 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	589	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau met. <i>blau met.</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	17 / 23	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	blau-grau <i>blau-grau</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	2	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	105 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* **7.500 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 26



XT0698

AUTOBIANCHI

Bianchina Berlina (110 F)



Modellbeschreibung *Model description*

Der Autobianchi Bianchina ist Mitglied einer Modellreihe von Kleinwagen, die auf der Plattform des Fiat Nuova 500 gebaut wurden. Die Bianchina-Modelle wurden 1957 in den Markt gebracht und war in verschiedenen Karosserievarianten erhältlich. Dazu gehörten der Berlina (Limousine – in Frankreich Lutèce genannt), das Cabriolet (Roadster), der Trasformabile (Drop-Top), der Panoramica (Kombi) und der Furgoncino (Van). Alle Modelle wurden bis 1970 produziert, wobei der Panoramica bis 1975 gebaut wurde. Alle mechanischen Bauteile übernahm Autobianchi vom Fiat 500 D. Die

Karosserie bekam stärkeres Blech und die Türen wurden mehr in das Fahrzeugdach hochgezogen. Dadurch war ein bequemerer Ein- und Aussteigen möglich. Der Treibstofftank erhielt eine Tonnen ähnliche Form, wodurch der vordere Raum mehr Fassungsvermögen erhielt. Insgesamt wurden nur 33.500 Fahrzeuge gebaut.

The Autobianchi Bianchina is a member of a subcompact model range built on the Fiat Nuova 500 platform. The Bianchina models were launched in 1957 and were available in different body styles. These included the Berlina (sedan – called Lutèce in France), the Cabriolet (roadster), the Trasformabile (drop-top), the Panoramica (estate) and the Furgoncino (van). All models were produced until 1970, with the Panoramica being built until 1975. Autobianchi took over all mechanical components from the Fiat 500 D. The body got stronger sheet metal and the doors were pulled up more into the vehicle roof. This made it easier to get in and out of the car. The fuel tank was given a barrel-like shape, which gave the front compartment more capacity. A total of only 33,500 vehicles were built.

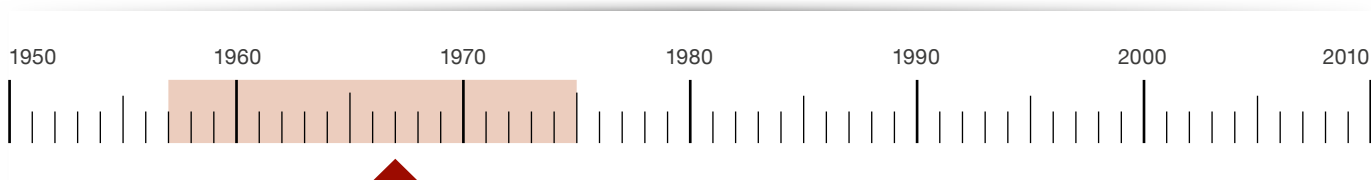
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Bianchina Berlina „Quattroposti“, ein echter Viersitzer · 0,5 L Zweizylinder-Ottomotor mit 13 kW (18 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe · Erstzulassung in Italien · Tachostand 64.116 km abgelesen · In den Fahrzeugdokumenten aus dem Jahr 2014 befindet sich eine Zulassung aus Polen

· Im Jahr 2018 erhielt der Berlina eine deutsche Zulassung mit einer Oldtimerbegutachtung · Dieser kleine italienische Liebling hat eine sympathische Patina und ist ein erstaunliches Raumwunder. Liebevoll der „Fernseher“ genannt

Bianchina Berlina „Quattroposti“, a real four-seater · 0.5 L two-cylinder petrol engine with 13 kW (18 hp) and 4-speed manual gearbox · First registration in Italy · Odometer reading 64116 km · There is a registration from Poland in the vehicle documents from 2014 · In 2018 the Berlina received a German registration with a classic car assessment · This small Italian cuttie has an appealing patina and offers plenty of space

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1967	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	64.116 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	499	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau <i>blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	13 / 18	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	2	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	85 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 **7.500 €** + 10% Aufgeld
Reserve + 10% surcharge

Lot 27



XT0709

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.

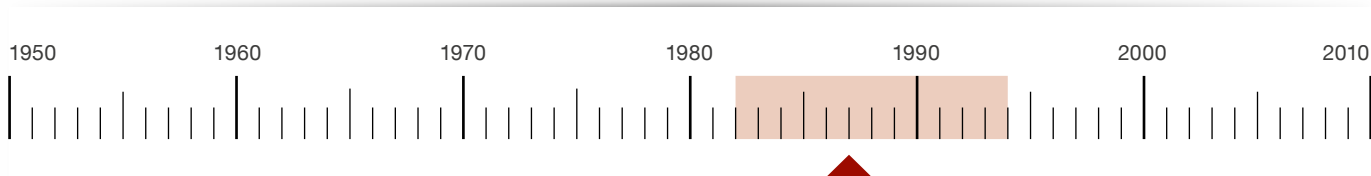
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

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>		

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

Lot 28



XT0682

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.

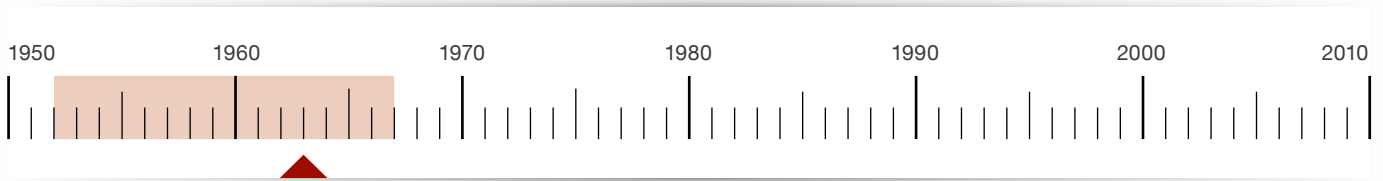
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

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) · Erneueres schwarzes Interieur · Motor wurde überholt und sämtliche Kabel erneuert · Luftfahrwerk, Sonder-

anfertigung 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 Mango-grün 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>	/ 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>	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* **59.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 29



XT0674

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, herge-

stellt 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.

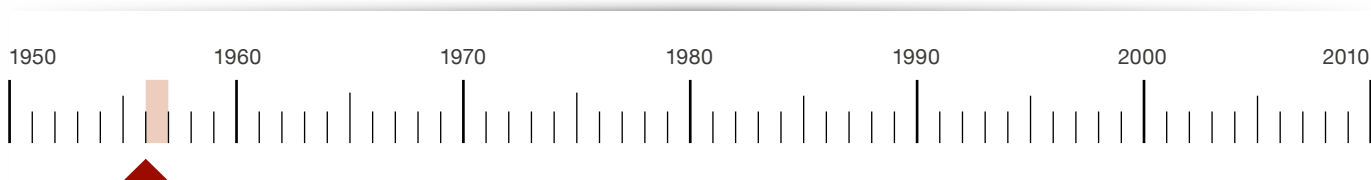
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Das "Traumschiff" der 50-iger für die Stars und Reichen: Das Lincoln Continental Mark II 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 Bestzu-

stand · Innenausstattung in ansprechender rot / weiß Farbkombination mit Chromapplikationen · Durchgehende Frontsitzbank mit zwei Rückenlehnen und Fondsitze in Leder · Weißwandreifen mit Original Radkappen, Original Autoradio · Deutsche Zulassungs-dokumente 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 2011Exterior 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-weiß</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>	 ... 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 **48.000 €** + 10% Aufgeld
Reserve *+ 10% surcharge*

Lot 30



XT0675

EuroMotor®

LUXUS-AUTOMOBILE & LEBENSART

DIE EXKLUSIVE LIFESTYLE-MESSE!

KOMPAKTER KOSMOS EINES LEBENSGEFÜHLS. FÜR MENSCHEN MIT DEM GESPÜR FÜR DAS BESONDERE.



„DIE WELT GEHÖRT DEM, DER SIE GENIESST.“

GIACOMO LEOPARDI

№10
2023

27. – 29. OKTOBER 2023

ICS INTERNATIONALES CONGRESSCENTER STUTTGART

WWW.EUROMOTOR-MESSE.DE

EINE VERANSTALTUNG DER RETRO MESSEN GMBH

Manufaktur 964



Ein Porsche 964
Pure Leidenschaft.

FON +49 (0) 171 771 55 32
www.manufaktur964.de

REGISTRIERUNG

als Bieter



Auktion am 03.06.2023 im Classicbid Zentrum Rheinhessen

Auction on 03.06.2023 at Classicbid Zentrum Rheinhessen

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. 92–94)

The general terms and conditions of Auktion & Markt AG apply (Page 92–94)

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 können Sie uns erreichen:

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

SCHRIFTLICHES GEBOT

Anmeldung



Auktion am 03.06.2023 im Classicbid Zentrum Rheinhessen

Auction on 03.06.2023 at Classicbid Zentrum Rheinhessen

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. 92–94)

The general terms and conditions of Auktion & Markt AG apply (Page 92–94)

Datum _____ Unterschrift _____
Date Signature



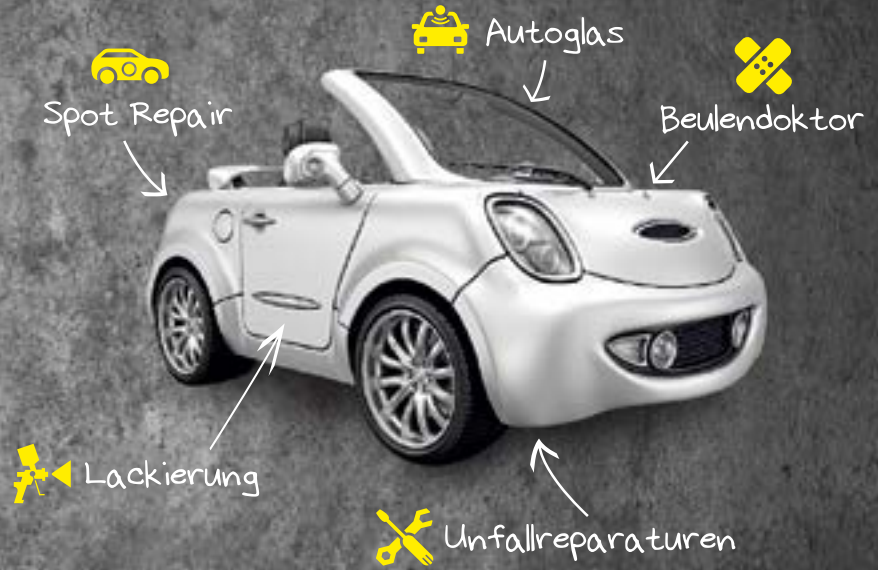
W

&

S

Profis in Sachen Karosserie und Lack

- ✦ Unfallreparatur und Karosseriearbeiten aller Fabrikate
- ✦ Meisterbetrieb
- ✦ TÜV / DEKRA zertifiziert
- ✦ Reparatur nach Herstellerangaben und nur mit Original-Ersatzteilen
- ✦ Partner von über 40 anerkannten Versicherungen



Seit über
25 Jahren

Athener Allee 4 · 55129 Mainz · ☎ 06131-619270 · www.wus-mainz.de

Maniac Mechanix

Custombikeschmiede & Motorradwerkstatt

- Service, Parts and More für Harley, Victory & Indian
- Individuelle Custombikes und Umbauten
 - Motor- & Getrieberevisionen
 - Motortuning von mild bis wild
- Professionelle Abstimmung auf einem modernem Prüfstand



www.maniacmechanix.de



Maniac Mechanix e.K. / Hahngasse 6 / 55457 Gensingen



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



TEILEN SIE MIT CLASSICBID DIE HINGABE ZU DEN TRAUMAUTOS DIESER WELT



Sie möchten einen Klassiker verkaufen?

Ihr Fahrzeug in unseren Live-Auktionen

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

Ihre Vorteile: maximale Aufmerksamkeit für Ihr Fahrzeug, zuverlässige Betreuung durch unser Team und ein marktgerechter Preis.

Wird Ihr Klassiker nicht versteigert, haben Sie die Möglichkeit, ihn bis zur nächsten Auktion bei uns im Freiverkauf anzubieten. Wir bewerben Ihr Fahrzeug auf verschiedenen Plattformen und stellen es in unserem Zentrum aus.



Sie möchten einen Klassiker kaufen?

Live-Auktionen und Freiverkauf

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.

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

Alle Informationen zu unseren Auktionen finden Sie auf www.classicbid.de/auktionen.



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 Personalausweises nachzuweisen.

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

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

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

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

Käufer aus anderen EU-Staaten als der Bundesrepublik Deutschland müssen vor ihrer Angebotsabgabe auf umsatzsteuerrechtlich regelbesteuerte Sachen außerdem die ihnen erteilte gültige internationale 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 abgege-

benes 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 Bundes-

republik Deutschland gültigen Umsatzsteuersatzes an den Versteigerer bezahlen. Der Sicherheitseinbehalt wird dem Käufer erstattet, sobald die umsatzsteuerrechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Hierzu ist dem Versteigerer die Unterschrift der ausgefüllten und mit einem Stempel vom Grenzzollamt der EU versehenen Ausfuhrerklärung vorzulegen. Der Anspruch auf Auszahlung des Sicherheitseinhalts 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

KLASSIKER-AUKTION

AGB

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.

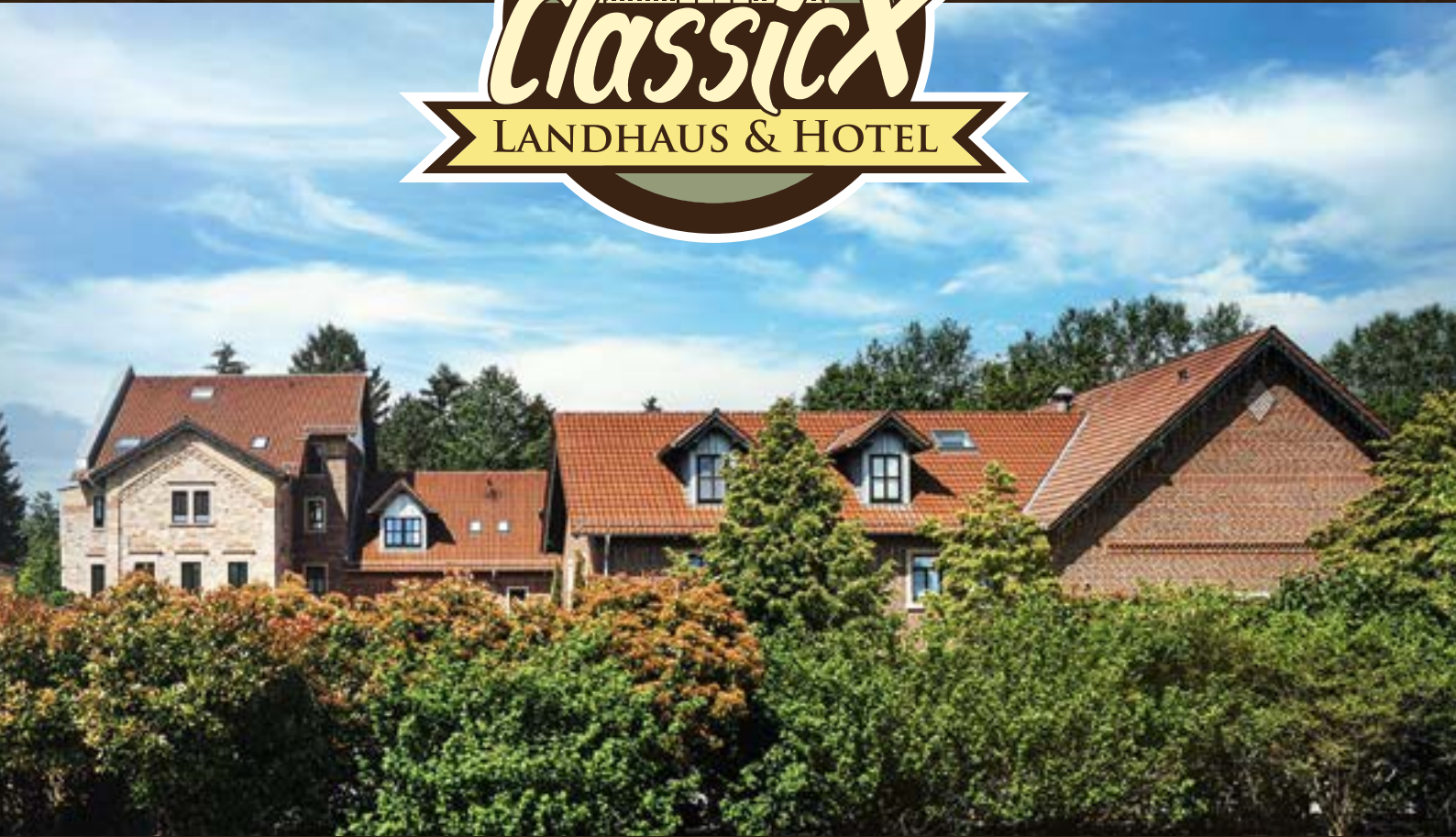
Ist der Käufer Unternehmer, ist bei allen aus dem Vertragsverhältnis sich ergebenden Streitigkeiten der Sitz des Käufers ausschließlicher Gerichtsstand. Dies gilt auch für den Fall, dass der Käufer bei Vertragsschluss keinen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland oder nach Vertragsschluss seinen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



WILLKOMMEN IM LANDHAUS

ERHOLEN, TAGEN, FEIERN – IM HERZEN VON RHEINHESSEN

Doppel- und Einzelzimmer • komfortabel und gemütlich • reichhaltiges Frühstück



Tagen oder Feiern im Landhaus – unsere attraktiven Räumlichkeiten machen's möglich!

WEITERE INFORMATIONEN UNTER 06727-897699100
ODER AUF WWW.CLASSICX-LANDHAUS.DE

ClassicX Landhaus & Hotel · Kreuznacher Str. 61 · 55457 Gensingen



Classicbid ist eine Marke der

AUKTION & MARKT
AKTIENGESELLSCHAFT