



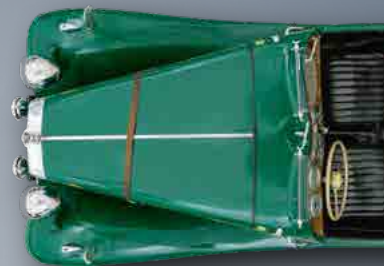
CLASSICBID

automobile

KLASSIKER-AUKTION

Samstag, 27. April 2024
auf der RETRO CLASSICS®

Messe Stuttgart
Halle 1, Stand H80
Auktion ab 15 Uhr



Auktionskatalog

EINLIEFERUNGEN JEDERZEIT WILLKOMMEN!

RETRO
CLASSICS®
MESSE FÜR FAHRMASSIALEN

25. - 28. 4. 2024
MESSE STUTTGART
WWW.RETRO-CLASSICS.DE



INHALT



Lot		Seite
	Herzlich Willkommen	06
	Der Traum von Ihrem Klassiker, zum Greifen nah	08
	Sie möchten einen Klassiker verkaufen oder kaufen?	11
	Klassiker-Hot-Spot am Rande des Rhein-Main-Gebiets	12
	5 Jahre Classicbid Zentrum Rheinhessen	16
Lot 01	Tag Heuer Monaco, Wanduhr	18
Lot 02	Tag Heuer Carrera, Armbanduhr	18
Lot 03	Ferrari Felge im Präsentationsschrank, Dekoration	19
Lot 04	Porsche 356 Speedster, Wandbild	19
Lot 05	NSU Wankel Spider (Typ 56), 1966	20
Lot 06	Ford Escort, 1969	22
Lot 07	Fiat 124 Sport Coupé 1400, 1970	24
Lot 08	Volkswagen Phaeton V8 lang, 2012	26
Lot 09	Mercedes-Benz 560 SEC (C126), 1991	28
Lot 10	Cadillac Deville Serie 62, 1956	30
Lot 11	Rolls Royce Corniche (LHD), 1977	32
Lot 12	De Tomaso Pantera (Tipo 874), 1973	34
Lot 13	Ford Capri 2.6 RS, 1973	36
Lot 14	BMW Z8, 2001	38
Lot 15	Chopard Mille Miglia Gran Turismo XL, Wanduhr	40
Lot 16	Panerei California Limitiert, Armbanduhr	40
Lot 17	Lotus, Wanduhr	41
Lot 18	Smart ebike, Pedelec	41
Lot 19	Ford Escort De Luxe MK1 1100, 1970	42
Lot 20	Triumph 1800 Roadster (RHD), 1947	44
Lot 21	Glas S 1004, 1964	46
Lot 22	BMW 318i Touring (E30), 1993	48
Lot 23	Lincoln Continental Town Car, 1979	50
Lot 24	Volkswagen T3 Joker Camper, 1985	52



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
Lot 25	Ferrari Mondial T Pininfarina, 1990	54
Lot 26	Austin-Healey MK II BJ7 (LHD), 1962	56
Lot 27	Jaguar E-Type Series III V12 (Roadster), 1973	58
Lot 28	Mercedes-Benz 280 SL Pagode (W113), 1970	60
Lot 29	Porsche 944 Turbo Cup Rennwagen, 1986	62
Lot 30	Land Rover Defender 90 Autobiography Edition LHD, 2015	64
Lot 31	Tag Heuer Monaco, Wanduhr	66
Lot 32	Rolex Oyster Perpetual Bubble Back, Armbanduhr	66
Lot 33	Lotus Uhr an Feder; Standuhr	67
Lot 34	Maurice Lacroix Aikon Mahindra Racing, Armbanduhr	67
Lot 35	TVR Chimaera 400, 1996	68
Lot 36	Plymouth Business Coupé, 1937	70
Lot 37	Mercedes-Benz SL 500 (R129), 2000	72
Lot 38	Triumph TR6 PI (LHD), 1973	74
Lot 39	Volkswagen Käfer 1200 L „Jubiläum 50 Jahre“, 1989	76
Lot 40	Volkswagen Käfer 1303 LS Cabrio, 1973	78
Lot 41	ENTFÄLLT Renault Sport Spider, 1997	80
Lot 42	Mercedes-Benz 280 SE 3.5 (W111), 1971	82
Lot 43	Lancia Delta HF Integrale EVO II „Edizione Finale“ Nr. 194/250, 1995	84
Lot 44	Aston Martin DB 2 / 4 Mk I, 1953	86
Lot 45	Chopard Mille Miglia 2020 Race Edition, Armbanduhr	88
Lot 46	Tag Heuer Monaco „Spezial Edition“, Wanduhr	88
Lot 47	Tag Heuer Monaco, Wanduhr	89
Lot 48	Wanduhr	89
	Bieterregistrierung	91
	Schriftliches Gebot	93
	Fahrzeuge bei Classicbid versteigern – so wird's gemacht!	95
	AGB	96

HERZLICH WILLKOMMEN

zur Classicbid-Auktion auf der RETRO CLASSICS® in Stuttgart

Liebe Freundinnen und Freunde klassischer Automobile!

Am **27. April 2024** erwartet Sie die nächste Classicbid-Auktion auf der RETRO CLASSICS® in Stuttgart. **Ab 15 Uhr** werden 48 Lots auf dem großen Classicbid-Stand in Halle 1 versteigert.

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

*„Ab 15 Uhr werden
48 Lots auf dem großen
Classicbid-Stand
in Halle 1 versteigert.“*

Lektüre des Kataloges und drücken Ihnen jetzt schon die Daumen, dass Sie den Zuschlag für Ihr persönliches Wunschfahrzeug erhalten.

Ihr Classicbid-Team

Live-Auktion mit Online-Beteiligung

Die Classicbid-Auktion am 27. April erfolgt live vor Ort – zusätzlich sind gewerbliche Händler als Online-Bieter über unsere Partnerseite [Autobid.de](https://www.autobid.de) zugeschaltet.



Sie können nicht vor Ort sein?

Falls Sie nicht vor Ort sein können, geben Sie einfach ein schriftliches Gebot ab. Dazu nennen Sie uns Ihren maximalen Preis und der Auktionator vertritt Sie in der Funktion eines Biet-Agenten, in dem er Ihr Gebot so niedrig wie möglich und so hoch wie nötig in die Auktion einbringt – bis zum Erreichen des Ihrerseits gesetzten Limits. Ein entsprechendes Formular haben wir für Sie vorbereitet, Sie finden es auf Seite 93. Wir empfehlen aber, wenn möglich, persönlich an der Auktion teilzunehmen. Dieses Erlebnis sollten Sie sich nicht entgehen lassen.

Registrierung und Besichtigung

Um Ihre Bieterkarte für die aktive Teilnahme an der Auktion zu erhalten, ist es erforderlich, sich rechtzeitig vor Auktionsbeginn an der Anmeldung zu registrieren. Selbstverständlich können Sie auch gerne schon vorab Ihre Registrierung bei uns einreichen. Bitte verwenden Sie dazu das Formular auf Seite 91 und nutzen Sie unbedingt unser Angebot, die Auktionsfahrzeuge schon im Vorfeld ausgiebig zu besichtigen. Einfach telefonisch unter +49 6727 89718-100 einen Termin vereinbaren – wir freuen uns auf Sie.

Ausrufpreis, Hammerpreis, ...

Der **Ausrufpreis**: Zu diesem Preis wird das Fahrzeug bei uns in der Auktion angeboten und bei Erreichen oder Überschreiten verkauft.

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





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.



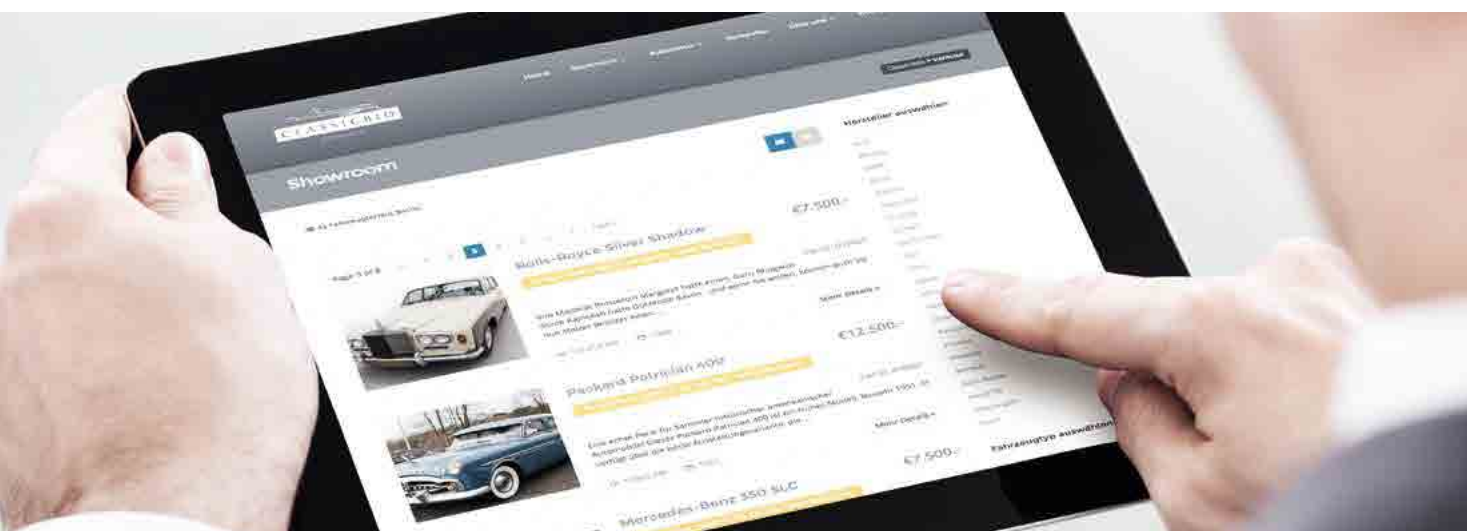


Ihr Fenster zur Welt der automobilen Leidenschaft

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.



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. Weitere Informationen finden Sie unter www.classicbid.de/verkaufen.



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 automobiler 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.





CLASSICBID ZENTRUM RHEINHESSEN: KLASSIKER-HOT-SPOT AM RANDE DES RHEIN-MAIN-GEBIETS



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

ECKDATEN ZUM CLASSICBID ZENTRUM RHEINHESSEN:

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



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

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

als 150 automobile Klassiker ausgestellt sind. Im selben Gebäude bewirbt zudem das ClassicX Café & Restaurant seit seiner Eröffnung im Sommer 2018 viele Gäste aus der gesamten Umgebung. Vom saftigen Steak über Pizza bis hin zu hausgemachten Desserts bietet das ClassicX ein kulinarisches Erlebnis – geprägt vom „American Way of Life“ aber mit Zutaten und Wein aus der Region. Seit seiner Fertigstellung konnte sich das Classicbid Zentrum Rheinhessen bereits mehrmals als Oldtimer-





Hot-Spot beweisen. Einige Klassikerclubs nutzen bereits die Chance, bei einem Stopp das kulinarische Erleben mit der Führung durch das gesamte Zentrum zu verbinden. Oder auch, um im Rahmen von Oldtimer-Rallyes auf dem großen Parkplatz die verschiedensten Wertungsprüfungen abzulegen. Diverse Organisationen, Verbände und Firmen schätzen das großzügige Angebot an Fläche, unter anderem für Tagungen, Empfänge und Konferenzen. Die Kombination aus einer auch für große Gruppen

geeigneten Gastronomie und dem tollen Ambiente der großzügig geschnittenen Ausstellungsfläche macht das Classicbid Zentrum Rheinhessen zum idealen Ort für besondere Ereignisse. Gerne beraten wir Sie bei allen Anfragen zur Durchführung von Veranstaltungen in unserem Haus.

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





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



RÜCKBLICK: 5 JAHRE CLASSICBID ZENTRUM RHEINHESSEN

Vom geplanten Bauzentrum zur Begegnungsstätte für Liebhaber automobilen Kulturguts.



SOMMER 2016
Start der umfangreichen Umbaumaßnahmen zum neuen Oldtimerhotspot in Rheinhessen



JUNI 2018
Offizielle Eröffnung des Classicbid Zentrums Rheinhessen





Mit der Eröffnung des Classicbid Zentrums startet auch der Betrieb im ClassicX Cafe & Restaurant, einer sehr beliebten Anlaufstelle für Feinschmecker.



Das Classicbid Zentrum ist Ausstellungs- und Verkaufsfläche für bis zu 150 außergewöhnliche Fahrzeuge.



JUNI 2019
Fertigstellung der Außenfläche mit ca. 330 Parkplätzen



JUNI 2023
Die alljährliche Saisoneröffnung ist nur eine der vielen beliebten Veranstaltungen die regelmäßig im Classicbid Zentrum stattfinden

AUTOMOBILIA

Lot 01 TAG HEUER MONACO

Wanduhr *Wall clock*

- POWER CONTROL-Händler-/Wanduhr
- Gulf-Design
- lackiertes Metallgehäuse mit Echtglas
- Quarz-Uhrwerk
- Maße 30 x 30 cm
- Zusatzanzeigen zur Zierde

- *POWER CONTROL, dealership/wall clock*
- *Gulf design*
- *painted metal cabinet with glass*
- *quartz movement*
- *measure 30 x 30 cm*
- *additional indications for decoration only*



AE1034

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

Lot 02 TAG HEUER CARRERA

Armbanduhr *Wristwatch*

- Tag Heuer Carrera Stahl Automatik Chronograph
- Tag Heuer Manufakturkaliber Calibre 36 mit 31 Edelsteinen
- Saphirglas kratzfest und bombiert
- Krone mit Hersteller-Logo
- Boden Edelstahl verschraubt und graviert mit Saphirglas Sichtfenster
- Gewicht der Uhr inklusive Armband: 125g
- Wasserdicht bis 10 ATM
- Original Tag Heuer Box mit Umkarton und Garantie Papiere von 05/2022
- Full Set
- Ungetragen



AE1044

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

FERRARI FELGE IM PRÄSENTATIONSSCHRANK

Lot
03

Dekoration *Decoration*



- Ferrari 348 Felge in Dekorationsschrank aus lackiertem Holz
- Breite: 52 cm
- Tiefe: 30 cm
- Höhe: 145

- Ferrari 348 wheel rim in decorative cabinet made of lacquered wood
- Width: 52 cm
- Depth: 30 cm
- Height: 145

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

AE1036

PORSCHE 356 SPEEDSTER

Lot
04

Wandbild *Mural*



- PhotoArt by Rene Staud
- Außenmaß Passepartouts ca. 40 x 49 cm
- Innenmaß Photo ca. 23 x 35 cm

- Outer dimensions passe-partouts approx. 40 x 49 cm
- Inner photo size approx. 23 x 35 cm

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

AE1047

NSU

Wankel Spider (Typ 56)



Modellbeschreibung *Model description*

Auf der IAA (Internationale Automobil Ausstellung) 1963 in Frankfurt stahl der NSU Wankel Spider den anderen Debütanten, Porsche 911 (901) und MB 600, die mediale Show. Der Grund war die Erfindung, der Kreiskolbenmotor des Felix Wankel, welche in dem ersten Serienauto der Welt präsentiert wurde. Der Kreiskolbenmotor bietet gegenüber dem konventionellen Hubkolbenmotor beträchtliche Vorteile. Mit nur einer rotierenden Scheibe lässt sich der Rotarier wesentlich wirtschaftlicher produzieren und wiegt dazu ein Drittel weniger bei außergewöhnlicher Laufruhe. Angetrieben hat dieser revolutionäre Motor den von Bertone gezeichneten NSU Sport Prinz Spider, welcher bereits im Jahr 1959 als Studie auf dem Turiner Autosalon ausgestellt war. Der Wankel

Spider konnte mit seinen außergewöhnlichen Fahrleistungen den damaligen Konkurrenten, AH Sprite, MG Midget, Triumph Spitfire und dem Fiat 850 Spider davon fahren. Aber der geforderte Aufpreis zum Sport Prinz in Höhe von fast 3.000 Mark wurde vom Markt nicht wie gewünscht angenommen. Auch eine drastische Preissenkung im Jahr 1966 konnte die sinkenden Stückzahlen, nur noch 581 Einheiten wurden gebaut, nicht auffangen. Werkspräparierte Wankel Spider waren im Motorsport sehr erfolgreich. Der damals amtierende Deutsche GT-Bergmeister, Siegfried Spiess, beherrschte seine Klasse mit sechs Siegen in sieben Rennen. Auch bei der Monte erzielte der Spider Achtungserfolge. Ende 1967 lief die Spider Produktion nach 2.375 Einheiten aus.

At the 1963 IAA (International Motor Show) in Frankfurt, the NSU Wankel Spider stole the media show from the other debutants, the Porsche 911 (901) and MB 600. The reason was the invention, the rotary piston engine of Felix Wankel, which was presented in the world's first production car. The rotary piston engine offered considerable advantages over the conventional reciprocating piston engine. With only one rotating disk, the rotary engine can be produced much more economically and weighs a third less while running exceptionally smoothly. This revolutionary engine powered the NSU Sport Prinz Spider designed by Bertone, which was exhibited as a study at the Turin Motor Show in 1959. With its exceptional performance, the Wankel Spider was able to outpace its competitors at the time, the AH Sprite, MG Midget, Triumph Spitfire and the Fiat 850 Spider. However, the surcharge of almost 3,000 marks demanded for the Sport Prinz was not accepted by the market as desired. Even a drastic price reduction in 1966 could not compensate for the declining production figures, with only 581 units being built. Factory-prepared Wankel Spiders were very successful in motorsport. The then reigning German GT hill climb champion, Siegfried Spiess, dominated his class with six victories in seven races. The Spider also achieved respectable successes at the Monte. At the end of 1967, Spider production came to an end after 2,375 units.

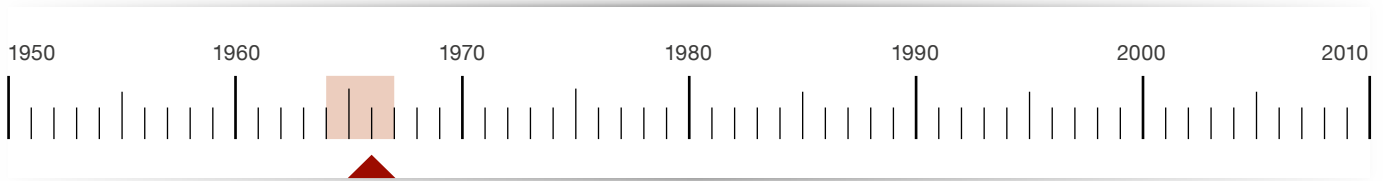
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der historische Zweisitzer ist der erste Serienwagen mit einem Wankelmotor · 498 ccm Einzylinder-Kreiskolben-Benzinmotor mit 37 kW (50 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe · Im Jahr 2012 aus den USA importiert · Seitdem im Besitz des aktuellen Halters · Alle Teile der Technik, Motor, Getriebe, Bremsen und Fahrwerk lt. Angabe überholt · Sitze und Sonnenblenden

restauriert und neu beledert · Der Spider wurde von einer Oldtimer-Fachwerkstatt gewartet und gepflegt · Deutsche Zulassungsdokumente, einschl. H-Zulassung · Aus einer Oldtimersammlung und wurde nur ca. 500 km gefahren · Lackierung und Chromteile im guten Zustand · Automobile Rarität mit nur geringen Alterserscheinungen

The historic two-seater is the first production car with a Wankel engine · 498 cc single-disc rotary piston petrol engine with 37 kW (50 hp) and 4-speed manual gearbox · Imported from the USA in 2012 · Owned by the current owner since then · All technical parts, engine, transmission, brakes and chassis overhauled as specified · Seats and sun visors restored and reupholstered · The Spider has been serviced and maintained by a specialist classic car workshop · German registration documents, admission as historic vehicle · Belongs to a classic car collection and has only been driven approx. 500 km · Paintwork and chrome parts in good condition · Automotive rarity with only minor signs of ageing

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1966	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	99.600 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	498	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	37 / 50	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	rot <i>red</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	1	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	155 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 05**



FORD

Escort



Modellbeschreibung *Model description*

Als der Ford Escort im August 1968 in Deutschland auf den Markt kam, wurde der Debütant angesichts seiner Front von den Autofahrern liebevoll „Hundeknochen“ getauft – der Start einer bemerkenswerten automobilen Erfolgsgeschichte, die nach insgesamt 30 Jahren und sieben Escort-Generationen im Jahre 1998 endete. Der Ford Escort feierte auch im Motorsport einen Triumph nach dem anderen – kein Auto in der bisherigen Ford-Geschichte war erfolgreicher auf Renn- und Rallyepisten. Sein Erfolg kam nicht von ungefähr: Die funktionelle Schönheit der gelungenen

Karosserie machten den Escort zum Verkaufsschlager in England und auf den Exportmärkten. Bereits in der ersten Auflage konnte Ford den Escort in ganz Europa etablieren. Als erstes außerhalb Amerikas gebautes Modell des US-Konzerns erreichte die bis Ende 1974 produzierte erste Generation eine Zwei-Millionen-Auflage. Insgesamt erzielte die erste Escort-Generation 2,14 Millionen Einheiten, von denen allerdings nur 234.000 Stück deutsche Käufer fanden. Vielleicht ein Grund, warum Ford Köln bei der Entwicklung des 1975 vorgestellten Escort MK II die entscheidende Rolle übernahm.

When the Ford Escort was launched in Germany in August 1968, the debutant was affectionately christened the "dog bone" by motorists due to its front end - the start of a remarkable automotive success story that ended in 1998 after a total of 30 years and seven Escort generations. The Ford Escort also celebrated one triumph after another in motorsport - no car in Ford's history to date has been more successful on race and rally tracks. Its success was no accident: the functional beauty of the successful bodywork made the Escort a bestseller in England and on the export markets. Ford was able to establish the Escort throughout Europe from the very first edition. As the first model built by the US company outside America, the first generation produced by the end of 1974 reached a circulation of two million. The first Escort generation sold a total of 2.14 million units, although only 234,000 of these found German buyers. Perhaps one reason why Ford Cologne played a decisive role in the development of the Escort MK II presented in 1975

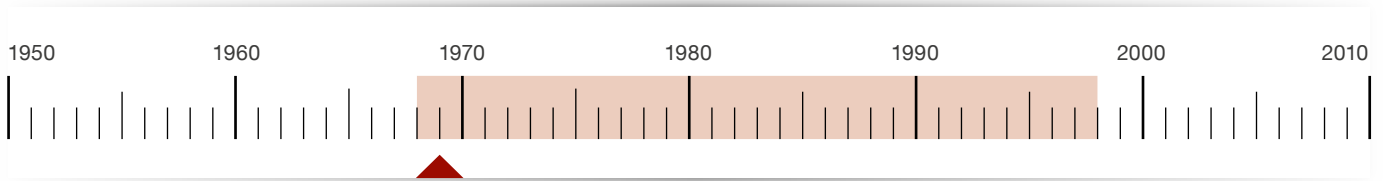
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Die 1. Ford Escort Generation, mit dem "Hundeknochen" Kühlergrill · 1,1 L Vierzylinder-Ottomotor mit 29 kW (40 PS) und vollsynchronisiertes 4-Gang-Schaltgetriebe · Produziert im britischen Werk in Halewood · Deutsche Zulassung, letzter eingetragener Halter von 2008 · Zeitgemäße Farbkombination, außen beige und innen bordeaux · Augenscheinlich eine zeitnahe "Body-Off" Restauration · Gesamte Karos-

serie ohne erkennbaren Rost · Stoßstangen und Radkappen mit Zierblenden im guten Chromzustand · Die Innenausstattung zeigt eine, dem Fahrzeugalter entsprechende Patina · H – Zulassung vorhanden · Seltener, sofort fahrbereiter Ford Escort im guten Allgemeinzustand

The 1st generation Ford Escort, the one with the "dog bone" grille · 1.1 L four-cylinder gasoline engine with 29 kW (40 hp) and fully synchronized 4-speed manual transmission · Produced at the U.K. factory in Halewood · German registration, last registered owner from 2008 · Contemporary color combination: beige body with interior in burgundy · Apparently recent body-off restoration · Entire body with no visible rust · Bumpers and hubcaps with decorative trims in good chrome condition · The interior shows an age-appropriate patina · Admission as historic vehicle · Rare, ready-to-drive Ford Escort in good general condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1969	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	67.600 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.071	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	beige <i>beige</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	29 / 40	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	bordeaux <i>bordeaux</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	125 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 06



XT0808

FIAT

124 Sport Coupé 1400



Modellbeschreibung *Model description*

1967 gab es eine sensationelle Doppel-premiere auf dem Genfer Autosalon. Neben dem Fiat Dino stand das brandneue Fiat 124 Coupé. Dieser ansprechende 2+2 sitzige GT wurde von Mario Boano (u.a. Designer des Ferrari 250 GT „Boano“) entworfen. Die Basis bildete die Bodengruppe der Fiat 124 Limousine, die für das Coupé um 8,5 Zentimeter verlängert wurde. Anders als mancher Konkurrent bot es auch vier Personen Platz, sodass man beim 124 Coupé von einem echten Gran Turismo sprechen konnte. Der vier Zylinder obenliegende Doppelnockenwellen Motor hatte anfangs 1438

cm³ Hubraum und leistete 90 PS (66 kW). Vier Servo unterstützte Scheibenbremsen, Doppel-Querlenker, Sportlenk-rad, Zusatzinstrumente informierten über Öldruck und Kühlwassertemperatur. 1970 erfolgte eine Neuauflage des Fiat 124 Coupés, welche intern BC Serie genannt wurde. Die Designer ersetzten die Einzelscheinwerfer an der Front durch Doppelscheinwerfer, der Aluminium-Kühlergrill wich einem schwarzen Kunststoffgrill mit Wabenmuster, sowie am Heck größere Rück-leuchten zum Einsatz kamen. Ende 1975 stellte Fiat die Produktion des 124 Sport Coupé ein.

1967 saw a sensational double premiere at the Geneva Motor Show. Next to the Fiat Dino was the brand new Fiat 124 Coupé. This appealing 2+2-seater GT was designed by Mario Boano (designer of the Ferrari 250 GT "Boano", among others). It was based on the floor assembly of the Fiat 124 saloon, which was extended by 8.5 centimetres for the coupé. Unlike some of its competitors, it also offered space for four people, so that the 124 Coupé could be described as a genuine Gran Turismo. The four-cylinder overhead twin-camshaft engine initially had a displacement of 1438 cm³ and produced 90 hp (66 kW). Four power-assisted disc brakes, double wishbones, a sports steering wheel and additional instruments provided information on oil pressure and cooling water temperature. 1970 saw a new edition of the Fiat 124 Coupé, which was internally called the BC Series. The designers replaced the single headlights at the front with twin headlights, the aluminum radiator grille gave way to a black plastic grille with a honeycomb pattern, and larger rear lights were used at the rear. Fiat discontinued production of the 124 Sport Coupé at the end of 1975.

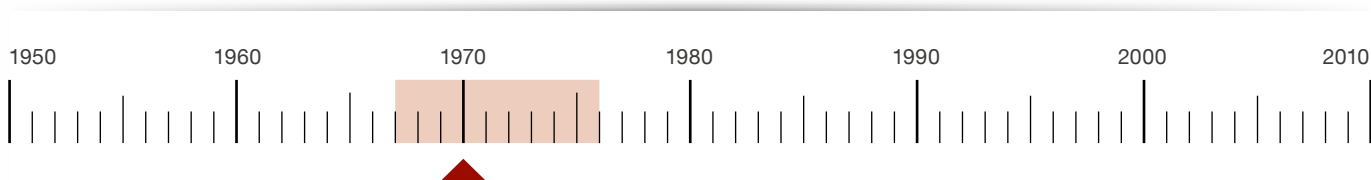
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Ein mittlerweile seltenes 2+2 Sport Coupé (BC-2.Serie) aus dem Hause FIAT · 1,4 L Twin-Cam-Reihenvierzylinder-Ottomotor mit 66 kW (90 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe · Erstzulassung 10/1970 in Italien · Bis 2007 in Italien zugelassen durch Dokumente belegbar, 4 Halter eingetragen · Seit 12/2007 deutsche TÜV – Gutachten zu §21 u. §23 · Tachostand abgelesen, plausibel lt. Gutachten · Elegante Farbkombination, Lackierung

im Silberfarbton und Innenausstattung schwarz-rot · Fiat Cromodora Leichtmetall-Felgen · H-Zulassung vorhanden · Insgesamt zeigt sich das Sport Coupé in einem sehenswerten Zustand mit wenigen Gebrauchsspuren. Reinsetzen und sofort losfahren!

A rare 2+2 Sport Coupé (BC-2.series) from FIAT · 1.4 L twin-cam in-line four-cylinder petrol engine with 66 kW (90 hp) and 4-speed manual gearbox · First registration 1970 in Italy · Registered in Italy until 2007, 4 former owners · Since 12/2007 German TÜV certificates for §21 and §23 · Plausible speedometer reading according to expert evaluation · Elegant color combination, silver paintwork and black-red interior · Fiat Cromodora alloy rims · Admission as historic vehicle · This Sport Coupé is in an attractive condition with only a few traces of use. Immediately ready to hit the road!

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1970	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	33.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.438	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	silber <i>silver</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	66 / 90	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz-rot <i>schwarz-rot</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	170 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 07



XT0809

VOLKSWAGEN

Phaeton V8 lang



Modellbeschreibung *Model description*

Es war von Beginn an ein ehrgeiziges Projekt, das der damalige Volkswagen Vorstandsvorsitzende Ferdinand Piëch Ende der Neunzigerjahre auf den Weg brachte. Er wollte mit einer Luxuslimousine ein neues Marktsegment für Volkswagen erschließen und zugleich die ganze Marke auf ein neues Niveau heben. Nur das Allerbeste war gut genug. So auch die Produktionsstätte in Dresden, „Die Gläserne Manufaktur“. Dort wurde ab Dezember 2001 die neue VW-Oberklasse hergestellt. Trotz seiner Größe, (5,06 Meter Länge, 1,90 Meter Breite, 1,45 Meter Höhe) trat er optisch dezent auf. Hochwertige Materialien, Leder, Chrom

und Holzverkleidungen im Innenraum, stehen für den hohen Qualitätsanspruch dieses neuen Marktsegments der Volkswagen AG. Das Motorenangebot begann mit dem 3.2 l V6-Ottomotor mit 177 kW (241 PS). Ein weiterer mit Benzin betriebener Motor, der W12, war in Form eines „W“, eine Kombination aus zwei V-Sechszylindern mit 6,0 l Hubraum und 309 kW (420 PS). Außergewöhnlich war der V10 TDI mit einem Drehmoment 750 Nm bei einem Hubraum von 5 Liter. Ab 2003 konnte ein 4,2 l V8 Ottomotor geordert werden. Die stabile Karosserie mit der serienmäßigen Luftfederung machen den Phaeton zur ausgeprägten Langstreckenlimousine.

From the very beginning, it was an ambitious project that the then Volkswagen CEO Ferdinand Piëch launched at the end of the 1990s. He wanted to open up a new market segment for Volkswagen with a luxury saloon and at the same time raise the entire brand to a new level. Only the very best was good enough. This also applied to the production facility in Dresden, "Die Gläserne Manufaktur". The new VW luxury class was manufactured there from December 2001. Despite its size (5.06 meters long, 1.90 meters wide, 1.45 meters high), it was visually discreet. High-quality materials, leather, chrome and wood veneers in the interior stand for the high quality standards of this new market segment of Volkswagen AG. The engine range began with the 3.2 l V6 petrol engine with 177 kW (241 hp). Another gasoline-powered engine, the W12, was in the form of a "W", a combination of two V six-cylinder engines with a displacement of 6.0 l and 309 kW (420 hp). The V10 TDI with a torque of 750 Nm and a displacement of 5 liters was exceptional. From 2003, a 4.2 liter V8 petrol engine could be ordered. The stable body with standard air suspension made the Phaeton a distinctive long-distance saloon.

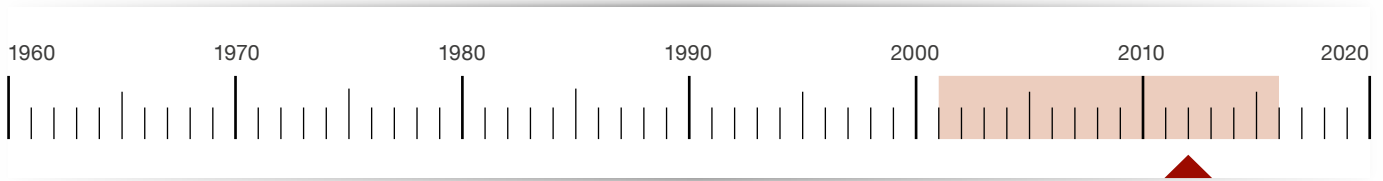
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Phaeton V8 4MOTION 4-Sitzer lang Exclusive: Mehr geht nicht, das ehemalige Vorstandsfahrzeug der VW AG mit umfangreicher Ausstattung · 4,2 l V8-Ottomotor mit 246 kW (335 PS) und 6-Gang-Automatikgetriebe · Deutsche Erstzulassung auf die VW AG · Nur 2 Fahrzeughalter, seit 2015 im Besitz des aktuellen Halter · Plausibler, nachvollziehbarer Tachostand von nur 58.200 km · Servicearbeiten nur in VW Zentren ausgeführt · Maximale "Exklusive" Ausstattung: · Bi-Xenon mit dynamischer Fernlichtregelung und Verkehrszeichenerkennung · 4 Zonen Climatronic · Luftfederung · 18-Wege Sitzeinstellung vorne mit Massagefunktion · 10-Wege Sitzeinstellung der ergoComfort Sitze

im Fond · 4-fach Sitzklima · Vollederausstattung "sensitive Classic Style" · Beheizbares Lederlenkrad mit "Premium" MFA · Automatische Distanzregelung · High-End Multimediasystem mit Bildschirmen in den Kopfstützen; · High-End Soundsystem "Dynaudio Temptation" mit 1.000 Watt Gesamtleistung · 6-fach DVD-Wechsler im Kofferraum sowie TV-Empfang und 2x Kopfhörer · Radio-Navigation "RNS 810" · Rückfahrkamera · Felgen "Megara" in 20" · Standheizung mit Fernbedienung · Mobiltelefonvorbereitung "Premium" mit zusätzlichem Bluetooth-Bedienhörer · Langversion des Phaeton mit exklusivem Status und nur geringen Gebrauchsspuren

Phaeton V8 4MOTION 4-seater LWB Exclusive: This high-end luxury car was used by the Executive Board of the VW corporation · 4.2 l V8 petrol engine with 246 kW (335 hp) and 6-speed automatic transmission · First German registration in the name of VW AG · Only 2 vehicle owners, with the current owner since 2015 · Plausible, traceable speedometer reading of only 58,200 km · Service works performed at VW centers only · Maximum "Exclusive" equipment: · Bi-Xenon with dynamic high beam control and traffic sign recognition · 4-zone Climatronic · Air suspension · 18-way front seat adjustment with massage function · 10-way seat adjustment of the ergoComfort seats in the rear · 4-way seat climate control · "sensitive Classic Style" full leather upholstery · Heated leather steering wheel with "Premium" MFA · Automatic distance control · High-end multimedia system with screens in the headrests; · Dynaudio Temptation high-end sound system with 1,000 watts total output · 6-disc DVD changer in the trunk and TV reception · RNS 810 radio navigation system · Reversing camera · 20" Megara rims · Auxiliary heating with remote control · Premium cell phone preparation with additional Bluetooth handset · Long version of the Phaeton with exclusive status and only minor signs of use

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	2012	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	58.200 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.172	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Deep Black Pearl <i>Deep Black Pearl</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	246 / 335	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau <i>grey</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	250 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **21.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 08



XT0801

MERCEDES-BENZ

560 SEC (C126)



Modellbeschreibung *Model description*

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

zu 5,6 Litern Hubraum und bis zu 220 kW (300 PS), 5- und 6-Zylinder-Dieselmotoren waren nur in Limousinen für den nordamerikanischen Markt lieferbar. Der W126 erhielt 1985 eine Modellpflege und blieb viele weitere Jahre lang hoch im Kurs bei Politikern und Prominenten auf der ganzen Welt. Die Produktion in Deutschland wurde 1991 eingestellt, lief jedoch in Südafrika noch bis 1994 weiter. Insgesamt wurden 818.063 Limousinen und 74.060 Coupés gefertigt. Der W126 wurde für seine hervorragende Verarbeitungsqualität und Langlebigkeit geschätzt.

Every Mercedes-Benz S-Class can lay claim to a number of superlatives, but if one beats all others in terms of popularity, it is the W126. No other S-Class has been sold in such large numbers or over such a long period of time. The timelessly elegant saloon was designed by Bruno Sacco and presented at the IAA in Frankfurt in 1979. Thanks to an improved drag coefficient and reduced weight, fuel consumption had fallen by around 10% compared to the previous model. The Coupé was added to the range in 1981. The engine range included 6- and 8-cylinder engines with a displacement of up to 5.6 liters and up to 220 kW (300 hp), 5- and 6-cylinder diesel engines were only available in sedans for the North American market. The W126 received a facelift in 1985 and remained popular with politicians and celebrities around the world for many more years. Production in Germany was discontinued in 1991, but continued in South Africa until 1994. A total of 818,063 saloons and 74,060 coupés were produced. The W126 was prized for its outstanding build quality and durability.

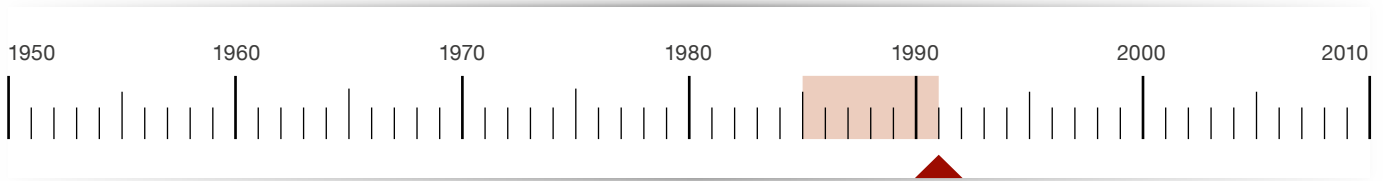
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Attraktiver Mercedes 560 SEC (C126) aus dem letzten Baujahr · 5,6 L V8-Ottomotor mit 205 kW (279 PS) und 4-Gang-Automatikgetriebe · Erstausslieferung nach Japan · Vor 3 Jahren vom aktuellen Halter nach Deutschland reimportiert · Tachostand 90.500 km abgelesen, gemäß Angabe unfallfrei · Klimaautomatik, rundum wärmedämmendes Glas, heizbare Heckscheibe, Verbundglas · Sitzheizung Fahrersitz links

und rechts · Ohne Wartungsstau, Servicearbeiten im original Scheckheft dokumentiert · Aktuell alle Flüssigkeiten gewechselt, Bremsen vorne und Fahrwerk vorne revidiert · AMG Aero LM Felgen. Neue Reifen vorne · Deutsche Zulassungsdokumente und H-Zulassung · Dieser SEC ist in einem sehr guten, gepflegten Gesamtzustand

Very appealing Mercedes 560 SEC (C126) from the last year of construction · 5.6 L V8 petrol engine with 205 kW (279 hp) and 4-speed automatic transmission · First delivery to Japan · Reimported to Germany by the current owner 3 years ago · Speedometer reading 90,500 km, accident-free according to information · Automatic air conditioning, all-round heat-insulating glass, heated rear window, laminated glass · Heated driver's seat left and right · No maintenance backlog, service work documented in the original checkbook · All fluids recently changed, front brakes and front suspension overhauled · AMG Aero alloy rims. New front tires · German registration + admission as historic vehicle · This SEC Coupé is in a very good, well-maintained overall condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1991	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	90.500 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	5.547	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	astralsilber-metallic <i>astralsilber-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	205 / 280	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	blau <i>blue</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Velours <i>velours</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	240 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

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

Lot 09



XT0830

CADILLAC

Deville Serie 62



Modellbeschreibung *Model description*

Bei ihrem Erscheinen im Jahr 1940 war die "Series 62" von Cadillac das Einstiegsmodell in die Luxusklasse. Als große Neuerung gab es die schlanke Torpedo-Karosserie, auch bekannt als C-Plattform, auf der auch verschiedene Buick- und Oldsmobile-Fahrzeuge aufbauten. Für Schultern und Hüften gab es deutlich mehr Platz, dank Schalthebel an der Lenksäule wurde das Fahrzeug gar zu einem vollwertigen 6-Sitzer. Das stromlinienförmige, trittbrettlose Design kam extrem gut an und verhalf Cadillac zu einem neuen Verkaufsrekord. Der Kunde konnte zwischen 2-türigem

Coupé, 4-türiger Limousine, und sowohl 2-, als auch 4-türigen Cabrios wählen. Unter der langgestreckten Haube mit dem charakteristischen Grill sorgte ein 5,7-Liter-V8 für ausreichend Drehmoment.

Die Produktion des 62 wurde im 2. Weltkrieg eingestellt, um im Mai 1946 unverändert wieder aufgenommen zu werden. In den folgenden 18 Jahren wurde der 62 häufig verändert und mit noch stärkeren V8-Maschinen ausgestattet. Nach knapp 1.400.000 verkauften Einheiten wurde der 62 im Jahr 1964 von den Calais-Modellen abgelöst.

When it appeared in 1940, Cadillac's "Series 62" was the entry-level model in the luxury class. A major innovation was the slim Torpedo body, also known as the C-platform, on which various Buick and Oldsmobile vehicles were also based. There was significantly more room for shoulders and hips, and thanks to the gearshift on the steering column, the vehicle even became a full 6-seater. The streamlined, board-less design was extremely well received and helped Cadillac set a new sales record.

Customers could choose between a 2-door coupe, 4-door sedan, and both 2- and 4-door convertibles. Under the elongated hood with its characteristic grille, a 5.7-liter V8 provided ample torque.

Production of the 62 was halted during World War 2, only to resume unchanged in May 1946. Over the next 18 years, the 62 was frequently modified and equipped with even more powerful V8 engines. After nearly 1,400,000 units sold, the 62 was replaced by the Calais models in 1964.

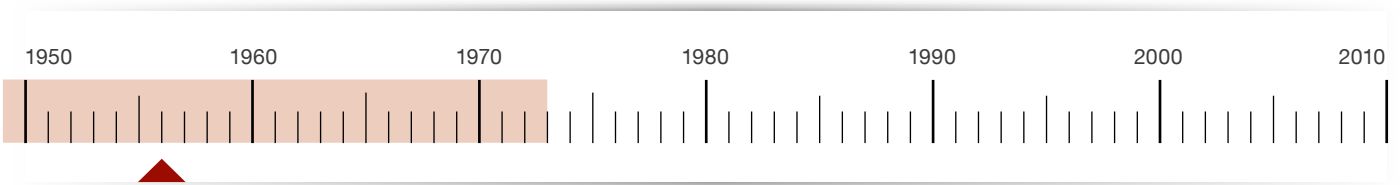
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Zeitreise in die 50er Jahre, opulente Eleganz
 · 5,6 m lange, viertürige Limousine für 5 oder 6 Passagiere · 5,9 L V8-Zylinder-Benzinmotor mit 210 kW (286 PS) und Automatikgetriebe · Erstzulassung 1956 in U.S.A. · Letzter U.S.-Title aus 10/2008 · Seit dem 09.07.2012 in Deutschland auf den aktuellen Halter zugelassen · Abgelesener Tachostand über 83.100 Meilen · Durchgehende Sitzbänke vorne und hinten mit Stoffbezü-

gen · Diverse Service/Wartungs- und Reparaturarbeiten: Buchsen, Stoßfänger neu verchromt u.v.m. seit 2013 ca. 5.500 € investiert (Liste vorhanden) · Deutsche Zulassungsdokumente und H-Zulassung Gut erhaltener Original- und Pflegezustand mit zeitgerechter Patina

Time travel to the 50s, opulent elegance · 5.6 m long, four-door saloon for 5 or 6 passengers · 5.9-litres V8-cylinder petrol engine with 210 kW (286 hp) and automatic transmission · First registration 1956 in the U.S. · Last U.S. title from 10/2008 · Registered in Germany to the current owner since 09.07.2012 · Read speedometer reading over 83,100 miles · Full-length front and rear bench seats with fabric upholstery · Various service/maintenance and repair work: Bushings, bumpers new chrome-plated etc. invested approx. €5,500 since 2013 (list available) · German registration documents and admission as historic vehicle Well-preserved original and well-maintained condition with contemporary patina

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1956	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	83.100 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	5.914	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz <i>black</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	210 / 286	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau <i>grey</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	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* **49.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 10



XT0740

ROLLS ROYCE

Corniche (LHD)



Modellbeschreibung *Model description*

Das ultimative Statussymbol. Kein anderes Auto symbolisiert Reichtum und Macht in einem Maße, wie es ein Rolls-Royce vermag, ganz besonders der Corniche. Das Cabrio bzw. die Zweitürer-Limousine (wie man bei RR anstatt "Coupé" zu sagen pflegte) wurde volle 24 Jahre lang gebaut, insgesamt als 5.146 Cabrios, 1.108 Coupé und weitere 140 Corniche mit Bentley-Emblem. Bei seiner Präsentation war dies das teuerste Serienfahrzeug der Welt. Die potenten Käufer mussten sich auf eine vierjährige Wartezeit einstellen.

Der Corniche wird von dem bekannten 6.750 Liter V8 Motor angetrieben, der das 2,3 Tonnen schwere Luxusgefährt auf bis zu 190 km/h beschleunigt. Selbstverständlich dürfte kaum ein Corniche solcherart ausgefahren worden sein, wenn es so viel schöner ist, in großartigem Komfort zu schweben - dank hydraulischer Niveauregulierung. Und in unübertroffenem Stil, fast ohne Geräusch, außer dem des Windes...

The ultimate status symbol. No other car symbolises affluence and power in quite the same way as a Rolls-Royce, and a Corniche in particular. The convertible or two-door saloon (the term RR preferred over "coupe") was built for a full 24 years, totaling 5,146 convertibles, 1,108 coupé and another 140 Corniches with the Bentley badge. At its debut, this was the most expensive series production car in the world. Its potent buyers were faced with a four-year waiting period.

The Corniche is powered by the well-established 6,750 litre V8 which accelerates the 2.3 ton luxury car to a maximum speed of around 190 km/h. Of course, not many Corniches would ever have been pushed to that limit, when it's so much nicer to just waft along in great comfort - owing to the hydraulic self-levelling system - and unequalled style, with not much of a noise apart from the wind...

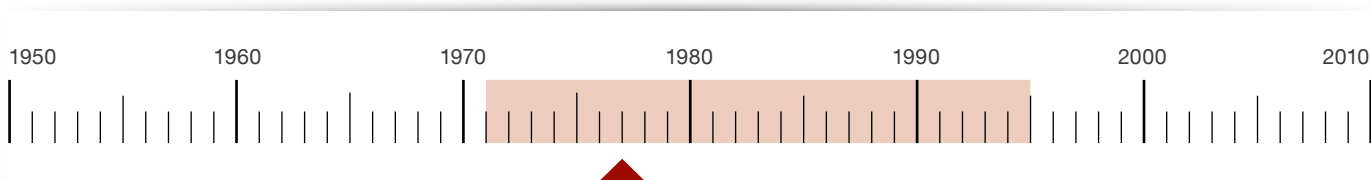
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der RR Corniche – Äusserst beliebt bei Pop- und Filmstars der 70er Jahre · Einer von nur 1.108 hergestellten RR Two-Door-Saloon (Coupé) · 6,7 L V8-Benzinmotor mit 127 kW (173 PS) · 3-Gang-Automatik Turbo-Hydramatic-400 von General Motors · U.S. Import durch einen Bremer Händler · In Deutschland zugelassen, nur 1 Fahrzeughalter, im Besitz seit 2020 · Elektr.. Aussenspiegel, elektr. Fensterheber vorne+hinten,

Holzverkleidungen, Klimaanlage, Servo, Sitze elektr. verstellbar, Weißwandreifen · Diverse Wartungs-, Service- und Instandsetzungsarbeiten, Invest. ca. 26.650 €, Belege vorhanden · Außen und Interieur in gutem Zustand, leicht patiniert · TÜV-Bewertungsgutachten 2020 · H-Zulassung · Ein Luxusgleiter für entspanntes Fahrerlebnis

An extravagant headturner: The Corniche was the "Top of the pops" in the mid 70ies · One of only 1,108 RR Two-Door Saloon (Coupé) produced · 6.7 L V8 petrol engine with 127 kW (173 hp) · 3-speed Turbo-Hydramatic-400 automatic transmission from General Motors · U.S. import by a German dealer · Registered in Germany with 1 vehicle owner only · Power exterior mirrors and windows in the front and rear, burlwood dashboard, air conditioning, power steering, electrically adjustable seats, whitewall tires · Various maintenance, service and repair work, invest. approx. 26.650 €, receipts available · Exterior and interior in good condition with slight patina · Valuation report 2020 · Admission as historic vehicle · A highly desirable British classic and a real treat

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1977	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	49.300 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	6.681	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz <i>black</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	127 / 173	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>	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>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis
Reserve

59.500 € + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot
11



XT0757

DE TOMASO

Pantera (Tipo 874)



Modellbeschreibung *Model description*

Italienischer Supersportwagen der 70er-Jahre mit Mittelmotor... hart, laut, unbequem!

De Tomaso, ein argentinischer Geschäftsmann, entwickelte mit dem Pantera („Panther“) einen neuen Sportwagen als Nachfolger des Mangusta und stellte ihn im März 1970 auf der New Yorker Autoausstellung vor. Das Auto war in erster Linie für den nordamerikanischen Markt konzipiert worden. Seine begeisternde Mischung aus italienischem Design (brutale Keilform von Ghia) und amerikanischer V8-Großserientechnik (351 cui-Cleveland Motor von Ford

mit 5,7 Litern Hubraum, ca. 300 PS) reichten ihn ein in die Riege der Supersportwagen der 70er-Jahre vom Schlage eines Lamborghini Countach, eines Maserati Merak oder eines Iso Rivolta.

Nicht zu vergessen die Tatsache, dass das verbaute ZF-5-Ganggetriebe das gleiche ist wie im BMW M1 oder im Ford GT 40, also absolute Spitzentechnik der damaligen Zeit darstellt.

Italian super sports car of the 70s with mid-engine ... hard, loud, uncomfortable! The Italian sports car manufacturer De Tomaso was founded in 1959 by the Argentine-born Alejandro de Tomaso in Modena. After the 1963 featured and only about a year built Vallelunga followed the much more successful and in 1966 presented Mangusta. The Pantera ("Panther") was intended as a successor to the Mangusta and was presented in March 1970 at the New York Motor Show. The car was designed primarily for the North American market. Its inspiring blend of Italian design (brutal wedge shape of Ghia) and American V8-mass technique (351 cui-Cleveland engine from Ford, 5.7 liter, 300 hp) lined it into the league of super sports cars of the 70s of the caliber of Lamborghini Countach, a Maserati Merak or a Iso Rivolta. Not to mention the fact that the plugged ZF 5-speed gearbox is the same as in the BMW M1 or the Ford GT 40, thus representing absolute top technology of the time.

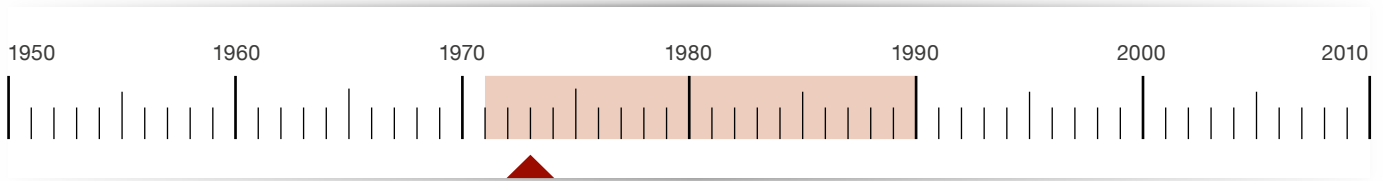
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Italienischer Supersportwagen Pantera "Frame Off" restauriert · 5,8 L V8-Ottomotor mit 243 kW (330 PS) aus dem Ford-Werk in Cleveland / Ohio · Manuelles 5-Gang-ZF 5DS-25/1-Getriebe mit verchromter Schaltkulisie · Hydraulische Einscheibenkupplung und Sperrdifferenzial · Selbsttragende Tipo-874-Monocoque Stahlkarosserie in schwarz-matt lackiert · Motor und Getriebe überholt · Neuer Tachometer mit abgele-

senen 40 Km, gemäß Gutachten 2021 83.842 Km · Innenausstattung, Armaturenbrett, Sitze und Verkleidungen mit Leder neu bezogen · Classic-analytics Bewertung 2+ aus 09/2021 · Der Pantera wurde 2014 importiert und verzollt · U.S. Title vorhanden · Mittelmotor-Sportwagen im restaurierten Zustand mit leichten Gebrauchsspuren

Italian super sports car Pantera "Frame Off" restored · 5.8 L V8 gasoline engine with 243 kW (330 hp) from the Ford plant in Cleveland / Ohio · Manual 5-speed ZF 5DS-25/1 transmission with chrome-plated shift gate · Hydraulic single-disc clutch and limited slip differential · Self-supporting Tipo-874 monocoque steel body painted in matt black · Engine and gearbox overhauled · New speedometer with read 40 Km, according to valuation report 2021 83.842 Km · Interior, dashboard, seats and trim reupholstered in leather · Classic-analytics rating 2+ from 09/2021 · The Pantera has a U.S. title and was imported and customs cleared in 2014 · Mid-engine sports car in restored condition with slight signs of wear

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1973	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	40 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	5.796	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz-matt <i>schwarz-matt</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	243 / 330	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>	260 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	99.000 €	+ 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>	Lot 12
--------------------------------------	-----------------	--	---------------



XT0826

FORD

Capri 2.6 RS



Modellbeschreibung *Model description*

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

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

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

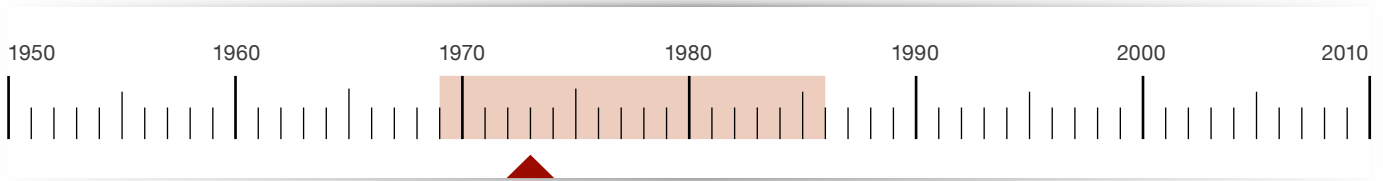
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Seltener 1973er Ford Capri RS 2600 aus 1. Hand mit äußerst geringer Laufleistung · 2.6 L V6-Ottomotor mit 110 kW (150 PS) mit 4-Gang-Schaltgetriebe · Erstzulassung in Frankreich · 45 Jahre bis 2018 im Besitz des einzigen Halters in Frankreich · Gemäß Angabe wurde der RS 25 Jahre in einer trockenen Garage unter einer Plane gelagert · Die angefallenen Servicearbeiten wurden in Eigenregie durchgeführt · Im Jahr 2018 mit einer Laufleistung von 28.223 km nach Deutschland verkauft · Die originale Ausstattung entspricht

den 73er Modellen mit Doppelscheinwerfer, Blinker in den Stoßstangen, geänderten Sitzen mit Cordbezug, komfortabler ausgelegten Fahrwerk · Schwarzes Vinyl Dach, RS Injektion Dekor-Streifen und Embleme in schwarz matt, Autoradio · Vier neue Pirelli Reifen bei km 28.081 von 12/2017 dokumentiert · Historie, Rechnungsdokumente, Serviceheft und Manual im Original vorhanden · TÜV Betriebserlaubnis §21 und H-Gutachten. Ford Capri RS 2600 im Originalzustand mit kaum sichtbaren, wenigen Nutzungsspuren

Rare 1973 Ford Capri RS 2600 with one owner only and extremely low mileage · 2.6 L V6 gasoline engine with 110 kW (150 hp) with 4-speed manual transmission · First registration in France · 45 years until 2018 with the only owner in France · According to information, the RS was stored in a dry garage under a tarpaulin for 25 years · The service work was carried out by the owner himself · Sold to Germany in 2018 with a mileage of 28,223 km · The original equipment corresponds to the 73 models with twin headlights, indicators in the bumpers, modified seats, bumpers, modified seats with cord upholstery, more comfortable suspension · Black vinyl roof, RS injection decorative stripes and emblems in matt black, car radio · Four new Pirelli tires documented at km 28,081 from 12/2017 · History, original invoices, service booklet and manual available · admission as historic vehicle. Ford Capri RS 2600 in original condition with hardly visible signs of use

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1973	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	31.700 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.615	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Sebring Rot <i>Sebring Rot</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>	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* **120.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 13



XT0819

BMW

Z8



Modellbeschreibung *Model description*

Auf der Motorshow 1997 in Tokio präsentierte BMW ein Konzeptfahrzeug unter der Bezeichnung Z 07. Die Karosserieform zeigte viele Designelemente des legendären BMW 507. In enger Absprache mit den Designern Fisker und Ninic hatte das Konzeptfahrzeug bereits einen hohen Ähnlichkeitsgrad mit dem Serienmodell. Die Serienversion des BMW Z8 wurde 1999 auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt vorgestellt. Auf einem selbsttragenden Aluminiumrahmen wurde die 4,40 m lange Karosserieaußenhülle verschraubt. Durch diese Konstruktion wurde das Gewicht reduziert und es entstand eine verwindungssteife Roadsterkarosserie. Aus dem großen BMW-Modellfundus wurde der Motor

des M5 mit 400 PS entnommen. Weitere erprobte Teile, so das Bremsenequipment konnte vom Modell 750i genutzt werden. Trotz der Verwendung von leichten Metallen wurde die Schwelle von 1,5 t Leergewicht nicht unterschritten. Der hauptsächlichliche Grund dafür war, der BMW Z8 wurde nur mit einer umfangreichen Grundausstattung = Vollausstattung ausgeliefert. Eine individuelle Ausstattung war möglich bei der Auswahl des Außenfarbtons, der Farbe des Verdecks und der besonderen Felgen. Der BMW Z8 erreichte eine Gesamtstückzahl von 5.703 Exemplaren. Die Hauptrolle in den Kinostreifen "The world is not enough" mit James Bond und in "The Tuxedo" mit Jackie Chan machte in weltberühmt.

At the 1997 motor show in Tokyo, BMW presented a concept car under the name Z 07. The body shape showed many design elements of the legendary BMW 507. In close consultation with the designers Fisker and Ninic, the concept car already bore a high degree of resemblance to the production model. The production version of the BMW Z8 was presented at the International Motor Show (IAA) in Frankfurt in 1999. The 4.40 m long outer body shell was bolted to a self-supporting aluminum frame. This design reduced the weight and created a torsionally rigid roadster body. The engine of the M5 with 400 hp was taken from the large BMW model pool. Other tried and tested parts, such as the brake equipment, could be used from the 750i model. Despite the use of lightweight metals, the unladen weight did not fall below 1.5 tons. The main reason for this was that the BMW Z8 was only delivered with extensive basic equipment = full equipment. Individual equipment was possible when selecting the exterior color, the color of the soft top and the special rims. The BMW Z8 reached a total number of 5,703 units. The leading role in the movie "The world is not enough" with James Bond and in "The Tuxedo" with Jackie Chan made it world-famous.

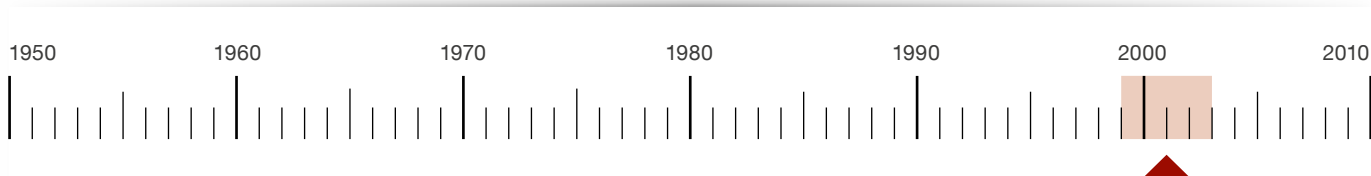
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

BMW Z8 eine Roadster-Legende mit viel Power und Style · 5,0 L V8-Ottomotor mit 294 kW (400 PS) und einem 6-Gang-Schaltgetriebe · Erstzulassung 2001 in den USA · Carfax-Dokument · Im Jahr 2014 nach den Niederlanden exportiert · 2022 kam der Z8 nach Deutschland zurück und ist seitdem im Besitz des aktuellen Halters · Voll ausgestattet mit Airbags, Alarmanlage, ABS, Geschwindigkeitsregelanlage, Klimaanlage, elektrische Lenksäulenlängs- und Sitzverstellung, Vollleder Ausstattung, Radio, Navigation,

Leichtmetallräder, Scheinwerferwaschanlage, Xenonlicht usw. · Wertgutachten aus 2021 mit Zustandsnote 2 · Ein einzigartiger, sportlicher Roadster in einem hervorragenden Zustand. Für den leidenschaftlichen Connoisseur bietet sich eine einmalige Gelegenheit, diesen außergewöhnlich puristischen Z8 zu besitzen

BMW Z8 a legendary stylish roadster with lots of power · 5.0 L V8 petrol engine with 294 kW (400 hp) and a 6-speed manual gearbox · First registered in the U.S. in 2001 · Clean Carfax · Exported to the Netherlands in 2014 · The Z8 returned to Germany in 2022 and is with the current owner ever since · Fully equipped with airbags, alarm system, ABS, cruise control, air conditioning, electric longitudinal steering column and seat adjustment, full leather interior, radio, GPS navigation system, alloy wheels, headlight washer system, xenon headlights ecc. · Valuation report from 2021 with rating 2. · An exclusive, sporty roadster in an extraordinary condition. A unique opportunity for a passionate connoisseur to own an exceptionally pure Z8

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	2001	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	46.800 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.941	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	titansilber-metallic <i>titansilber-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	294 / 400	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	250 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnnen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **185.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 14



XT0820

AUTOMOBILIA

Lot
15

CHOPARD MILLE MIGLIA GRAN TURISMO XL

Wanduhr *Wall clock*

- POWER CONTROL-Händler-/Wanduhr
- verchromtes Edelstahlgehäuse mit Echtglas
- weißes Ziffernblatt
- Quarz-Uhrwerk
- Durchmesser beträgt 31 cm
- lumineszierende Zeiger
- Zusatzanzeige zur Zierde

- POWER CONTROL, dealership/wall clock
- chrome stainless steel cabinet with genuine glass
- white dial
- quartz movement
- diameter of 31 cm
- luminescent hands
- additional indication for decoration only



AE1040

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

Lot
16

PANEREI CALIFORNIA LIMITIERT

Armbanduhr *Wristwatch*

- Automatik Chronograph - Flyback Armband Leder
- Limitiert Gehäuse Edelstahl poliert und satiniert
- Lünette Edelstahl glatt und satiniert,
- Ferrari Faltschließe Edelstahl mit Hersteller-Logo
- Kaliber Valjoux 7750 mit 25 Edelsteinen,
- Saphirglas kratzfest, Krone verschraubbar mit Ferrari-Logo
- Boden Edelstahl, mit Carbon Einlage und Ferrari Gravur
- Mit Gangkontrolle und kompletter äußerlicher Aufarbeitung von September 2020, Original Panerai Box mit Umkarton und Garantie Papiere von 12/2010, Full Set inkl. Kautschukarmband und Bandwechselwerkzeug.
- Kapitalanlage mit Wertsteigerungspotential, extrem seltenes Sammlerstück. Wie Neu. Mit Zertifikat inklusive Uhrenpass & JRH 1000 Tage Garantie



AE1023

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

LOTUS Lot 17

Wanduhr *Wall clock*



- Wanduhr „Lotus“
- Industriestein
- ca. 29 x 29 cm
- Quarzwerk

- Wall clock „Lotus“
- industrial stone
- approx. 29 x 29 cm
- quartz movement

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

AE1037

SMART EBIKE Lot 18

Pedelec *Pedelec*



- wenig (70 Km) benutzt
- Neupreis: 2.800 €
- Rahmen: Aluminium, Größe M
- Bremsen vorne/hinten: Magura MT4 mit Rekuperationsfunktion
- Schaltung: Dreigang BionX/SRAM
- LED-Beleuchtung
- Motor: BionX 250 Watt
- Max. Drehmoment: 35 Nm
- Akku: LiFePO4 48 V 9 Ah, 423 Wh
- Sattel: Brooks
- Sattelstütze: SR Suntour NCX Feder-sattelstütze
- Pedale: sPank

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

AE1035

FORD

Escort De Luxe MK1 1100



Modellbeschreibung *Model description*

Als der Ford Escort im August 1968 in Deutschland auf den Markt kam, wurde der Debütant angesichts seiner Front von den Autofahrern liebevoll „Hundeknochen“ getauft – der Start einer bemerkenswerten automobilen Erfolgsgeschichte, die nach insgesamt 30 Jahren und sieben Escort-Generationen im Jahre 1998 endete. Der Ford Escort feierte auch im Motorsport einen Triumph nach dem anderen – kein Auto in der bisherigen Ford-Geschichte war erfolgreicher auf Renn- und Rallyepisten. Sein Erfolg kam nicht von ungefähr: Die funktionelle Schönheit der gelungenen Karosserie machten den Escort zum

Verkaufsschlager in England und auf den Exportmärkten. Bereits in der ersten Auflage konnte Ford den Escort in ganz Europa etablieren. Als erstes außerhalb Amerikas gebautes Modell des US-Konzerns erreichte die bis Ende 1974 produzierte erste Generation eine Zwei-Millionen-Auflage. Insgesamt erzielte die erste Escort-Generation 2,14 Millionen Einheiten, von denen allerdings nur 234.000 Stück deutsche Käufer fanden. Vielleicht ein Grund, warum Ford Köln bei der Entwicklung des 1975 vorgestellten Escort MK II die entscheidende Rolle übernahm.

When the Ford Escort was launched in Germany in August 1968, the debutant was affectionately christened the "dog bone" by motorists due to its front end - the start of a remarkable automotive success story that ended in 1998 after a total of 30 years and seven Escort generations. The Ford Escort also celebrated one triumph after another in motorsport - no car in Ford's history to date has been more successful on race and rally tracks.

Its success was no accident: the functional beauty of the successful bodywork made the Escort a bestseller in England and on the export markets. Ford was able to establish the Escort throughout Europe from the very first edition. As the first model built by the US company outside America, the first generation produced by the end of 1974 reached a circulation of two million. The first Escort generation sold a total of 2.14 million units, although only 234,000 of these found German buyers. Perhaps one reason why Ford Cologne played a decisive role in the development of the Escort MK II presented in 1975.

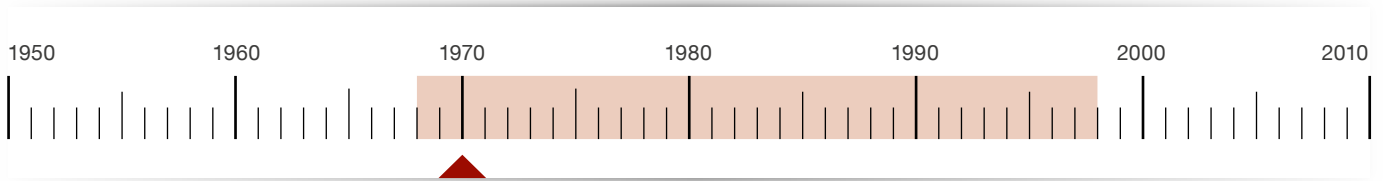
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Ford Escort MK1 (Hundeknochen) "Freche Schnauze und innere Werte" · 1,1 L Vierzylinder-Ottomotor mit 32 kW (44 PS) und vollsynchronisiertes 4-Gang-Schaltgetriebe · Gemäß Angabe stammt der Escort aus einer portugiesischen Sammlung · Portugiesische Zulassungsbescheinigung aus 2019 · Gemäß Angabe: fachkundige und ordentliche "Body-Off Restaurierung" · Erworben

von einem Oldtimerhändler in den Niederlanden · Im März 2023 in Deutschland zugelassen inkl. H-Gutachten · Classic-Data Kurzbewertung Note 1- · Extrem seltener unverbauter Viertürer mit zeitnaher Restaurierung

Ford Escort MK1 (dog bone) "Cheeky snout and inner values" · 1.1 L four-cylinder petrol engine with 32 kW (44 hp) and fully synchronized 4-speed manual gearbox · According to information, the Escort comes from a Portuguese collection · Portuguese registration certificate from 2019 · According to information, a professional and proper "body-off restoration" was performed · Acquired from a classic car dealer in the Netherlands · Registered in Germany in March 2023 + admission as historic vehicle · Classic Data evaluation grade 1- · Extremely rare untampered four-door Escort recently restored

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1970	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	53.500 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.097	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	32 / 44	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	129 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		
Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 1 <i>Condition</i>	Wert 19.000 € <i>Value</i>	Ausrufpreis 8.500 € <i>Reserve</i>
			+ 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>
			Lot 19



XT0802

TRIUMPH

1800 Roadster (RHD)



Modellbeschreibung *Model description*

Der Triumph Roadster war das erste Nachkriegsauto der Triumph Motor Company und wurde von 1946 - 1948 in einer Stückzahl von 2501 Exemplare der 1800 ccm³ und 2000 Exemplare mit dem 2100 ccm³ Motor produziert. Der Roadster wurde mit dem 1.776-cm³-OHV-Vierzylindermotor aus dem Vorkriegsmodell Flying Fourteen von Standard angetrieben. Die Karosserie des Triumph 1800 Roadster wurde aus Aluminiumpaneelen auf einem Eschenholzrahmen gefertigt, da Stahl Mangelware war. Folgender Text aus der Original Sales-Broschüre von 1947: "Der Triumph Roadster hat das Aussehen eines niedrig gebauten, gut ausgestatte-

ten Sportwagens. Bei näherer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass auf dem Vordersitz reichlich Platz für drei Personen ist, während im geräumigen Fond zwei weitere Passagiere auf gepolsterten Klappsitzen Platz finden können. Der mit Sicherheitsglas versehene Klappdeckel bildet beim Öffnen eine verstellbare Windschutzscheibe zum Schutz der Fondpassagiere".

Der Triumph 1800 Roadster war vielleicht das letzte Serienmodell mit einem Rumpelsitz (in England Dickey Seat genannt). Triumph nutzte die technischen Erkenntnisse aus der Produktion und Vermarktung der Nachkriegsmodelle für die danach folgende erfolgreiche TR-Serie.

The Triumph Roadster was the first post-war car from the Triumph Motor Company and was produced from 1946 - 1948 in a quantity of 2501 units of the 1800 cc and 2000 units with the 2100 cc engine. The roadster was powered by the 1,776 cc OHV four-cylinder engine from the pre-war Flying Fourteen model from Standard. The body of the Triumph 1800 Roadster was made of aluminum panels on an ash wood frame, as steel was in short supply. The following text is from the original 1947 sales brochure: "The Triumph Roadster has the appearance of a low-built, well-equipped sports car. Closer inspection, however, reveals that there is ample room for three people in the front seat, while two more passengers can be accommodated in the spacious rear on padded folding seats. When opened, the folding lid, which is fitted with safety glass, forms an adjustable windshield to protect the rear passengers. The Triumph 1800 Roadster was perhaps the last production model with a rumble seat (known as a dickey seat in England). Triumph used the technical knowledge gained from the production and marketing of the post-war models for the successful TR series that followed.

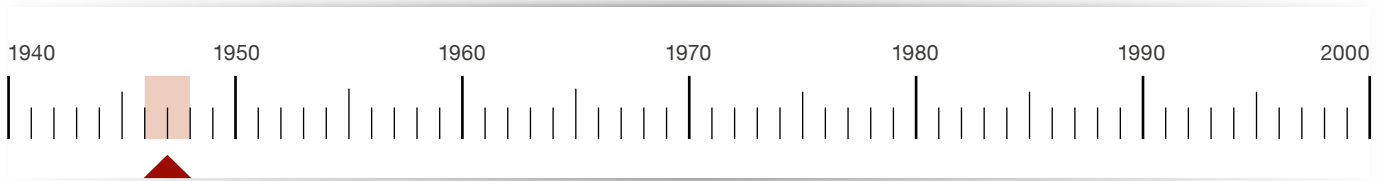
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Originale Roadster – Ikone aus GB mit Platz für 5 Insassen · 1,8 L Reihenvierzylinder-Ottomotor mit 48 kW (65 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe · Ab Werk bereits mit 12 Volt Bordspannung · Gemäß Angaben 1985 von Florida nach England exportiert, 3 Halter in U.K. · 2009 vom aktuellen Halter nach Deutschland importiert · Nachweislich vom jetzigen Halter ab 2009 umfangreiche Instandsetzungsarbeiten durchgeführt · Motor 2009 komplett überholt, 2013 Zylinderkopf-dichtung ersetzt + sämtliche Wartungsarbei-

ten durchgeführt. · Gemäß Reparaturrechnung über € 14.600 von 2018 neue Bremsanlage, Vorder- + Hinterachse erneuert, Radlager Vorderachse, Austauschgetriebe verbaut · Gesamtinvestitionen seit 2009 über € 38.000 (Nachweise vorhanden) · Wertgutachten 2018: Note 2- Wiederbeschaffungswert € 28.9000 · Historisches Bordwerkzeug, Handluftpumpe, Handfettpresse, Handstarterkurbel, Radmontagewerkzeug · Deutsche Papiere, H-Zulassung · Der Zuschauer magnet bei Oldtimerveranstaltungen, sofort fahrbereit

Original roadster – icon from the U.K. with space for 5 passengers · 1.8 L in-line four-cylinder petrol engine with 48 kW (65 hp) and 4-speed manual gearbox · Ex works already with 12 volt on-board voltage · Exported from Florida to England in 1985 according to information, 3 owners in the U.K. · Imported to Germany by the current owner in 2009 · Extensive repair work carried out by the current owner from 2009 onwards · Engine completely overhauled in 2009, cylinder head gasket replaced in 2013 + all Maintenance work carried out · According to repair invoice for € 14,600 from 2018, new brake system, front + rear axle renewed, front axle wheel bearings, replacement gearbox installed · Total investment since 2009 over € 38,000 (invoices available) · Valuation report 2018: Grade 2 – replacement value € 28,9000 · Historic on-board tools, manual air pump, manual grease gun, manual starter crank, wheel assembly tool · German registration, admission as historic vehicle · A stunning eye-catcher not only at classic car events; Ready to drive

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1947	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	49.900 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.776	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	karminrot <i>karminrot</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	48 / 65	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	112 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* **12.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 20



XT0823

GLAS

S 1004



Modellbeschreibung *Model description*

Nach Landmaschinen und Rollerfahrzeugen erweiterte der Hersteller GLAS sein Angebot, nach Goggomobil und Glas ISAR, mit größeren Fahrzeugen. Da Anfang der 60er Jahre die Masse der Autokäufer in die Automobile-Mittelklasse drängte.

Die GLAS 04 Modellreihe machte 1961 den Anfang. Diese Fahrzeuge bestachen mehr durch die außergewöhnlichen Fahrleistungen als durch ihre etwas einfach wirkende Karosserie. Man legte dabei mehr Wert auf Fahrleistungen als auf extravagante Karosserien.

Ein für die Zeit hochmoderner und sportlicher Vierzylinder-Reihenmotor, dessen durch Zahnriemen angetriebene, obenliegende Nockenwelle als 1000, 1200 oder 1300 ccm-Variante die automobilen Meilensteine fortbewegte.

Es gibt vier Karosserien: Coupé 2/2 Sitze (Mai 1962 bis 1965), Limousine 2 Türen (Januar 1963 bis Ende 1967), Cabriolet 2 Sitze (Frühjahr 1963 bis 1967), Kombilimousine (September 1966 bis Ende 1967)

Insgesamt wurden 40.703 Wagen dieser Modellreihe gebaut.

After agricultural machinery and scooters, the manufacturer GLAS expanded its range to include larger vehicles, after Goggomobil and Glas ISAR. At the beginning of the 1960s, the majority of car buyers were moving into the mid-range car class. The GLAS 04 model series made its debut in 1961. These vehicles stood out more for their exceptional performance than for their somewhat simple-looking bodywork. Driving performance was more important than extravagant bodywork. An ultra-modern and sporty four-cylinder in-line engine for the time, with an overhead camshaft driven by a toothed belt in 1000, 1200 or 1300 cc versions, propelled these automotive milestones forward. There are four body styles: Coupé 2/2 seats (May 1962 to 1965), Sedan 2 doors (January 1963 to the end of 1967), Convertible 2 seats (spring 1963 to 1967), Estate sedan (September 1966 to the end of 1967) A total of 40,703 cars of this model series were built.

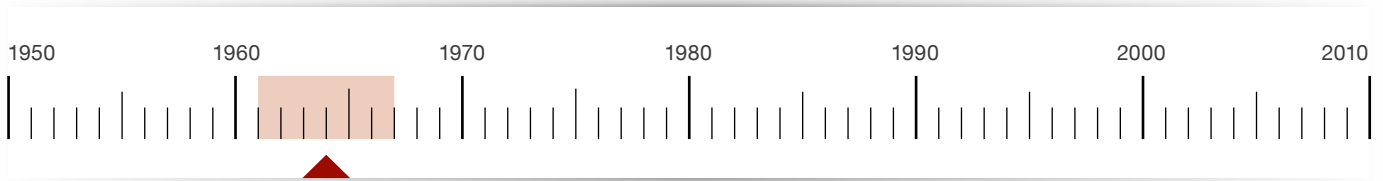
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Seltene GLAS S 1004 Limousine mit einer außergewöhnlichen Historie · 1,0 L Vierzylinder-Ottomotor mit 31 kW (42 PS) und 4-Gang Schaltgetriebe · Erstzulassung in Italien · Angabegemäß nur 2 Fahrzeughalter seit Erstzulassung · Angegebener Tachostand 78.400 km · Die originalen italienischen Unterlagen, sowie die schwarzen Kennzeichen sind vorhanden · Lt. Angaben von einem Anwalt erworben. Insgesamt 54 Jahre im Besitz der Familie des Anwalts · Nach dem Verkauf wurde der Glas S 1004

einer umfangreichen Restauration unterzogen · Die selbsttragende Karosserie wurde "entkernt", neu aufgebaut und im Originalfarbton seegrün (Color Code 67) komplett lackiert. · Die spezielle Historie und Restauration sind in einer Ausgabe der GLAS Clubnachrichten aus dem Jahr 2019 mit Bildern dokumentiert · Der herzerfrischende, kleine Glas wurde in den 60er Jahren dank dem leichten Leergewicht als "Kraftpaket" vermarktet, das heutzutage im historischen Rennsport kräftig mitmischt

Rare GLAS S 1004 sedan with a very particular history · 1.0 L four-cylinder gasoline engine with 31 kW (42 hp) and 4-speed manual gearbox · First registration in Italy · According to information, only 2 vehicle owners since first registration · speedometer reading 78,400 km · The original Italian documents and the corresponding license plates are available · According to information acquired from a lawyer. Owned by the lawyer's family for 54 years · After the sale, the Glas S 1004 underwent an extensive restoration · The self-supporting body was "guttled", rebuilt and completely painted in the original color "sea green" (Color Code 67). · The history and restoration is documented with pictures in an edition of the GLAS Club News from 2019 · The cute little Glas was marketed as a "powerhouse" in the 1960s thanks to its light weight and is nowadays a strong contender in historic motor racing

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1964	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	78.400 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	993	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	seegrün <i>seegrün</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	31 / 42	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	130 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 **10.000 €** + 10% Aufgeld
Reserve + 10% surcharge

Lot
21



XT0806

BMW

318i Touring (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.

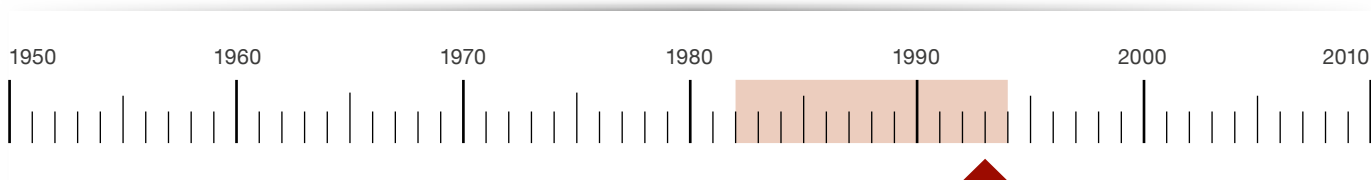
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Seltene Design Edition der BMW Baureihe E30 touring · 1,8 L Reihenvierzylinder-Benzin-Motor mit 83 kW (114 PS) und Automatikgetriebe · Deutsche Zulassung, aus 2. Hand · Nur 83.500 km Laufleistung · Umfangreiche Service und Wartungsarbeiten durch BMW-Classic-Werkstatt, z.B.: Bremscheiben, Bremsbeläge v.u.h., Wasserpumpe, Thermostat, Zahnriemen, Kraftstoffleitungen, Reifen und Batterie ersetzt · Voll-Lackierung durch Fachbetrieb mit dem Original BMW Color System, Hohlraum-

konservierung am Unterboden. Innenausstattung überarbeitet, Sitzwangen vorne ersetzt · Zu den Arbeiten sind alle Rechnungsbelege vorhanden und einsehbar · TÜV NORD Bewertungsurkunde aus dem Jahr 2020 mit Bewertungsstufe 2+ · Originales BMW Bavaria Reverse C Radio, 2 Fahrzeugschlüssel, Bordbücher vorhanden · Qualifiziert für die H-Zulassung · In diesem technisch und optisch einmaligen Zustand wird vermutlich kein weiterer BMW 318i Touring E30 angeboten

Rare Design Edition of the BMW E30 Touring series · 1.8 L in-line four-cylinder petrol engine with 83 kW (114 hp) and automatic transmission · German registration, 2 owners only · Only 83,500 km mileage · Extensive service and maintenance work by BMW Classic workshop, e.g.: Brake disks, brake pads front and rear, water pump, thermostat, timing belt, fuel lines, tires and battery replaced · Full paint job by specialist company with the original BMW Color System, cavity preservation on the underbody. Interior refurbished, front seat bolsters replaced · All invoices for the work are available and can be viewed · TÜV NORD assessment certificate from 2020 with grade 2+ · Original BMW Bavaria Reverse C radio, 2 vehicle keys, logbooks available · Qualified for the admission as historic vehicle · Most probably you will not find another BMW 318i Touring E30 in this technically and visually unique condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1993	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	83.500 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.796	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Sterlingsilber-metallic <i>Sterlingsilber-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	83 / 114	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	violett meliert <i>violett meliert</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	188 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnnen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 2+ <i>Condition</i>	Ausrufpreis <i>Reserve</i>	15.500 € + 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>	Lot 22
--	---------------------------------------	--------------------------------------	---	---------------



XT0742

LINCOLN

Continental Town Car



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. Der Name "Town Car" wurde zum ersten mal in den 30er Jahren für eine luxuriöse Ausführung einer Continental Limousine benutzt. Es handelte sich um eine einmalige Namensbe-

nennung, denn der Name verschwand wieder bis 1971. Der Begriff Town Car wurde zum Anfang dieses Jahrzehnts zum Synonym des automobilen US-Luxus. Elektrische einstellbare Frontsitze, Klimaanlage, verlängerter Radstand und noch weitere Extras bot der Lincoln Town Car bereits ab Werk und wurde so zur Luxuslimousine der Schönen und Erfolgreichen zwischen Detroit und Los Angeles. Stilistische Elemente wie die "Opera-Windows" (ovale Fenster in der C-Säule) und "Headlight doors" (Scheinwerferklappen) gehörten zu den Continentals und Town Cars. Ein erstes Downsizing, als Reaktion auf Verbraucher-Gesetzesanforderungen, begann bei den Continentals im Jahr 1980.

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 plants 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 name "Town Car" was first used in the 1930's for a luxurious version of a Continental sedan. It was a one-off naming, as the name disappeared again by 1971. The term town car became synonymous with US automotive luxury at the beginning of this decade. The Lincoln Town Car already offered electrically adjustable front seats, air conditioning, an extended wheelbase and other extras ex works, making it the luxury sedan of the beautiful and successful between Detroit and Los Angeles. Stylistic elements such as the "Opera Windows" (oval windows in the C-pillar) and "Headlight doors" (headlight flaps) belonged to the Continentals and Town Cars. A first downsizing, in response to consumer legislation requirements, began at the Continentals in 1980.

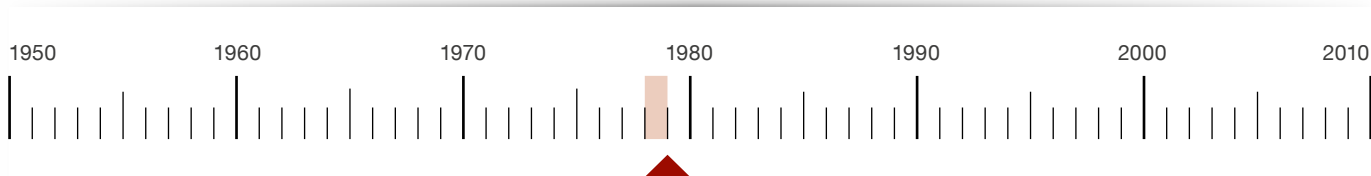
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Lincoln Continental Town Car (4-türig) im Originalzustand · 400cui (6,6 L) V8-Smallblock-Ottomotor mit 117 kW (159 PS) und Automatikgetriebe · Erstzulassung in USA im 1979, gemäß Angabe 1 Vorbesitzer · 2018 erstmalig in Deutschland zugelassen, 1 Fahrzeughalter in Deutschland · Geringe Laufleistung von nur 51.000 mls · Luxuriöse Innenausstattung mit elektrischen Fensterhebern, elektrische Sitzverstellung, verstellbares Lenkrad, Klima, Servolenkung, Cartier Uhr, Zentralverriegelung, von innen einstellbare

Spiegel, Original Ford Autoradio · Lackierung in Jadegrün-metallic, Innenausstattung Ton-in-Ton in "Majestic Luxury Velour" · Vinyl Dachbeschichtung im hinteren Bereich ("Landau Vinyl Roof") · Kleine ovale Seitenfenster ("Opera Windows") in der C-Säule · Kompressor und Verdampfer der Klimaanlage, sowie Wasserpumpe neu, Kosten € 4.200 · Classic Data Kurzgutachten 2+ · H-Zulassung · Unrestaurierter, gepflegter Originalzustand, Lackierung und Chromteile auf gleichem Top-Niveau

Lincoln Continental Town Car (4-door) in original condition · 400cui (6.6 L) V8 small block with 117 kW (159 hp) and automatic transmission · First registration in the U.S. in 1979, according to information 1 owner only · 2018 first registration in Germany, since then 1 owner · Low mileage of 51,000 mls only · Luxurious interior with power windows, power seats, adjustable steering wheel, air conditioning, power steering, Cartier clock, central locking, from the inside adjustable mirrors, original Ford car radio, seat upholstery in "Majestic Luxury Velour" · Vinyl roof coating in the rear (Landau vinyl roof) · Small oval side windows ("Opera Windows") in the C-pillar · Air conditioning compressor and evaporator, as well as water pump new, costs € 4,200 · Classic Data valuation 2+ · Admission as historic vehicle · Unrestored original and perfect condition, paint and chrome parts on the same top level

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1979	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	51.000 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	6.525	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	jadegrün-metallic <i>jadegrün-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	117 / 159	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grün <i>green</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Velours <i>velours</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 abschnnen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 2 + <i>Condition</i>	Wert 27.000 € <i>Value</i>
--	--	--------------------------------------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	21.000 €	+ 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>
--------------------------------------	-----------------	--

Lot 23



XT0728

VOLKSWAGEN

T3 Joker Camper



Modellbeschreibung *Model description*

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

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

For many of his friends, this is the ultimate version of the VW bus: the Volkswagen Type 2 (T3), as it is officially called, the 3rd generation of VW's ever-popular minibus. It still has the engine where they think it belongs: in the rear. Early T3s even had the identical air-cooled engines of their predecessor, although the new bus was significantly more spacious and not insignificantly heavier. Diesel engines were introduced in the T3 from 1981 and a new generation of water-cooled boxer engines ("water boxer") from 1982. Regular further developments such as fuel injection or catalytic converters kept the T3 up-to-date. In 1985, the all-wheel drive version, known as the Syncro, was introduced.

The T3 also offered a wide choice of body styles: Transporter, flatbed, double-cab flatbed, as well as buses of various equipment lines up to the popular Multivan introduced in 1985. However, the favorite of all camping enthusiasts was the Westfalia conversion: a well-equipped motorhome with a pop-up roof. The successor T4 was launched in 1990, with a front engine and front-wheel drive. Nevertheless, the T3 was built in South Africa for a further 13 years, until the end of T4 production in Germany!

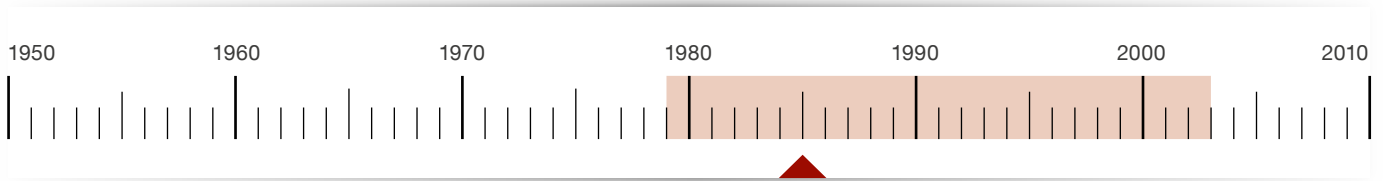
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Volkswagen T3 Joker mit Aufstelldach · 1,9 L Vierzylinder Wasserboxer-Ottomotor (Digijet) mit 66 kW (90 PS) und 5-Gang-Schaltgetriebe · Deutsche Zulassungspapiere · Tachostand 102.400 km abgelesen · Nach Angabe Original T3 Joker, kein nachträglicher Umbau, Aufstelldach mit Frontspoiler (ohne Gepäckwanne), Westfalia Kücheneinrichtung · Markise (Vordach) Fiamma

F45, Träger für 2 Fahrräder auf Heckklappe, Oettinger Rundumbeplankung mit Spoiler · Fahrwerk tiefer gelegt, Ronal LM-5-Speichenfelgen mit Reifen Fulda Y3000 225/55 R16 · Ungeschweißt und ohne Rost · Nach Angabe wurde der Camper nie im Winter gefahren und immer im Trockenen abgestellt

Volkswagen T3 Joker with pop-up roof · 1.9 L four-cylinder water boxer gasoline engine (Digijet) with 66 kW (90 hp) · 5-speed manual gearbox · German registration papers · Speedometer reading 102,400 km · According to information original T3 Joker, no subsequent conversion, pop-up roof with front spoiler, Westfalia kitchen equipment · Canopy Fiamma F45, mounted bike carrier for 2 bicycles, Oettinger all-round planking · Chassis lowered, Ronal light alloy 5-spoke rims with Fulda Y3000 225/55 R16 tires · Unwelded and no rust · According to information, the camper has never been driven in winter and was always stored in a dry place

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1985	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	102.400 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.888	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	dunkelblau <i>dark blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	66 / 90	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	braun <i>brown</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	133 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>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Lot 24



XT0805

FERRARI

Mondial T Pininfarina



Modellbeschreibung *Model description*

Der Familien-Ferrari. Länger und breiter war er ausgefallen als sein Vorgänger und bot auch den Passagieren im Heck hinreichend Platz. Und dies, obwohl es sich beim Mondial um einen waschechten Mittelmotor-Sportwagen handelt. Diese Kombination, erst recht bei einem auch als Cabrio erhältlichen Serienfahrzeug, ist höchst ungewöhnlich, wenn nicht einzigartig. Pininfarina zeichnete die gestreckten Linien des Mondial 8, der 1980 auf dem Genfer Salon erstmalig vorgestellt wurde. Der schadstoffreduzierte V8 mit 214 PS war nicht allen Freunden des Hauses stark

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

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

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

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

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

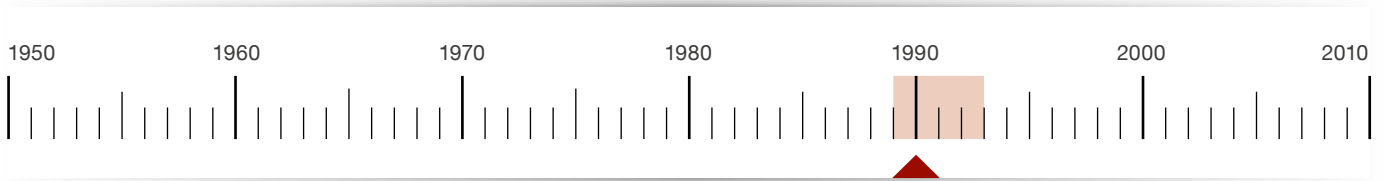
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Ein Pininfarina Mondial in der traditionellen, kultigen Ferrari "Rosso Corsa" Lackierung · 301 PS aus einem 3.405 ccm 90° V8 Sauger · 5-Gang Schaltgetriebe mit Sperrdifferential · Abgelesene Laufleistung von nur 9.200 KM · Radio Blaupunkt Melbourne · Elektr. Fensterheber, Colorverglasung · Originaler vollständiger Werkzeugkoffer aus Leder · Serviceheft vorhanden · Wartung + neuer Zahnriemen mit Originalteilen durch

die Firma Ferrari Eberlein · Von 2018-2024 Rechnungen über knapp 25.000 € vorhanden · Deutsche Papiere + H-Zulassung

Rosso Corsa is the ultimate iconic Ferrari red · 301hp from a naturally aspirated 3,405 cc 90° V8 · 5-speed manual transmission with locking differential · Read mileage of only 9,200 KM · Radio Blaupunkt Melbourne · Electric windows, tinted glass · Original complete leather tool case · Maintenance + new timing belt with original parts performed by Ferrari Eberlein · Invoices from 2018-2024 for approx. € 25,000 available · German registration + admission as historic vehicle

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1990	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	9.200 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.405	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Rosso Corsa <i>Rosso Corsa</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	221 / 301	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	257 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	49.500 € + 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>	Lot 25
--------------------------------------	---	---------------



XT0636

AUSTIN-HEALEY

MK II BJ7 (LHD)



Modellbeschreibung *Model description*

Donald Healey fertigte ein einziges Fahrzeug für die London Motor Show im Jahr 1952, einen atemberaubenden Roadster, der 100 mls/h schnell war, daher auch der Name, "Hundred". Der Vorstand von BMC, Leonard Lord, zeigte sich beeindruckt und schloss einen Vertrag mit Healey über eine Serienfertigung: Die Karosserien kamen von Jensen, der Antrieb wurde bei Austin in Longbridge gebaut.

Das als Austin-Healey 100 bezeichnete Fahrzeug kam ursprünglich mit 2,7 Liter-Vierzylinder und 90 PS und 3-Gang-Getriebe mit Overdrive. 1956 konnte er als 100/6 seine

Beliebtheit noch steigern, dank Sechszylinder und verlängertem Radstand, der Notsitze im Heck ermöglichte. Der Roadster wurde fortlaufend modifiziert und verbessert, bis schließlich im Jahr 1959 der Austin-Healey 3000 erschien; mit 3,0 Liter-Sechszylinder und einer Leistung von bis zu 148 PS. Der "große Healey" galt als schwer zu beherrschendes Fahrzeug. Die Rallyefahrerin Pat Moss gab ihm den Spitznamen "die Sau" aufgrund der Tendenz zum unvorhersehbaren Ausbrechen des Hecks, was für nicht wenige der Wagen ein vorzeitiges Ende bedeutete.

Donald Healey built one single car for the 1952 London Motor Show, a jaw-dropping roadster capable of doing 100 mph, hence the name, "Hundred". BMC Chairman Leonard Lord was so impressed with it, he offered Healey a contract to build it in larger numbers, with bodies made by Jensen Motors and mechanical parts built at the Austin plant at Longbridge. The car then known as Austin-Healey 100 originally came with a 2.7 litre 4-cylinder, 90 hp engine mated to a 3-speed manual gearbox with overdrive. In 1956, the 100/6 received a popularity boost due to the introduction of a 6 cylinder engine and elongated wheelbase which allowed for jump seats in the rear. The roadster was continuously modified and improved, culminating in the Austin-Healey 3000 which, as of 1959, boasted a 3.0 litre 6-cylinder with up to 148 hp of power. The "Big Healey" earned itself a reputation for being difficult to handle. Rally driver Pat Moss nicknamed it "The Pig" for its unpredictable oversteering tendencies, which caused more than a few of them to meet a premature end.

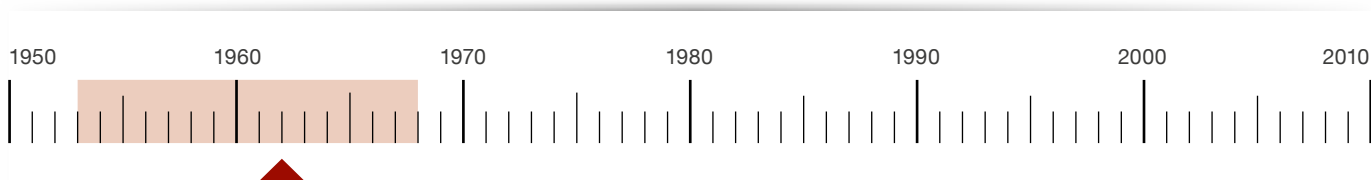
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Austin-Healey 3000, der Inbegriff des englischen Roadster · 3,0 L Reihensechszylinder-Ottomotor mit 97 kW (132 PS) · 4-Gang-Schaltgetriebe mit Overdrive · Mit servicefreundlichen SU-Vergasern ausgestattet. · BJ7 Serie mit Kurbelfenstern, statt Steckfenster · Leichter zu faltendes Cabriovertdeck · Seit 2004 im Besitz des aktuellen Fahrzeughalters · Seitdem alle Service- Wartungs- und Reparaturarbeiten

durch regionale Oldtimerfachwerkstätten · Rechnungsdokumente vorhanden · Neues Lenkgetriebe und Persenning · Motortemperaturregelung ergänzt mit einem elektrischen Zusatzlüfter · Original Armaturenbrett ausgestattet mit den englischen Smith Instrumenten · Deutsche Zulassungspapiere und H-Zulassung · Schöner linksgelenkter Roadster in einem augenscheinlich guten Zustand

Austin-Healey 3000, the epitome of the English roadster · 3.0 L in-line six-cylinder petrol engine with 97 kW (132 hp) · 4-speed manual gearbox with overdrive · Equipped with service-friendly SU carburetors. · BJ7 series with crank windows instead of plug-in windows · Easy to fold convertible top · Since 2004 with the current owner · Since 2004 all services, maintenance and repair works carried out by regional classic car workshops · Invoice documents available · New steering gear and tarpaulin · Engine temperature control supplemented with an additional electric fan · Original dashboard equipped with the English Smith instruments · German registration papers · Beautiful left-hand drive roadster in an appealing good condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1962	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	5.600 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.912	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz-grün <i>schwarz-grün</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	97 / 132	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz-grün <i>schwarz-grün</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	190 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand <i>Condition</i>	2-3	Ausrufpreis <i>Reserve</i>	52.500 €	+ 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>	Lot 26
--	------------------------------------	-----	--------------------------------------	----------	---	------------------



JAGUAR

E-Type Series III V12 (Roadster)



Modellbeschreibung *Model description*

Die Essenz automobiler Schönheit. Niemand geringeres als Enzo Ferrari bezeichnete den E-Type als das ästhetischste Automobil aller Zeiten, und selbst wenn Schönheit immer im Auge des Betrachters liegt, allzu viele werden ihm seither nicht widersprochen haben. Das Erscheinen des XK-E, genannt "E-Type", im Jahre 1961 kam einer Sensation gleich. Zur unerreicht eleganten Linienführung gab es satte Leistung noch mit dazu, und das ganze zu vergleichsweise moderaten Preisen. Über die Jahre wurde das Erfolgsmodell mehrfach modifiziert: Ab Frühjahr 1966 gab es eine 2+2 sitzige Version mit verlängertem

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

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

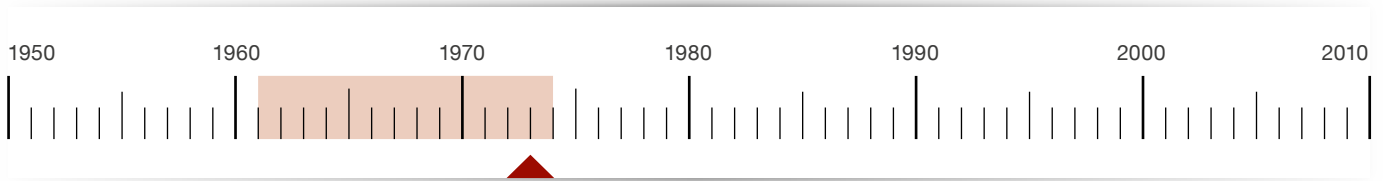
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Jaguar E-Type, britische Sportwagen-Legende und Design-Ikone · 5,3 L V12-Vergasermotor mit 197 kW (268 PS) mit Automatikgetriebe · Im September 1973 an British-Leyland in New York geliefert · Jaguar Heritage Zertifikat vorhanden · 1 Halter in Deutschland · Seit 1997 im Besitz des aktuellen deutschen Fahrzeughalters · Servolenkung, Klimaanlage, Autoradio Blaupunkt Sevilla RD 125 W · Verchromte Spei-

chenräder mit 72 Speichen · In den letzten 4 Jahren etwa 35.000 € investiert in Wartung, Service und Technik (Zündung, Bremsen, Auspuff, Elektrik, Fahrwerk u.v.m.) · Belege, Rechnungen dazu vorhanden · Deutsche Zulassungspapiere und H-Zulassung Gepflegter englischer Roadster mit nur wenigen leichten Blessuren – eine lohnende Investition

Jaguar E-Type, British sports car legend and design icon · 5.3 L V12 carburetor engine with 197 kW (268 hp) with automatic transmission · Delivered to British-Leyland in New York in September 1973 · Jaguar Heritage certificate available · 1 owner in Germany only · Since 1997 with the current German owner · Power steering, air conditioning, car radio Blaupunkt Sevilla RD 125 W · Chromed spoked wheels with 72 spokes · During 4 years about 35.000 € invested in maintenance, service and technology (ignition, brakes, exhaust, electrics, chassis ecc.). Documentation + invoices available · German registration and admission as historic vehicle · Well-maintained English roadster with only a few minor blemishes

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1973	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	92.200 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	5.307	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	gelb <i>yellow</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	197 / 268	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	12	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	238 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 **59.500 €** + 10% Aufgeld
Reserve + 10% surcharge

Lot 27



XT0755

MERCEDES-BENZ

280 SL Pagode (W113)



Modellbeschreibung *Model description*

Die Pagode - ein Design-Klassiker schlechthin! Der W113 hatte bei seiner Premiere auf dem Genfer Autosalon 1963 die schwere Aufgabe, gleich zwei Modelle abzulösen: den 190 SL und den 300 SL. Eine Aufgabe, die fast der Quadratur des Kreises gleichkommt, jedoch bravourös gelöst wurde. Aufgrund seiner glatten Flächen, dem großen Nutzraum und dem Verzicht auf Zierelemente wirkte er sehr „maskulin“ und ließ die Vorgänger mit ihren rundlichen Formen schnell vergessen.

Er wurde in den Versionen 230 SL (1963 – 1967), 250 SL (1967) und 280 SL (1968 –

1971), wahlweise mit Schalt- oder Automatikgetriebe insgesamt 48.912 mal gebaut. Wegen seines zusätzlich lieferbaren, nach innen gewölbten Hardtops erhielt er den Spitznamen Pagode.

Der W113 war für jeden Anlass geeignet – sei es für die Oper, den Golfplatz oder das kleine Shopping

The Pagoda - a design classic car par excellence! When presented at the Geneva Motor Show in 1963, the W113 had the difficult task of replacing two models at a time, the 190 SL as well as the 300 SL. A task that was almost equivalent to the quadrature of the circle, but was solved brilliantly. Because of its smooth surfaces, the spacious interior and the absence of decorative elements, it came across as very "masculine" and made the predecessors with their rounded styling look outdated.

It was available as 230 SL (1963-1967), 250 SL (1967) and 280 SL (1968-1971), built with either manual or automatic transmission, to a total of 48,912 vehicles. Because of its slightly concave hardtop, available as an accessory, it was nicknamed Pagoda.

The W113 was suitable for any occasion - be it for the opera, the golf course or the small shopping

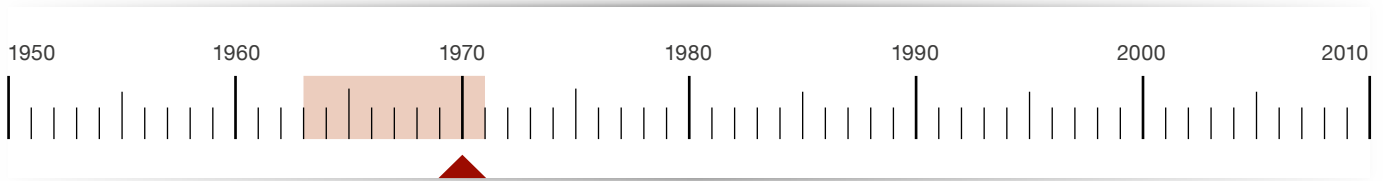
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

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

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

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

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1970	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	6.800 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.778	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	gold-metallic <i>gold-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	125 / 170	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	braun <i>brown</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	200 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... 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* **70.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge **Lot 28**



XT0409

PORSCHE

944 Turbo Cup Rennwagen



Modellbeschreibung *Model description*

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

1986 führte Porsche mit dem 944 Turbo Cup eine neue Rennserie um einen Markenpokal ein. Auf der Plattform des ADAC Super Cup traten erfahrene Rennpiloten, aber auch hochmotivierte Nachwuchsfahrer an. Die einheitlichen Rennfahrzeuge, Porsche 944 Turbo Cup, waren serienmäßige 944. Ausgestattet

mit der original verbauten Auspuffanlage mit geregelterm 3-Wege-Katalysator. Nur geringe Änderungen am Fahrwerk waren zugelassen. Anders als die Serienfahrzeuge rollten die Cup-Renner vorne auf 8" breiten LM-Felgen und hinten auf 9" Räder. Die elektronische Steuerung der Motronic und weitere Sensoren waren verplombt, um eine Chancengleichheit für die Teilnehmer zu gewährleisten. 1987 erhielt der 944 Turbo Cup eine Leistungssteigerung auf 250 PS. Ein strafferer Fahrwerk und ein ABS wurde entsprechend der stärkeren Leistung modifiziert. Erfolgreichster Rennfahrer der Cup-Rennserie war der Schwabe Roland Asch mit dem Gewinn der Meisterschaft in den 1987, 1988 und 1989.

The Porsche 944 was presented at the 1981 IAA. It was technically and visually based on the 924, which had appeared five years earlier. However, the Audi engine of the 924, which had been criticized by Porsche purists, was replaced by a genuine Porsche engine: a 2.5-litre in-line four-cylinder, essentially a halved 5.0-litre V8 from the 928.

In 1986, Porsche introduced the 944 Turbo Cup, a new racing series for a one-make cup. Experienced racing drivers as well as highly motivated young drivers competed on the platform of the ADAC Super Cup. The uniform racing cars, Porsche 944 Turbo Cup, were standard 944s equipped with the original exhaust system with regulated 3-way catalytic converter. Only minor modifications to the chassis were permitted. Unlike the production cars, the Cup racers rolled on 8" wide alloy rims at the front and 9" wheels at the rear. The Motronic electronic control system and other sensors were sealed to ensure equal opportunities for the participants. In 1987, the 944 Turbo Cup received a power increase to 250 hp. A firmer chassis and ABS were modified to match the increased power. The most successful racing driver in the Cup series was Swabian Roland Asch, who won the championship in 1987, 1988 and 1989.

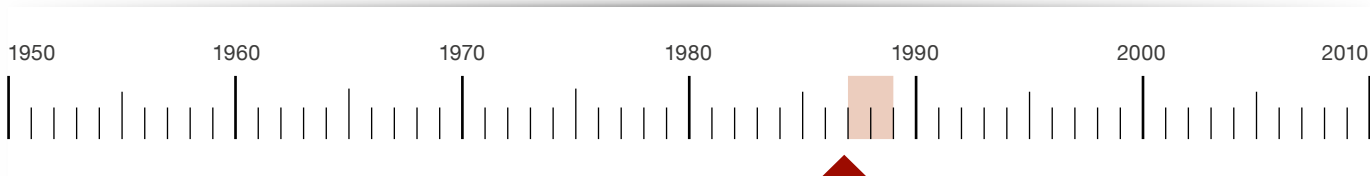
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Originaler Porsche 944 Turbo Cup mit Straßenzulassung · 2,5 L Reihen-Vierzylinder-Ottomotor mit 162 kW (220 PS) · Bosch Motronic, KKK-Abgasturbolader, Ladeluftkühler · Kraftübertragung über 5 Vorwärts-, 1 Rückwärtsgang und Sperrdifferential · Ausgeliefert im April 1986, bestätigt durch das Zertifikat von Porsche · Erster Renneinsatz am 27.04.1987 auf dem Nürburgring von Kannacher GT Racing · Seit November 2016 im Besitz des aktuellen Fahrzeughalters · Weitere Einsätze auf deutschen Rennveranstaltungen dokumentiert

durch relevante Fotos · Originale Ausstattung wie 1986: Matter- Überrollkäfig mit Polsterung und Schriftzügen, Wethje-Renschalensitz mit Porsche Emblem, 6-Punkt-Gurt, Momo-Sportlenkrad, Magnesium-Ansaugspinne, Steuergerät- ink.Cup-Siegel, Not-Aus, Cup-Fahrwerk, Sperrdifferential, Fuchs-LM Felgen. Weiteres Zubehör, Abdeckplane, Steuergeräte Auspuff ohne Kat uvm. · Deutsche Zulassungspapiere und H-Zulassung vorhanden · Seltener 944 Turbo Cup, einer von 55 Exemplaren, im äußerst gepflegtem Gesamtzustand

Original Porsche 944 Turbo Cup with road approval · 2.5 L in-line four-cylinder petrol engine with 162 kW (220 hp) · Bosch Motronic, KKK turbocharger, intercooler · Power transmission via 5 forward gears, 1 reverse gear and limited slip differential · Delivered in April 1986, confirmed by the Porsche certificate · First race on 27.04.1987 at the Nürburgring by Kannacher GT Racing · With the current owner since November 2016 · Further contests at German racing events documented by relevant photos · Original equipment as in 1986: Matter roll cage with upholstery and lettering, Wethje racing bucket seat with Porsche emblem, racing bucket seat with Porsche emblem, 6-point seat belt, Momo sports steering wheel, magnesium intake manifold, control unit with Cup seal, emergency stop, Cup suspension, limited slip differential, Fuchs alloy rims. Further accessories, tarpaulin, control unit exhaust without catalytic converter and much more. · German registration + admission as historic vehicle · Rare 944 Turbo Cup, one of 55 units, in extremely well-kept overall condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1987	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	68.600 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.449	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	indisch-rot <i>indisch-rot</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	162 / 220	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	245 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

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

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	75.000 €	+ 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>
--------------------------------------	-----------------	--

Lot 29



XT0828

LAND ROVER

Defender 90 Autobiography Edition LHD



Modellbeschreibung *Model description*

Nach 68 Jahren endete schließlich die Produktion des Land Rover, als am 29. Januar 2016 die letzten "Defender" in Solihull, Mittelengland, vom Band liefen. Bis zu diesem Zeitpunkt waren etwas über 2 Millionen dieser zuverlässigen, kultigen Wagen gebaut worden. Ihre Geschichte begann 1947, als Maurice Wilks, Chefdesigner bei Rover, auf die Idee kam, ein einfaches, robustes Fahrzeug zu bauen, das - wenn nötig - auf jedem Acker gewartet werden könnte, ein Auto für das Land, den Land-Rover. Der Name war gefunden und blieb.

In den frühen Nachkriegsjahren war Stahl knapp, daher wurden viele Bauteile aus einer

Aluminium-Legierung gefertigt. Durch seine Grundkonstruktion mit Leiterraum war der Land Rover sehr vielseitig und wurde dann auch für unzählige Anwendungen, militärischer wie ziviler Art, adaptiert. Auch wenn die Marke häufiger den Besitzer wechselte - von Rover über British Leyland, BMW und Ford zu Tata Motors - blieb doch die Form und das Grundprinzip des Land Rovers fast unverändert, abgesehen von fortlaufenden technischen Verbesserungen. Der "Landy" ist übrigens nicht nur zeit-, sondern auch klassenlos: Sogar ihre Majestät die Königin von England schätzte ihn; sie soll seit 1952 Land Rover-Fahrzeuge in ihrem Besitz gehabt haben.

After 68 years, production of the Land Rover finally came to an end when the last "Defenders" rolled off the production line in Solihull, central England, on January 29, 2016. By this time, just over 2 million of these reliable, iconic vehicles had been built. Their story began in 1947, when Maurice Wilks, chief designer at Rover, came up with the idea of building a simple, robust vehicle that could be serviced - if necessary - in any field, a car for the country, the Land Rover. The name was found and stuck. In the early post-war years, steel was in short supply, so many components were made from an aluminum alloy. Thanks to its basic construction with a ladder frame, the Land Rover was very versatile and was then adapted for countless applications, both military and civilian. Even though the brand changed hands more frequently - from Rover to British Leyland, BMW and Ford to Tata Motors - the shape and basic principle of the Land Rover remained almost unchanged, apart from continuous technical improvements. Incidentally, the "Landy" is not only timeless, but also classless: even Her Majesty the Queen of England appreciated it; she is said to have had Land Rover vehicles in her possession since 1952.

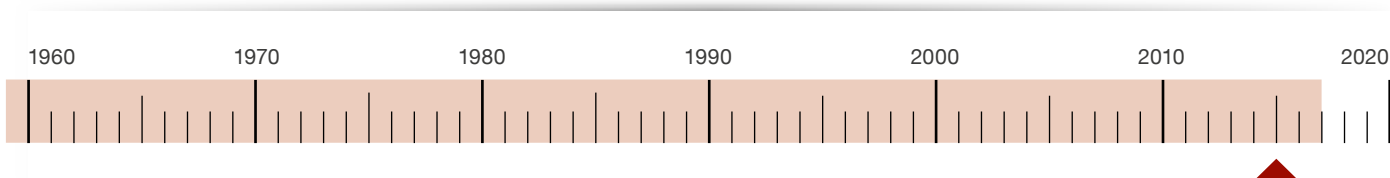
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Weltweit einer von 30 der seltenen Linkslenker der Defender 90 Autobiography Serie: Von dieser exklusiven Final-Edition wurden weltweit nur insgesamt 180 Einheiten produziert, davon lediglich 30 Stück als Linkslenker! · 2,2 L Reihenvierzylinder-Dieselmotor mit 110 kW (150 PS) und 6-Gang Schaltgetriebe · Deutsche Erstzulassung 12/2015 · Seit Februar 2022 im Besitz des aktuellen Halters · Der niedrige Tachostand von 19.500 km ist belegt durch Serviceheft · Zweifarben Sonderlackierung im Farbton Santorini Black + Bering Grey Uni · Innenausstattung in Vollleder einschließlich Dachhimmel,

Sonnenblenden, Türseiten-Verkleidungen und Armaturenbrett · LED-Projektor-Scheinwerfer, weiße Rückleuchten und Blinker, seitliche Trittstufen, erweiterter Unterbodenschutz für die Ölwanne, 16" Leichtmetallräder mit MT/R Bereifung, Sitzheizung, Lederlenkrad, Mittelarmlehne vorne, Elektrischer Fensterheber vorne, Klimaanlage, Colorverglasung, heizbare Heckscheibe, Radio/CD, Antenne manuell, Anhängerkupplung · Nächste HU 11/2025 · Diese "Autobiography Edition" in nahezu makellosen Gesamtzustand bereichert jede exklusive Sammlung und macht auch auf der Straße gebührend Eindruck

This rare model is one of the 30 left-hand drive produced units: Worldwide only 180 units of this exclusive final edition of the Defender 90 Autobiography were built, thereof only 30 rare units as left-hand drive! · 2.2 L in-line four-cylinder diesel engine with 110 kW (150 hp) and 6-speed manual gearbox · German first registration 12/2015 · Owned by the current owner since February 2022 · The low speedometer reading of 19,500 km is documented in the service booklet · Two-tone special paint finish in the color Santorini Black + Bering Grey Uni · Full leather interior including headliner, sun visors, the door side panels and dashboard. · LED projector headlights, white tail lights and indicators, side steps, extended underbody protection for the oil sump underbody protection for the oil pan, 16" alloy wheels with MT/R tires, heated seats, leather steering wheel, front center armrest, electric front windows, air conditioning, color glazing, heated rear window, radio/CD, manual antenna, trailer hitch · Valid technical control (MoT) until 11/2025 · This "Autobiography Edition" in almost flawless overall condition enriches not only an exclusive collection but performs also on the road at its best

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	2015	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	19.800 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.198	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	santoriniblack-metallic <i>santoriniblack-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	110 / 150	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz-grau <i>schwarz-grau</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	145 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 1 - <i>Condition</i>
--	--

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	95.000 € + 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>	Lot 30
--------------------------------------	---	---------------



XT0815

AUTOMOBILIA

Lot 31 TAG HEUER MONACO

Wanduhr *Wall clock*

- POWER CONTROL-Händler-/Wanduhr
- Gulf-Design
- lackiertes Metallgehäuse mit Echtholz
- Quarz-Uhrwerk
- Maße 30 x 30 cm
- Zusatzanzeigen zur Zierde

- *POWER CONTROL, dealership/wall clock*
- *Gulf design*
- *painted metal cabinet with glass*
- *quartz movement*
- *measure 30 x 30 cm*
- *additional indications for decoration only*



AE1041

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

Lot 32 ROLEX OYSTER PERPETUAL BUBBLE BACK

Armbanduhr *Wristwatch*

- Chronometer Automatik
- Gehäuse Edelstahl/ Gelbgold poliert und satiniert
- Lünette 18kt Gelbgold glatt und poliert
- Armband Rolex Krokoleder
- Rolex Stiftschließe Edelstahl mit Hersteller-Logo
- Plexiglas gewölbt
- Krone verschraubbar
- Boden Edelstahl verschraubt, graviert
- Gewicht der Uhr inklusive Armband: 47g
- Referenznummer: 5020, Baujahr 1937
- Mit Gangkontrolle und äußerlicher Aufarbeitung von April 2021, inkl. 1000 Tage Garantie
- Inklusive original Rolex Box und Beschreibung sowie Reisemäppchen, Rolex Chronometersiegel und Tag
- sehr seltenes Sammlerstück, Sehr guter Zustand



AE1046

Ausrufpreis 2.500 € **+ 10% Aufgeld**
Reserve + 10% surcharge

LOTUS UHR AN FEDER

Lot
33

Design Uhr *Design clock*



- Standuhr „Lotus Elise“ original Lenkrad,
- Feder-Dämpfer und Schwungscheibe mit Zahnkranz.
- Quarzwerk Höhe ca. 60 cm
- Durchmesser Schwungscheibe ca. 28 cm

- Grandfather clock „Lotus Elise“ original steering wheel
- spring damper and flywheel with gear rim.
- Quartz movement
- Height approx. 60 cm
- Diameter flywheel approx. 28 cm

Ausrufpreis 200 € **+ 10% Aufgeld**
Reserve *+ 10% surcharge*

AE1038

MAURICE LACROIX AIKON MAHINDRA RACING

Lot
34

Armbanduhr *Wristwatch*



- Gehäuse Titan poliert und satiniert
- Gehäusedurchmesser ohne Krone: 43,5mm
- Gehäusehöhe: 11,0mm
- Lünette Titan satiniert mit polierten Reitern
- Maurice Lacroix Armband Kautschuk grau/rot/weiß
- Stiftschließe Titan mit Hersteller-Logo
- Uhrwerk quartzesteuert, Chronograph
- Kaliber Maurice Lacroix Ronda 3540D
- Saphirglas kratzfest
- Krone verschraubbar mit Flankenschutz und Hersteller-Logo
- Boden Titan graviert mit Mahindra-Racing-Logo
- Gewicht der Uhr inklusive Armband 69g
- Wasserdicht bis 10 ATM
- Original Maurice Lacroix Box mit Umkarton und Garantie Papiere
- Full Set. Neu.

Ausrufpreis 900 € **+ 10% Aufgeld**
Reserve *+ 10% surcharge*

AE1043

TVR

Chimaera 400



Modellbeschreibung *Model description*

Gegründet wurde die britische Automobilmarke in Blackpool von Trevor Wilkinson in einer alten Stellmacherwerkstatt als Trevcar Motors. 1949 entstand das erste TVR-Chassis mit Komponenten des Morris Eight. Das Konzept von Trevor Wilkinson war, eine Kombination mit einer leichten Karosserie auf einem Rohrchassis mit Frontmotor und Hinterradantrieb. Durch immer wieder aufkommende finanzielle Schwierigkeiten wurde auch nach Wechsel der Firmeneigner, Wilkinson, Lilley, Wheeler bis Smolensky das Konzept eines echten britischen, zweisitzigen, offenen Sportwagen übernommen. 1991 begann die Produktion des Chimaera. Mit seiner direkten Abstammung vom Griffith hatte sich der Chimaera als das produktivste

aller TVR-Modelle erwiesen. Der Name ist von der Chimäre, einem feuerspeienden Monster der griechischen Mythologie, mit dem Kopf eines Löwen, dem Körper einer Ziege und dem Schwanz einer Schlange, hergeleitet. Die Produktion begann 1991 und dauerte bis 2003 mit fünf Hauptversionen des Modells, nämlich dem Chimaera 400, 400HC, 430, 450 und 500. Insgesamt wurden etwa 6.000 Chimaeras gebaut. Berühmt ist, dass Ned, Peter Wheelers geliebter Deutscher Vorstehhund, oft für seine Mithilfe beim Design der Chimaera verantwortlich gemacht wird. Wie Peter Wheeler damals zitiert wurde: „Ja, er rannte wie immer herum und biss in das Styropormodell der Chimaera, das wir auf dem Tisch hatten.“

The British automobile brand was founded in Blackpool by Trevor Wilkinson in an old wheelwright's workshop as Trevcar Motors. The first TVR chassis was built in 1949 using components from the Morris Eight. Trevor Wilkinson's concept was a combination of a lightweight body on a tubular chassis with a front engine and rear-wheel drive. Due to recurring financial difficulties, the concept of a genuine British, two-seater, open sports car was adopted even after changes of ownership from Wilkinson, Lilley, Wheeler to Smolensky. Production of the Chimaera began in 1991. With its direct lineage from the Griffith, the Chimaera had proved to be the most prolific of all TVR models. The name is derived from the Chimaera, a fire-breathing monster of Greek mythology, with the head of a lion, the body of a goat and the tail of a snake. Production began in 1991 and lasted until 2003 with five main versions of the model, namely the Chimaera 400, 400HC, 430, 450 and 500. In total, around 6,000 Chimaeras were built. Famously, Ned, Peter Wheeler's beloved German Pointer, is often credited with helping to design the Chimaera. As Peter Wheeler was quoted at the time: "Yes, he was running around biting the polystyrene model of the Chimaera we had on the table, as usual."

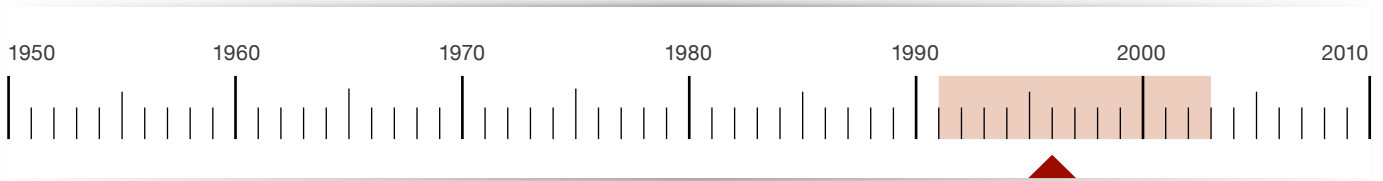
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Eindeutig britisch in jeder Hinsicht
Getreu der TVR DNA: Frontmotor mit Schaltgetriebe und Hinterradantrieb · 4,0 L Rover-V8-Ottomotor mit 176 kW (240 PS) und T5-Schaltgetriebe von Borg-Warner · Deutsche Zulassung aus dem Jahr 2016 · Lt. ZLB II drei eingetragene Fahrzeughalter · Seit 06/2016 im Besitz des aktuellen Halters · Glasfaserverstärkte (GFK) Karosserie auf

einem soliden Gitterrohrrahmen · 2-Sitzer Cabriolet mit herausnehmbaren "Targa" – Dach · Langer Radstand für mehr Komfort, Servolenkung · Beigefarbene Ledervollausstattung, elektr. Fensterheber, Walnuss-furniertes Armaturenbrett, – Autoradio Pioneer, Lautsprecher hinten · Zeitloser, klassischer britischer Sportwagen mit Komfort und viel Leistung, dem Alter entsprechende Patina

Distinctly British in every respect True to the TVR DNA: front engine with manual gearbox and rear-wheel drive · 4.0 L Rover V8 petrol engine with 176 kW (240 hp) and T5 manual transmission from Borg-Warner · German registration in 2016 · According to german registration papers, three former owners · With the current owner since 06/2016 · Glass fiber reinforced (GRP) body on a solid tubular lattice frame · 2-seater convertible with removable "Targa" roof · Long wheelbase for more comfort, power steering · Beige-colored leather interior, electric windows, walnut-veneered dashboard – Pioneer car radio, rear speakers · Timeless, classic British sports car offering comfort and plenty of power.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1996	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	81.700 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.947	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	176 / 240	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	245 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 **10.000 €** + 10% Aufgeld
Reserve *+ 10% surcharge*

Lot 35



XT0813

PLYMOUTH

Business Coupé



Modellbeschreibung *Model description*

Plymouth war eine Automarke, die in den USA ihren Ursprung fand und von Chrysler von 1928 an vermarktet wurde. Der Plymouth Business (im ersten Baujahr: Plymouth Business Six) war ein großer PKW, den Chrysler unter dem Markennamen Plymouth in den Modelljahren 1935 bis 1938 herstellte. Er gehörte zu den beliebtesten Fahrzeugen in den US-Staaten. Sie waren bekannt für ihre Haltbarkeit und fortschrittliche Technik. Das Modell Business Limousine oder Coupé war damals der günstigste

Einstieg in die beliebten Chrysler Typen. Ursprünglich war diese Baureihe standardmäßig nur im Farbton schwarz lieferbar. Weitere Farben konnten ausschließlich nur auf Wunsch bestellt werden. Abgelöst wurde die Baureihe P3 vom Plymouth Roadking. Das Markenlogo, zu finden am Kühlergrill, Motorhaube und Lenkrad, war die Mayflower, das legendäre Segelschiff mit dem englische Auswanderer von Plymouth (England) nach Amerika segelten um dort ein neues Leben zu gründen.

Plymouth was a car brand that originated in the USA and was marketed by Chrysler from 1928 onwards. The Plymouth Business (in the first year of production: Plymouth Business Six) was a large passenger car that Chrysler produced under the Plymouth brand name in the model years 1935 to 1938. It was one of the most popular vehicles in the US. They were known for their durability and advanced technology. The Business Sedan or Coupé model was the most affordable entry into the popular Chrysler range at the time. Originally, this model series was only available in black as standard. Other colors could only be ordered on request. The P3 series was replaced by the Plymouth Roadking. The brand logo, to be found on the radiator grille, hood and steering wheel, was the Mayflower, the legendary sailing ship on which English emigrants sailed from Plymouth (England) to America to start a new life there.

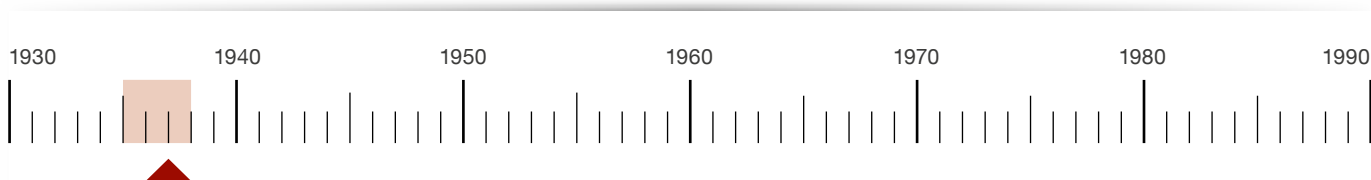
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Seltene, traumhaft schönes U.S. Business Coupé aus den 30er Jahren · 3,6 L Sechszylinder-Ottomotor in Reihe mit 95 kW (129 PS) und Schaltgetriebe · In Besitz des aktuellen Halters seit 08/1989 · Nach Angabe ist das Fahrzeug komplett restauriert · Komplett neue Ton-in-Ton Lackierung in dunkel- und hellgrün · Das gesamte Interieur inkl. Dachhimmel und Polsterung sowie der Kofferraum wurden fachmännisch erneuert · Sämtliche Teile, Baugruppen und technische Komponenten wurden revidiert, respektive ersetzt · Bremsleitungen,

Schläuche, Benzinpumpe, Kraftstofftank und Kardanwelle erneuert · Windschutzscheibe aus Verbundglas, alle Chromteile und Scheinwerfertöpfe sind neu verchromt · Bordspannung 12 Volt und Alternator, Blaupunkt Autoradio · 11/2021 Hauptuntersuchung (Motorfahrzeugkontrolle) in der Schweiz · Der Plymouth wird bei Kauf vom aktuellen Halter verzollt und von versteuert · Reinsitzen, losfahren, geniessen! · Dieses traumhaft schöne Coupé ist sowohl bei Oldtimer-Veranstaltungen als auch auf der Straße ein echter Hingucker.

A rare and stunning American beauty from the 1930s · 3.6 L six-cylinder in-line gasoline engine with 95 kW (129 hp) and manual transmission · With the current owner since 08/1989 · Accordingly, the vehicle has been completely restored · All parts, assemblies and technical components overhauled or replaced · Brake lines, hoses, fuel pump, fuel tank and cardan shaft renewed · Windshield made of laminated glass, all chrome parts and headlight pots are newly chrome-plated · New paint finish in tone-on-tone dark green / light green · The entire interior incl. headliner and upholstery professionally renewed · Trunk with new velour fabrics · On-board voltage 12 volt and alternator · Blaupunkt radio · 11/2021 technical control (MOT) in Switzerland · All customs and tax formalities will be completed by the consignor upon sales · A gorgeous eye-catcher not only at classic car events · Have a seat and enjoy a fantastic ride!

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1937	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	14.500 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.568	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	dunkel-hell-grün <i>dunkel-hell-grün</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	95 / 129	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grün <i>green</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Velours <i>velours</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	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* **20.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 36



XT0799

MERCEDES-BENZ

SL 500 (R129)



Modellbeschreibung *Model description*

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

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

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

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

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

The soft top mechanism was no longer manually operated as it had been in the R107, but electro-hydraulically, it opened and closed within 30 seconds. The aluminium hardtop weighed about 10 kg less than the one of its predecessor.

The R129 was available with a variety of engines, from 2.8 litres of capacity all the way up to 7.3 litres in the rare AMG V12 variants. A total of 204,940 examples were built over the course of 12 years, with two facelifts in 1995 and 1998, most of them equipped with V8 engines.

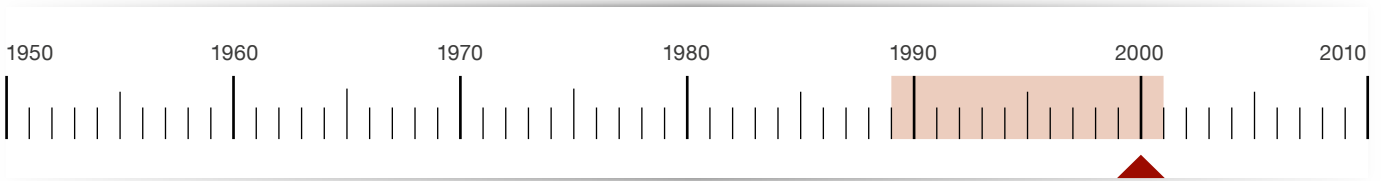
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

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

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

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

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

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

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

Lot 37



XT0373

TRIUMPH

TR6 PI (LHD)



Modellbeschreibung *Model description*

Im Januar 1969 begann die Produktion des Triumph TR6 als Nachfolger der TR5/TR250 Reihe. Einige Chassis- und Fahrwerkkomponenten der erfolgreichen Vorgängerbaureihe wurden dabei übernommen. Nicht von dem italienischen Automobildesigner Giovanni Michelotti stammt das Design des neuen englischen Roadsters, sondern das deutsche Karosseriewerk Karmann in Osnabrück hat die äußere Gestaltung der Karosserie übernommen. Wobei auch Design Elemente der Vorgänger beibehalten wurden. Die glatten Linien der Karosserie, die geänderte Heckgestaltung mit dem vergrößerten Kofferraum und den breiteren Rädern lassen den Roadster flacher

und schneller aussehen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 190 km/h liefert auch der leistungsstarke 2,5 L große 6-Zylinder Reihenmotor mit 105 kW/143 PS seinen Beitrag. Während seiner Produktionszeit, welche im Juli 1976 endete, gab es mehrere Modifikationen. Betroffen davon war auch das Getriebe, das etwa ab Mitte 1971 durch die Einheit des Triumph Stag ersetzt wurde. Die funktionale Ausstattung, die bequemen Sitze und das klar gezeichnete Armaturenbrett sind beliebte Merkmale des TR6. Er verkörpert den Reiz eines britischen Roadsters und ist auch heute ein äußerst populärer Sportwagen. Der Nachfolger, der TR7, ist ein völlig neues Modell.

Production of the Triumph TR6 began in January 1969 as the successor to the TR5/TR250 series. Some chassis and suspension components from the successful predecessor series were adopted. The design of the new English roadster did not originate from the Italian automobile designer Giovanni Michelotti, but the German bodywork factory Karmann in Osnabrück took over the exterior design of the body. Design elements from its predecessors were also retained. The smooth lines of the bodywork, the modified rear design with the enlarged trunk and the wider wheels make the Roadster look flatter and faster. With a top speed of over 190 km/h, the powerful 2.5-liter 6-cylinder in-line engine with 105 kW/143 hp also made its contribution. During its production period, which ended in July 1976, several modifications were made. This also affected the gearbox, which was replaced by the Triumph Stag unit from around mid-1971. The functional equipment, the comfortable seats and the clearly designed dashboard are popular features of the TR6. It embodies the appeal of a British roadster and is still an extremely popular sports car today. Its successor, the TR7, is a completely new model.

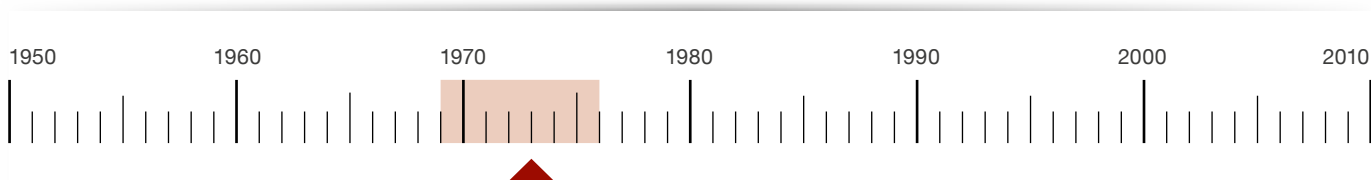
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Ein "Very British" Roadster in Karmann Design
 · 2,5 L-6-Zylinder-Reihen-Benzinmotor mit 90 kW (122 PS) · 4-Gang-Schaltgetriebe mit Overdrive · Erstauslieferung nach Italien · Seit 20 Jahren im Besitz des aktuellen Fahrzeughalters
 · Tachostand in Km abgelesen · Von Weber in Köln auf 3 Weber-Doppelvergaser umgerüstet
 · Leistungsmessung auf 136 PS als Anlage
 · Viele Edelstahl- und Chromteile im Motorraum verbaut · Neue Antriebswellen an der

Hinterachse, sämtliche Rechnungen verfügbar
 · Speichenfelgen mit Vredestein Sprint Classic Reifen inkl. Ersatzrad · Komplette Innenausstattung in schwarzem Leder, inkl. Ober- und Unterseite des Armaturenbretts, Türverkleidung + Mittelkonsole, Armaturenbrett in Wurzelholzoptik · Edelstahl-Auspuffanlage · Deutsche Zulassung, H-Kennzeichen · Echter links-gelenkter, englischer Roadster in äusserst gepflegtem Allgemeinzustand

A "Very British" Roadster designed by Karmann · 2.5 L 6-cylinder in-line petrol engine with 90 kW (122 hp) · 4-speed manual gearbox with overdrive · First delivery to Italy · With the current owner since 20 years · Speedometer reading in km · Converted to 3 Weber twin carburetors by Weber in Cologne, Power measurement to 136 hp · Engine compartment with many chrome and stainless steel parts · New drive shafts on the rear axle, all invoices available · Vredestein Classic tires on spoke rims incl. spare tire · Complete interior in black leather, incl. upper and lower side of the dashboard, door trim+ center console, dashboard in burl wood look · Stainless steel exhaust · German registration, admission as historic vehicle · Genuine left-hand drive English roadster in a great overall condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1973	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	69.400 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.500	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	90 / 122	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>	184 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* **21.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 38



XT0749

VOLKSWAGEN

Käfer 1200 L "Jubiläum 50 Jahre"



Modellbeschreibung *Model description*

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

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

Who has not heard of the Beetle that runs and runs and runs? As early as 1945, mass production of the VW Beetle was commenced - the last one rolled off the line in 2003. The VW Beetle was produced over 20,000,000 times and had become a classic during its production period, enjoying a wide fan base right until today. In early 2014, more than 10 percent of all registered classic cars in Germany were "creepy crawlies", making it beyond any doubt the most popular classic car of all times.

Over the decades, the beetle has undergone numerous changes, the most obvious concerned the shape of the rear window. The two-piece oval rear window ("split") was replaced in 1953 by a larger one-piece oval window. In 1957 and then again in 1963, the rear window was enlarged again. The 1302 was presented in 1970, it marked the zenith of beetle development in Germany. Production at the Wolfsburg plant came to an end in 1974, but up until 1985, Mexico-built beetles were officially marketed by VW in Germany.

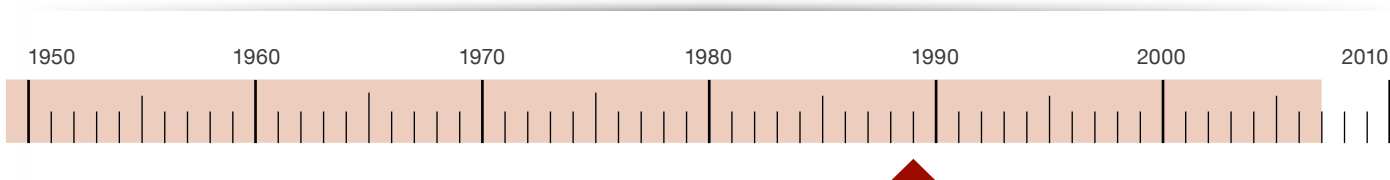
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der Käfer verabschiedet sich von seinen Fans mit dem exklusiven "Jubiläumskäfer 50 Jahre" - Der letzte Käfer, einer von nur 2.600 produzierten Aktionsmodellen für Deutschland - 1,2 L Vierzylinderboxer-Ottomotor mit 25 kW (34 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe - Baujahr 1985 - deutsche Erstzulassung in 09/1989 (Tages-Zulassung aus Abgasbestimmungen) - Ehemaliges Ausstellungsstück im VW-Zentrum Pforzheim mit original 185 km auf dem Tacho - Exklusive Lackierung

in Zinngrau-Met. (LA7Y), Innenausstattung "Trophy" graublau/schwarz - Sonderausstattung: Grünes Colorglas, heizbare Heckscheibe, 165er Reifen 4,5 x 15 Sportstahlfelgen, Vierspeichen-Lenkrad, Radio Braunschweig, 50Jahre-Plakette, größeres Heckfenster - Zertifikat von der Stiftung AutoMuseum Volkswagen - Classic Data Kurzbewertung, Gesamtzustand 1 Für die Straße fast zu schade. Seltener Jubikäfer mit Wertsteigerungspotential

The Beetle bids farewell to its fans with the exclusive "50th anniversary Beetle" - The last Beetle, one of only 2,600 promotional models produced for Germany - 1.2 L four-cylinder boxer petrol engine with 25 kW (34 hp) and 4-speed manual gearbox - Year of construction 1985 - German first registration in 09/1989 (approval due to emissions regulations) - Former exhibit in the VW Center Pforzheim with 185 km only - Exclusive paintwork in pewter gray metallic (LA7Y), interior "Trophy" gray-blue/black - Special equipment: Green Colorglas, heated rear window, 165 tires 4.5 x 15 sports steel rims, four-spoke steering wheel, radio Braunschweig, 50-year badge, larger rear window - Certificate from the Volkswagen AutoMuseum Foundation - Classic Data appraisal grade 1 - Almost too good for the road. Rare Jubilee Beetle with potential to increase in value

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1989	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	185 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.184	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Zinngrau-metallic <i>Zinngrau-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	25 / 34	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	graublau <i>graublau</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	115 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 1 <i>Condition</i>
--	--------------------------------------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	22.000 € + 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>
--------------------------------------	---

Lot 39



XT0800

VOLKSWAGEN

Käfer 1303 LS Cabrio



Modellbeschreibung *Model description*

Ein Cabrio, bei dessen Produktionseinstellung die Fans Tränen in den Augen hatten! Wie kaum ein anderes Fahrzeug hatte das Käfer Cabrio seinen Weg in die Herzen der Menschen gefunden - dank seiner zeitlosen, knuffigen Form und gewiss auch aufgrund der Tatsache, dass es Leuten fernab der "oberen Zehntausend" das Cabrio-Feeling überhaupt erst ermöglichte.

In den letzten Jahren der fast 30-jährigen Bauzeit wurde die offene Version des VW Käfer immer populärer, mit der Nachfrage stiegen die Preise für gepflegte Exemplare,

sie lagen eigentlich von Beginn an über dem Neuwert. Ein Auto, das schon während seiner Bauzeit zum Klassiker geworden war, wurde es doch mit vergleichsweise geringen Änderungen von 1949 bis 1980 produziert. Während dieser langen Zeit basierte das Cabrio stets auf der jeweils stärksten und am besten ausgestatteten Variante des "Krabbeltiers". Insgesamt wurden 330.281 offene Käfer bei Karmann in Osnabrück gefertigt, zuletzt von 1972 als "Volkswagen 1303 Cabriolet" mit einer Motorleistung von 37 kW (50 PS).

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

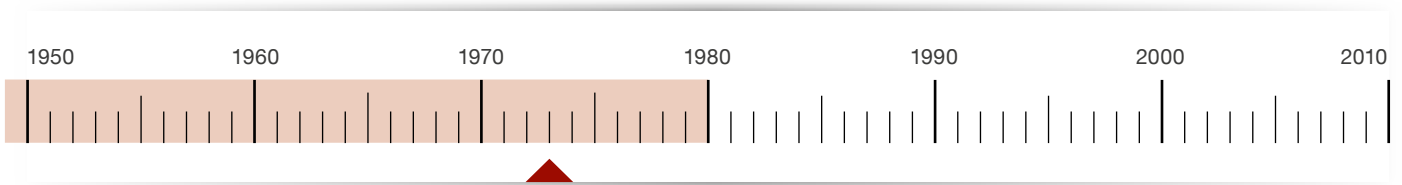
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Der offene Bestseller 1303 in seiner letzten Ausbaustufe · 1,6 L Vierzylinder-Boxer-Ottomotor mit 37 kW (50 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe · Deutsche Erstzulassung in 07/1973, mehrfach abgemeldet, zuletzt 1992 · Im Februar 2015 als Restaurationsobjekt erworben · Ursprungszertifikat 09/2015 durch Stiftung Auto Museum Volkswagen · Beginn der "Frame-Off" Restauration im Jahr 2016 · Rechnungsbelege zu Entlackungs-, Karosserie-, Lackierungs-,

Polster- und Cabriodacharbeiten sowie zum Materialeinkauf sind vorhanden · Von der Restauration liegt eine umfangreiche Fotosammlung vor · Heizbare Heckscheibe, Lederlenkrad, Armaturenbrett mit Leder überzogen, Radio, Antenne · TÜV Oldtimer Basisbewertung aus 2019 mit Marktwert € 30.000 · H-Zulassung · Wunderschönes Käfer Cabrio, fast zu schade für die Straße!

The timeless classic Beetle convertible in its latest version · 1.6 L four-cylinder boxer petrol engine with 37 kW (50 hp) and 4-speed manual gearbox · First German registration in 07/1973, deregistered several times, most recently in 1992 · Acquired in February 2015 as a restoration object · Certificate of origin 09/2015 by the Volkswagen AutoMuseum Foundation · Start of the "frame-off" restoration in 2016 · Invoice receipts for paint stripping, bodywork, paintwork, upholstery and convertible roof work and the purchase of materials are available · An extensive photo collection of the restoration is available · Heated rear window, leather steering wheel, leather-covered dashboard, radio, antenna · TÜV Classic Car appraisal from 2019 with market value € 30,000 · admission as historic vehicle · If you have been searching for high-quality, attractive, solid driving VW Bug, this is the car for you!

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1973	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	4.300 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.570	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz <i>black</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	37 / 50	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	creme-weiß <i>creme-white</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Alcantara <i>alcantara</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	130 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand <i>Condition</i>	2	Wert <i>Value</i>	30.000 €
--	------------------------------------	---	-----------------------------	----------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	24.500 €	+ 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>	Lot 40
--------------------------------------	-----------------	--	---------------



XT0812

RENAULT

Sport Spider

ENTFÄLLT





MERCEDES-BENZ

280 SE 3.5 (W111)



Modellbeschreibung *Model description*

Das vielleicht eleganteste Mercedes-Benz Coupé aller Zeiten?

Ab Februar 1961 gab es die Coupé- und Cabrio-Versionen des W111, anfangs mit der gleichen Technik des Limousinen-Modells 220 SE. Sie wurden als 220 SEb/C bezeichnet. Die Motorisierungen - und auch die Preise - der Coupés stiegen stetig. Es folgten der 250 SE, 280 SE und 300 SE, und kurz vor Ende der Produktion auch noch der 350 SE. Im Gegensatz zum Vorgängermodell basieren das Coupé und Cabrio auf der ungekürzten Rahmen-Boden-Anlage der zugehörigen

Limousine und waren dadurch ein vollwertiger Viersitzer. Coupé und Limousine haben auch stilistisch zahlreiche Gemeinsamkeiten, trotzdem konnte von den Rohbauteilen des Viertürers nicht ein einziges für das Coupé oder Cabrio verwendet werden. Für Coupés und Cabrios wurden viermal so viele Teile in Handarbeit gefertigt wie für die Limousine. Diese C-Modelle waren die letzten weitgehend in Handarbeit gefertigten Mercedes, weshalb die Preise der Coupés und Cabrios fast doppelt so hoch lagen wie die der Limousinen.

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

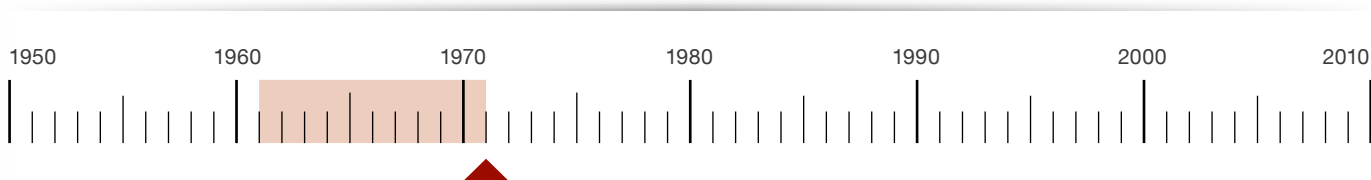
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Ein Stern erster Güte am Mercedes Himmel · Das 280 SE Coupé ist eines der begehrtesten Mercedes-Klassiker mit einem starken 8-Zylinder 3.5 Liter Motor und 200 PS · Erstauslieferung in U.S.A. · Nur 1 Halter in Deutschland, der 2020 das Fahrzeug bei Fa. Rosier Classic Sterne für € 160.000 erworben hat · Aufwändige komplett Restauration und einwandfreie Neulackierung in tabakbraun (Code 423) · Elegantes, neuwertiges Interieur in cognacfarbenen Leder

und Holzapplikationen · Neu: Stoßdämpfer, Spurstangen, Lenkungsdämpfer, Motorkabelbaum, Windschutzscheibe · Umbau der Scheinwerfer auf EU-Norm · Klimaanlage Behr, elektr. Fensterheber, 4-Gang Automatik, Weißwandreifen, Radio Becker Mexiko · Wertgutachten 2019 (Note 2+) · Deutsche Papiere + H-Zulassung · Dieser Traumklassiker präsentiert sich in einem technisch wie optisch ausgesprochen guten Zustand

A first-class star in the Mercedes sky · The 280 SE Coupé is one of the most sought-after Mercedes classics with a powerful 8-cylinder 3.5 liter engine and 200 hp · First delivery in the U.S. · Only 1 owner in Germany who purchased the vehicle in 2020 from Rosier Classic Sterne for € 160,000 · Extensive complete restoration and flawless repainting in tobacco brown (code 423) · Elegant, as-new interior in cognac-colored leather and wood applications · New: shock absorbers, tie rods, steering dampers, engine wiring harness, windshield · Conversion of headlights to EU standard · Behr air conditioning, electric windows, 4-speed automatic, whitewall tires, Becker Mexico radio · Valuation report 2019 (grade 2+) · German registration + admission as historic vehicle · A stunningly beautiful classic car in a technically and visually excellent condition

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1971	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	84.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.499	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Tabakbraun <i>Tabakbraun</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	147 / 200	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	cognac <i>cognac</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	210 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand <i>Condition</i>	2 +	Wert <i>Value</i>	210.000 €
--	------------------------------------	-----	-----------------------------	-----------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	120.000 € + 10% Aufgeld <i>+ 10% surcharge</i>	Lot 42
--------------------------------------	--	-------------------------



XT0807

LANCIA

Delta HF Integrale EVO II "Edizione Finale" Nr. 194/250



Modellbeschreibung *Model description*

Die Geschichte des Lancia Delta begann bereits 1974 auf der Grundlage des Fiat Ritmo. Der bekannte italienische Designer, Giorgetto Giugiaro, zeichnete verantwortlich für die Karosserieform. Die Produktion begann 1979 zunächst im Fiat Werk in Lingotto. Ende 1981 wurde die Produktion ins Lancia Werk Chivasso verlegt. Auf dem Turiner Autosalon im Jahr 1982 präsentierte Lancia einen Delta-Prototyp mit Allradantrieb. Zunächst mit den 1300er- und 1500er-Motoren des Fiat Ritmo ausgestattet, erhielt der Lancia Delta im Jahr 1983 den von Aurelio Lampredi entworfenen raffinierten 1585-cm³-Twin-Cam-Motor. Es debütierte der Delta 1600 GT mit 105 PS, zu dem sich bald eine 130 PS starke Turbo-Version gesellte, die das glorreiche Kürzel HF tragen durfte. Der Name

HF geht auf den Club „Lancia Hi-Fi“ zurück, in dem sich leidenschaftliche Besitzer der prestigeträchtigen Turiner Autos zusammengeschlossen hatten. Lancia war nicht unvorbereitet als 1987 die FIA (Internationaler Automobilverband) die Regeln für Autorennen veränderte. 1986 begann die Produktion des Lancia Delta HF 4WD. Bereits bei seinem Debüt bei der Rallye Monte Carlo 1987 gewann Delta HF 4WD mit überwältigendem Vorsprung die erste von sechs Rallye-Weltmeisterschaften in den Jahren von 1987 bis 1992. Viele technische und optische Änderungen bei Sondereditionen und exklusiven Editionen machen die Modelle zu wertvollen Sammlerobjekten für Enthusiasten und Rennsportbegeisterte. Die Modelle erreichen locker 6-stellige Verkaufspreise.

The history of the Lancia Delta began back in 1974 on the basis of the Fiat Ritmo. The well-known Italian designer, Giorgetto Giugiaro, was responsible for the body shape. Production initially began in 1979 at the Fiat plant in Lingotto. At the end of 1981, production was transferred to the Lancia plant in Chivasso. At the Turin Motor Show in 1982, Lancia presented a Delta prototype with all-wheel drive. Initially equipped with the 1300 and 1500 cc engines from the Fiat Ritmo, the Lancia Delta was fitted with the sophisticated 1585 cc Twin Cam engine designed by Aurelio Lampredi in 1983. The Delta 1600 GT with 105 hp made its debut, soon to be joined by a 130 hp turbo version, which was to bear the glorious abbreviation HF. The name HF goes back to the "Lancia Hi-Fi" club, which brought together passionate owners of the prestigious Turin cars. Lancia was not unprepared when the FIA (International Automobile Federation) changed the rules for car racing in 1987. Production of the Lancia Delta HF 4WD began in 1986. Already at its debut at the 1987 Monte Carlo Rally, the Delta HF 4WD won the first of six World Rally Championships from 1987 to 1992 by an overwhelming margin. Many technical and visual changes in special series and exclusive editions make the models valuable collector's items for enthusiasts and racing fans, with models easily reaching six-digit sales prices.

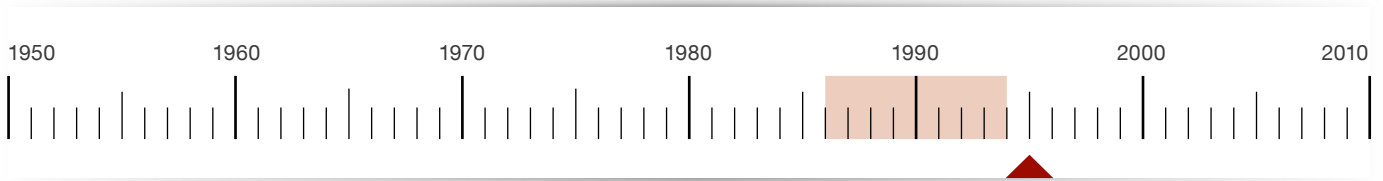
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Nr. 194 von 250 Exemplaren: Lancia Delta HF Integrale EVO II aus der letzten Sonderserie "Edizione Finale" · 250 durchnummerierte Fahrzeuge gingen als limitierte "Edizione Finale" nach Japan · Dieses Fahrzeug ist die Nr. 194 · 2,0 L Vierzylinderblock, 16-Ventil-Technik und Katalysator mit 184 kW (211 PS) · 5-Gang Schaltgetriebe, 4WD permanenter Allradantrieb · Erstzulassung 1995 in Japan · Echtheit bestätigt durch ein "Certificato di Origine" der Lancia Classiche und Centro Storico Fiat · Seit 11/2019 im Besitz des aktuellen Fahrzeughalters · Ausstattung der Edizione Finale

umfasst die Lackierung in Rosso Amaranto (Code 119) mit gelb blauen Längsstreifen von der Motorhaube bis zum Dachspoiler · Recaro-Sportsitze mit dunkelgrauen Alcantara-Polsterbezug · Japanische Service-Historie bis KM 124.279 in 2016, Dokumente vorhanden · Umfangreiche Revision am Motor, Fahrwerk, Bremssystem und Abgasanlage in 2020 bei Tachostand 140.206 km durch Rechnung belegt · Seltener Delta HF Nr. 194 aus der limitierten Sonderserie in einem äußerst gepflegten Gesamtzustand, bestens geeignet für den Sammler- oder Rallye-Sport Enthusiasten

No. 194 from 250 units: Lancia Delta HF Integrale EVO II last special series "Edizione Finale" · This vehicle is no. 194 of the limited edition of 250 vehicles · 2.0 L four-cylinder block, 16-valve technology and catalytic converter with 184 kW (211 hp) · 5-speed manual gearbox, 4WD permanent all-wheel drive · First registered in Japan in 1995 · Authenticity confirmed by an origin certificate from "Lancia Classiche and Centro Storico Fiat" · With the current vehicle owner since 11/2019 · Equipment of the Edizione Finale includes the paintwork in Rosso Amaranto (Code 119) with yellow-blue vertical stripes from the hood to the roof spoiler · Recaro sports seats with dark gray Alcantara upholstery · Japanese service history up to KM 124,279 in 2016, documents available · Extensive revision of the engine, chassis, brake system and exhaust system in 2020 at Speedometer reading 140,206 km documented by invoice Rare Delta HF from a limited special series in an extremely well-kept overall condition, ideally suited for the collector or rally enthusiast

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1995	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	141.300 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.995	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Rosso Amaranto <i>Rosso Amaranto</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	155 / 211	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau <i>grey</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Alcantara <i>alcantara</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	220 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* **130.000 €** + 10% Aufgeld
+ 10% surcharge

Lot 43



XT0817

ASTON MARTIN

DB 2 / 4 Mk I



Modellbeschreibung *Model description*

Vorgelegt wurde die erste Serie der Aston Martin DB 2 Modelle erstmals 1950 auf der New York Motor Show. Schon vor der Serien-Präsentation sprachen die Rennerfolge des DB2 für sich. Die erste Serie war als reiner 2-Sitzer ausgelegt. Der Nachfolger DB 2/4, der im Mai 1953 den DB 2 ablöste, bot 2+2 Fahrgästen Platz, denn im Heck hatte das neue Modell einen Notsitz für zwei weitere Personen. Er wurde zwischen 1953 und 1955 hergestellt und verfügte über denselben Motor wie die Vantage-Version des DB2. Es handelte sich hierbei um den Lagonda-Sechszylinder, der von W. O. Bentley entworfen wurde und über eine Leistung von 125 bhp (92 kW) verfügte. Der VB6/J-Motor mit 2922cm³ und 140bhp (103kW) wurde ab Mitte 1954 verbaut und beschleunigte den Wagen auf bis zu 192km/h. 102 Fahrzeuge der insgesamt 565 Mark-I Modelle wurden als Cabriolet ausgeführt, von denen einer im Alfred-Hitchcock-Klassiker „Die Vögel“ zu sehen ist. Dieser Filmauftritt brachte sowohl

Aston Martin als auch dem DB2/4 einen Bekanntheitsschub. Drei der DB2/4 Werkswagen wurden 1955 für die Rallye Monte Carlo bereitgestellt, zwei weitere für die Mille Miglia. Der DB2/4, der 1953 auf der London Motor Show der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, war eine echte Premiere in der Welt des Automobils - und wurde seither oft nachgeahmt. Aston Martin brachte als Innovation das "sportliche Fließheck" in die Welt. Leider wurde es versäumt, diese Innovation zu patentieren. Diese Innovation kam zustande, weil der DB2/4 im Gegensatz zum reinen Zweisitzer DB2 ein Viersitzer (eigentlich ein 2+2) war und der hintere Zugang für das Gepäck der Insassen erforderlich war. Bei umgeklappten Rücksitzen verfügte der DB2/4 über ein kolossales Kofferraumvolumen. 50 Jahre nach seiner Premiere kehrte die Schräghecklimousine mit dem Konzept AM V8 Vantage und dem in Gaydon gebauten V8 Vantage in die Produktpalette von Aston Martin zurück.

The first series of Aston Martin DB2 models was first presented at the New York Motor Show in 1950. Even before the series presentation, the racing successes of the DB2 spoke for themselves. The first series was designed as a pure 2-seater. The Aston Martin DB2/4 is a grand tourer produced by Aston Martin from 1953 until 1957. It was available as a 2+2 hatchback saloon, drophead coupé (DHC) and 2-seat fixed-head coupé. A small number of Bertone bodied spiders were commissioned by private buyer Introduced to the public at the London Motor Show in 1953, the DB2/4 offered a true first in the motoring world - since then much imitated. It's Aston Martin that we have to thank for bringing the world the 'sporting hatchback' although, unfortunately they failed to patent this innovation. This innovation came about as the DB2/4 was a four seater (really a 2+2) unlike the pure two seat DB2, and rear access was required for the occupants luggage. With the rear seats folded down, the DB2/4 had a colossal luggage capacity. 50 years after it was first seen, the hatchback returned to the Aston Martin range on the AM V8 Vantage concept and into production with the Gaydon built V8 Vantage.

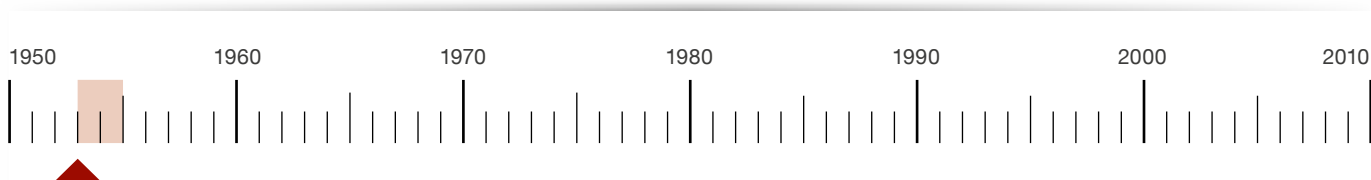
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

Bis heute gilt der Aston Martin DB 2/4 als einer der schönsten Sportwagen seiner Zeit und ist eine Stilikone der Sonderklasse · 1953 Erstauslieferung in U.K · Von 1953-1990 nachweislich 4 Halter in U.K und von 1990 bis heute 3 Besitzer in Deutschland · 1990 Restauration von Fa. Marksdale Ltd. in Somerset U.K. · 1990 Import nach Deutschland durch Fa. Classic Garage Schmidt GbR · 2004/2005 komplette Restauration · Der sportliche 6-Zylinder 2,6-Liter Motor leistet 125 PS, 4-Gang Schaltgetriebe · Matching numbers · Wunderschöne Lackierung im original Farbton "Blue

Haze" und dunkelblaues Lederinterieur · Die Motorhaube öffnet sich komplett nach vorne · Regelmäßige Wartung durch Fachwerkstatt, Ende 2023 letzter Service · Das Coupé befindet sich Innen wie Außen in einem sehr guten Zustand und ist voll fahrbereit · Wertgutachten 2020 mit Note 1 und einem Marktwert von € 249.000 · Deutsche Fahrzeugpapiere + H-Zulassung, neuer TÜV bei Kauf · Insgesamt wurden von den Coupé Modellen rund 360 Exemplare gebaut · Wer mit diesem Oldtimer vorfährt, beweist nicht nur einen erlesenen Geschmack, sondern auch Sportlichkeit

The Aston Martin DB 2/4 is considered one of the most beautiful sports cars of its time and is a style icon in a class of its own · 1953 First delivery in the U.K. · From 1953-1990 proven records of 4 owners in U.K. and 3 owners in Germany from 1990 to date · 1990 Restoration by Marksdale Ltd. in Somerset U.K. · 1990 Imported to Germany by Classic Garage Schmidt GbR · 2004/2005 complete restoration · The sporty 6-cylinder 2.6-liter engine produces 125 hp and has a 4-speed manual transmission · Matching numbers · Stunning paintwork in the original tone "Blue Haze" with matching dark-blue leather interior · The hood opens completely forwards · Regular maintenance by specialist workshop, last service at the end of 2023 · The coupé is in very good overall condition and is ready to hit the road · Valuation report 2020 with grade 1 with a market value of € 249,000 · German registration + admission as historic vehicle, new technical control upon purchase · A total of around 360 of the Coupé models were built · Anyone who drives up in this classic car not only demonstrates exquisite taste, but also sportiness

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1953	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	101.000 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.563	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	Blau metallic <i>Blau metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	92 / 125	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	blau <i>blue</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</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 **180.000 €** + 10% Aufgeld
Reserve *+ 10% surcharge*

Lot 44



XT0821

AUTOMOBILIA

Lot
45

CHOPARD MILLE MIGLIA 2020 RACE EDITION

Armbanduhr *Wristwatch*

- Stahl DLC Automatik Chronograph
- Edelstahl schwarz DLC beschichtet und satiniert
- Gehäusedurchmesser ohne Krone: 42mm
- Gehäusehöhe: 12,9mm
- Stiftschließe Edelstahl schwarz DLC beschichtet mit Hersteller-Logo
- Zifferblatt schwarz matt galvanisiert
- Uhrwerk Automatik, COSC Chronometer mit Zeugnis, 37 Edelsteine
- Saphirglas kratzfest
- Krone verschraubt mit Hersteller-Logo
- Boden Edelstahl 8-fach verschraubt und graviert mit Saphirglas Sichtfenster
- Gewicht der Uhr inklusive Armband: 93g
- Wasserdichtigkeit bis 5 ATM
- Original Chopard Box mit Umkarton und Garantie Papiere von 03/2023
- Full Set. Ungetragen.
- Limitiert auf 1000 Exemplare.



AE1045

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

Lot
46

TAG HEUER MONACO „SPEZIAL EDITION“

Wanduhr *Wall clock*

- POWER CONTROL-Händler-/Wanduhr
- Gulf-Design
- lackiertes Metallgehäuse mit Echtglas
- Quarz-Uhrwerk
- Maße 30 x 30 cm
- Zusatzanzeigen zur Zierde

- *POWER CONTROL, dealership/wall clock*
- *Gulf design*
- *painted metal cabinet with glass*
- *quartz movement*
- *measure 30 x 30 cm*
- *additional indications for decoration only*



AE1039

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

TAG HEUER MONACO

Lot
47

Wanduhr *Wall clock*



- POWER CONTROL-Händler-/Wanduhr
- Gulf-Design
- lackiertes Metallgehäuse mit Echtglas
- Quarz-Uhrwerk
- Maße 30 x 30 cm
- Zusatzanzeigen zur Zierde

- POWER CONTROL, dealership/wall clock
- Gulf design
- painted metal cabinet with glass
- quartz movement
- measure 30 x 30 cm
- additional indications for decoration only

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

AEI042

WANDUHR

Lot
48

Wanduhr *Wall clock*



- Wanduhr im Rolex GMT II „Coke“ design
- Händler-/Wanduhr
- verchromtes Edelstahlgehäuse mit Echtglas
- Quarz-Uhrwerk
- Durchmesser beträgt ca. 31cm

- Wall clock in Rolex GMT II „Coke“ design
- Dealer/wall clock
- Chrome-plated stainless steel case with real glass
- Quartz movement
- Diameter approx. 31cm

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

AA0297

REGISTRIERUNG

als Bieter



Auktion am 27.04.2024 auf der RETRO CLASSICS® in Stuttgart

Auction on 27.04.2024 at RETRO CLASSICS® in Stuttgart

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

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

Firma: _____
Company

Name, Vorname: _____
Surname, first name

Adresse: _____
Address

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

Telefon: _____ Fax: _____
Phone No. Fax No

E-Mail: _____
E-Mail

Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Auktion & Markt AG (siehe S. 96–98)

The general terms and conditions of Auktion & Markt AG apply (Page 96–98)

Datum
Date

Unterschrift
Signature

SCHRIFTLICHES GEBOT

Anmeldung



Auktion am 27.04.2024 auf der RETRO CLASSICS® in Stuttgart

Auction on 27.04.2024 at RETRO CLASSICS® in Stuttgart

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

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

Firma: _____
Company

Name, Vorname: _____
Surname, first name

Adresse: _____
Address

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

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

E-Mail: _____
E-Mail

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

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

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

Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Auktion & Markt AG (siehe S. 96–98)

The general terms and conditions of Auktion & Markt AG apply (Page 96–98)

Datum _____ Unterschrift _____
Date Signature

FAHRZEUGE BEI CLASSICBID VERSTEIGERN

| So wird's gemacht!



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

1

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

2

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

3

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

Und was kostet das?

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

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

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

Ausrufpreis, Startgebot, Hammerpreis ...?

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

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

So erreichen Sie uns:

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

KLASSIKER-AUKTION

AGB

Allgemeine Geschäftsbedingungen für Classicbid

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

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

1. Verwender dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen

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

2. Gegenstand dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen

Gegenstand dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen ist die Regelung der Versteigerung und des Freiverkaufs von beweglichen Sachen (nachfolgend „Sache“ genannt) von dem Verwender als Unternehmer (nachfolgend „Versteigerer“ genannt) an Personen, die Unternehmer oder Verbraucher (nachfolgend „Käufer“ oder „Verbraucher“ und „Unternehmer“ genannt) sein können.

Die Versteigerung oder der Verkauf findet entweder auf fremde Rechnung und in eigenem Namen (Verkaufskommission) oder in fremdem Namen und fremde Rechnung (Vermittlungsleistung) oder in eigenem Namen und auf eigene Rechnung (Eigenhandel) des Versteigerers statt.

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

3. Anwendungsbereich und Anderweitige Allgemeine Geschäftsbedingungen

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

4. Anwendbares Recht

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

II. Anmeldung als Käufer, Zulassung als Käufer, Sonstiges

1. Anmeldung als Käufer

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

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

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

Bei Käufern mit Sitz innerhalb des Staatsgebiets der Bundesrepublik Deutschland sind zum Nachweis stets erforderlich: Kopie der Gewerbe-

anmeldung, bei im Handelsregister eingetragenen Kaufleuten und Gesellschaften ein Handelsregisterauszug, eine Kopie des Personalausweises des Geschäftsinhabers bzw. der im Handelsregister eingetragenen vertretungsberechtigten natürlichen Person.

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

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

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

2. Zulassung als Käufer

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

3. Sonstiges

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

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

III. Versteigerungskatalog, Detailangaben

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

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

IV. Zu-Stande-Kommen eines Vertrages

1. Versteigerung

a) Zuschlag, Annahme des Angebots

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

abgegebenes Übergebot übersehen worden ist oder sonstige Zweifel über den Zuschlag bestehen. Der Zuschlag verpflichtet zur Abnahme der Sache.

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

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

b) Angebotsfrist, Angebote, Bindung an Angebote

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

c) Kaufvertrag

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

2. Freiverkauf

Der Kaufvertrag kommt mit Angebot und Annahme zustande.

V. Kaufpreis, Zahlungsverkehr

1. Verbraucher

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

2. Käufer aus der Bundesrepublik Deutschland

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

3. Unternehmer aus EU-Staaten außerhalb der Bundesrepublik Deutschland

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

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

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

Käufer aus Nicht-EU-Staaten („Drittländern“) müssen auf den Kaufpreis der Sache einen Sicherheitseinbehalt in Höhe des jeweils in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Umsatzsteuersatzes an den Versteigerer bezahlen. Der Sicherheitseinbehalt wird dem Käufer erstattet, sobald die umsatzsteuerrechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Hierzu ist dem Versteigerer die Unterschrift der ausgefüllten und mit einem Stempel vom Grenzzollamt der EU versehenen Ausfuhrerklärung vorzulegen. Der Anspruch auf Auszahlung des Sicherheitseinhalts ist nur mit Zustimmung an den Versteigerer abtretbar.

5. Zahlungsverkehr, Kosten des Zahlungsverkehrs, Erfüllung, Voraussetzung, 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.

KLASSIKER-AUKTION

AGB

b) Verzugszinsen

Ist der Käufer Unternehmer, ist der Versteigerer im Falle des Verzuges des Käufers berechtigt, Verzugszinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz zu verlangen, wenn es sich bei dem Käufer um einen Unternehmer im Sinne des § 14 BGB handelt. Die Geltendmachung eines höheren Schadens bleibt ihm vorbehalten. Dem Käufer bleibt der Nachweis vorbehalten, dass dem Versteigerer kein oder ein geringerer Verzugschaden entstanden ist.

c) Pauschale

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

3. Aufrechnungs- und Zurückbehaltungsrechte des Käufers

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

IX. Standgeld

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

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

X. Haftung

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

1. Mängelansprüche, Haftung

a) Haftung wegen Sach- und Rechtsmängeln
Die Haftung wegen Sach- und Rechtsmängeln ist ausgeschlossen.

b) Haftung aus Verschulden bei Vertragsverhandlungen und deliktische Haftung
Die Haftung wegen Verschuldens bei Vertragsverhandlungen und aus unerlaubter Handlung ist ausgeschlossen.

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

d) Begrenzung der Haftungsausschlüsse
Von den vorstehenden Haftungsausschlüssen ausgenommen ist die Haftung des Versteigerers/Verkäufers gegenüber dem Käufer für

- Vorsatz oder Arglist oder eine ausdrücklich erklärte Garantie,

- vorsätzlich oder grob fahrlässig verursachte Schäden,

- Schäden wegen schuldhafter Verletzung wesentlicher Vertragspflichten durch den Versteigerer/Verkäufer, seine gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen [wesentliche Vertragspflichten sind solche Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Vertragsdurchführung erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner vertraut und auch vertrauen darf],

- Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung des Versteigerers/Verkäufers, seiner gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen beruhen.

2. Haftungsumfang bei Schäden wegen schuldhafter Verletzung wesentlicher Vertragspflichten

Bei fahrlässig verursachten Sach- und Vermögensschäden aus der Verletzung wesentlicher Vertragspflichten, haftet der Versteigerer/Verkäufer der Höhe nach beschränkt auf die bei Vertragsschluss vorhersehbaren und vertragstypischen Schäden.

XI. Verjährung

1. Verjährungsfrist

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

2. Beginn der Verjährungsfrist

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

XII. Erfüllungsort und ausschließlicher Gerichtsstand, Allgemeines, Abtretungsverbot

1. Erfüllungsort

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

2. Ausschließlicher Gerichtsstand

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

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

3. Allgemeines

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

4. Abtretungsverbot

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



Nur 2 km vom
Classicid Zentrum
Rheinhessen entfernt

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