



Auktion Vente aux enchères

Klassische Automobile & Motorräder
Voitures & motos de collection

21. April 2018

13.30 Uhr

Vorbesichtigung | Visite
14. - 21. April 2018



OLDTIMER GALERIE TOFFEN
THE SWISS AUCTIONEERS

www.TheSwissAuctioneers.swiss



OLDTIMER GALERIE TOFFEN

THE SWISS AUCTIONEERS

VERKAUFS-AUSSTELLUNG



Immer rund 100 klassische Automobile und Motorräder verschiedenster Marken und Epochen.

5 Minuten ab Flughafen Bern.

**Offen Dienstag bis Sonntag
10.00 bis 18.00 Uhr**

Erster Sonntag im Monat geschlossen!

AUKTIONEN



Classic Car Auction

16. Juni 2018, Dolder Zürich
29. Dezember 2018, Gstaad

Klassische Automobile & Motorräder

20. Oktober 2018, Toffen

Fahrzeuanmeldungen und Katalogbestellungen sind jederzeit möglich!

RESTAURANT



Saisonale à la carte Karte – auch mit Thai-Küche. Aperitif, Familienfeiern, Clubausflüge und Events bis 400 Personen in den Ausstellungshallen. Grosser Parkplatz, 120 Plätze, Terrasse.

**Tel. +41 (0)31 819 99 90
mail@restaurant-event.ch
www.restaurant-event.ch**

OLDTIMER GALERIE INTERNATIONAL GMBH

Gürbestrasse 1
CH-3125 Toffen

Tel. +41 (0)31 819 61 61
info@oldtimergalerie.ch

www.TheSwissAuctioneers.swiss



VENTE AUX ENCHÈRES AUKTION

Voitures & motos

Samedi 21 avril 2018 | 13 h 30

Visite préliminaire:

Samedi - Lundi	14 - 16 avril	10 h 00 - 18 h 00
Mardi - Vendredi	17 - 20 avril	10 h 00 - 20 h 00
Samedi	21 avril	09 h 00 - 13 h 30

Les descriptions des voitures résultent des informations des propriétaires!

Compléments, suppléments et plus de photos vous trouvez sur **www.TheSwissAuctioneers.swiss**

Prenez connaissance des dossiers des véhicules !

Entrée pour la vente aux enchères:

Catalogue, entrée pour une personne inclus	CHF/EUR 40.00
Entrée seulement	CHF/EUR 20.00

Versement pour le catalogue:

Valiant Bank, CH-3001 Bern

Swift: VABECH22

IBAN: CH31 0630 0016 6018 2620 8

Oldtimer Galerie International GmbH, Gürbestrasse 1, CH-3125 Toffen

Pour tous les enchérisseurs:

- Votre carte d'enregistrement sera prête chez nous.
- Les offres téléphoniques sont prises en considération aux numéros: +41 (0)31 8196162 / +41 (0)31 8196163
- Les offres écrites doivent parvenir à l'Oldtimer Galerie à Toffen jusqu'au 20 avril 2018 à 20.00 heures avec l'ordre d'achat à la page 100 du catalogue.

Automobile & Motorräder

Samstag 21. April 2018 | 13.30 Uhr

Vorbesichtigung:

Samstag - Montag	14. - 16. April	10.00 - 18.00 Uhr
Dienstag - Freitag	17. - 20. April	10.00 - 20.00 Uhr
Samstag	21. April	09.00 - 13.30 Uhr

Die Fahrzeugbeschriebe erfolgen gemäss Besitzerangaben!

Ergänzungen, Nachträge und weitere Bilder finden Sie auf **www.TheSwissAuctioneers.swiss**

Verlangen Sie Einsicht in die Fahrzeugunterlagen !

Zutritt zur Auktion:

Katalog inklusive Eintritt für eine Person	CHF/EUR 40.00
Nur Eintritt	CHF/EUR 20.00

Bezahlung des Auktionskataloges:

Valiant Bank, CH-3001 Bern

Swift: VABECH22

IBAN: CH31 0630 0016 6018 2620 8

Oldtimer Galerie International GmbH, Gürbestrasse 1, CH-3125 Toffen

An alle Bieter:

- Ihre Bieterkarte liegt für Sie bei uns bereit.
- Telefonische Gebote werden unter den Nummern +41 (0)31 8196162 / +41 (0)31 8196163 entgegen genommen.
- Schriftliche Gebote sind bis spätestens 20. April 2018, 20.00 Uhr mit beiliegendem Kaufauftrag (Seite 100 des Kataloges) bei der Oldtimer Galerie in Toffen einzureichen.

Salles d'exposition et vente aux enchères / Ausstellungsräume und Auktion:



OLDTIMER GALERIE INTERNATIONAL GMBH

Gürbestrasse 1 | CH-3125 Toffen/Berne

Tel. +41 (0)31 8196161 | Fax +41 (0)31 8193747

Mail: info@oldtimergalerie.ch

www.TheSwissAuctioneers.swiss

! WICHTIG / IMPORTANT / IMPORTANTE !



Ermässigtter Einfuhrtarif für historische Fahrzeuge welche 30 Jahre oder älter sind:

7% Einfuhrumsatzsteuer, kein Zoll

6% Mehrwertsteuer, kein Zoll

13% Einfuhrumsatzsteuer, kein Zoll

Zertifikat eines Fachbetriebes nötig um die Originalität des Fahrzeuges zu bestätigen

Réduction de tarif à l'importation pour les véhicules historiques de plus de 30 ans:

5.5% TVA, ne pas de droit de douane

Reduced import taxes for historic vehicles containing 30 years or more:

5% VAT, no duty

Riduzione per l'importazione per veicoli storici datati di oltre 30 anni:

10% d'IVA senza dazio doganale

Ganz schön was los am

Oldtimer



PATRIMOINE2018
KULTURERBE2018
PATRIMONIO2018
PATRIMONI2018

REGARDE! SCHAU HINI GUARDA!

o-to toönE
MUSIKSCHULE SARNEN



Oldtimer in Obwalden

Samstag 19. Mai 2018

Sarnen und Ausfahrt Umgebung

Pfingstsonntag 20. Mai 2018

Start in Sarnen 10 Uhr, Fahrt nach Engelberg

www.O-iO.ch

Für Besucher kostenlos.

Bitte Anmeldung (nur mit Oldtimer) & Info beim Veranstalter:

Ruedi Müller • Dörfli 5 • 6060 Ramersberg

Tel. 041 666 34 64 • Mobile 079 334 83 01 • Fax 041 666 30 41 • ruedim@O-iO.ch

INDEX

Kurzbeschreibung		Lot-Nr.	Kurzbeschreibung	Lot-Nr.
Alfa Romeo 1600 Körbler Targa, 1974	Targa	49	Land Rover Series II, 1959	Geländewagen 73
Aston Martin DB7 Volante, 1998	Cabriolet	47	Mercedes 220 SEb Coupé, 1964	Coupé 55
Audi 90, 1986	Limousine	01	Mercedes 230 SL, 1963	Cabriolet 86
Austin A55 Cambridge Mk I, 1957	Limousine	17	Mercedes 250 CE /8, 1970	Coupé 2+2 42
Austin Mini Cooper 1275 S Mk II, 1968	Coach	53	Mercedes 280 E /8, 1974	Limousine 31
Austin-Healey 100/4 BN1, 1954	Roadster	87	Mercedes 280 E W123, 1981	Limousine 13
Bentley Eight, 1989	Limousine	19	Mercedes 280 E W124, 1993	Limousine 07
BMW 2002 tii, 1974	Limousine	76	Mercedes 280 SE 3.5, 1971	Limousine 37
BMW R 90 S, 1973	Motorrad	29	Mercedes 300 SEL 6.3, 1971	Limousine 83
BMW Z8 Roadster, 2001	Cabriolet	64	Mercedes SL 320, 1995	Cabriolet 48
Bond Equipe 2 Litre GT Mk II, 1970	Coupé	80	MG A 1600 Mk II Roadster, 1962	Cabriolet 75
Buick Eight Series 60 Sedan, 1934	Limousine	59	MG B GT, 1974	Coupé 36
Cadillac 370A V12 Convertible Coupé, 1931	Cabriolet	63	MG B V8 Roadster, 1971	Cabriolet 10
Cadillac De Ville Fleetwood d'Elegance, 1988	Limousine	05	MG TD, 1952	Roadster 82
Chevrolet Camaro Berlinetta, 1980	Coupé	16	MG YT Tourer, 1950	Tourer 58
Chevrolet Camaro Z28 Convertible, 1991	Cabriolet	08	Moto Guzzi V 65C, 1985	Motorrad 22
Chevrolet Corvette C4, 1988	Targa	02	Oldsmobile Toronado, 1967	Coupé 81
Chrysler Valiant V 200, 1962	Limousine	71	Panther Kallista 2.8 Turbo, 1984	Cabriolet 43
Citroën Ami Super Pick-up, 1973	Pick-up	77	Peugeot Type 172 Quadrilette, 1922	Torpédo 30
Condor A 580-I, 1957	Motorrad	26	Pontiac Firebird Formula 400, 1974	Coupé 74
Condor A350, 1973	Motorrad	23	Porsche 356 B T6, 1963	Coupé 88
DKW 3=6 F93, 1956	Limousine	72	Porsche 911 (996) Carrera 2, 1999	Coupé 46
Dodge D8 Cabriolet Langenthal, 1938	Cabriolet	65	Porsche 911 2.7, 1975	Coupé 51
Ferrari 456 GT, 1994	Coupé 2+2	45	Porsche 911 2.7 Targa, 1975	Targa 18
Fiat 124 Sport Spider 1600 BS1, 1971	Cabriolet	14	Porsche 911 SC Cabriolet, 1983	Cabriolet 67
Fiat 850 Bertone Berlinetta Racer, 1970	Coupé	85	Porsche 914/6 „GT“, 1971	Targa 61
Fiat 850 Lombardi Grand Prix, 1972	Coupé	34	Porsche 924 S, 1987	Coupé 2+2 04
Fiat 1500 O.S.C.A. Cabriolet, 1961	Cabriolet	57	Porsche 944, 1984	Coupé 2+2 70
Fisher Fury, 1969	Roadster	56	Riley RMA 1 1/2-Litre Saloon, 1948	Limousine 50B
Ford A Deluxe Roadster, 1930	Roadster	39	Riley RMC 2 1/2-Litre Roadster, 1950	Roadster 50A
Ford Granada 2.3 L, 1980	Limousine	11	Rolls-Royce Silver Shadow, 1969	Limousine 68
Ford Mustang 289 V8 Convertible, 1965	Cabriolet	54	Rolls-Royce Silver Shadow II, 1980	Limousine 78
Ford Mustang 289 V8 Coupé, 1965	Coupé 2+2	41	Rolls-Royce Silver Spur, 1983	Limousine 60
Hillman Super Minx Sport GTL, 1966	Limousine	03	Rover P6 3500 V8, 1972	Limousine 12
Honda CB 750 Four K1 Gespann, 1971	Gespann	27	Solex S 3800, 1967	Mofa 20
Humber Super Snipe Series V, 1965	Limousine	32	Studebaker Avanti R1, 1963	Coupé 44
Jaguar 3.8 S, 1968	Limousine	38	Sunbeam Alpine Series IV, 1964	Cabriolet 40
Jaguar E V12 Roadster, 1973	Cabriolet	84	Triumph T140 E Bonneville, 1981	Motorrad 24
Jaguar Mark VII M Saloon, 1955	Limousine	15	Triumph T150 V Trident, 1974	Motorrad 28
Jaguar XK 120 Autenrieth-Cabrio, 1951	Cabriolet	62	Triumph TR 6, 1970	Cabriolet 66
Jaguar X-Type 3.0 V6 Executive, 2001	Limousine	06	Volvo 262 C Bertone, 1981	Coupé 35
Jawa 125 Typ 453, 1962	Motorrad	21	Volvo PV 444 K, 1956	Coach 52
Jawa 250 Typ 11 Perak, 1950	Motorrad	25	VW Golf 1 1600 GTI, 1982	Limousine 79
Kaiser Jeep CJ-6, 1968	Jeep	69	VW Käfer 1300, 1965	Coach 33
Lancia Thema 8.32, 1989	Limousine	09		

Änderungen und Nachträge möglich - Bitte beachten Sie:
Changements et suppléments possible - Veuillez consulter:

www.TheSwissAuctioneers.swiss

Ferrari Prospekte:



Lot P1: Ferrari Mondial T Verkaufsbroschüre

Originale Ferrari Klapp-Broschüre, 28 Seiten, aufgeklappt 325 cm lang

CHF 80 - 100

Lot P2: Ferrari 328 Verkaufsbroschüre

Originale Ferrari Verkaufsbroschüre, 18 Seiten

CHF 80 - 100

Lot P3: Ferrari 348 Verkaufsbroschüre & Faltprospekt

Originale Ferrari Klapp-Broschüre, 28 Seiten, aufgeklappt 460 cm lang & originaler Faltprospekt, 4 Seiten

CHF 120 - 150

Lot P4: Ferrari F40 Faltprospekt

Originaler Ferrari Faltprospekt, 4 Seiten

CHF 50 - 100

Felgen:



Lot R1: Mercedes „Barockfelgen“ 6 1/2x14

4 Felgen SERAL 6 1/2x14 ET 30, passend u.A. zu Mercedes W107, W108 & W109

CHF 200 - 300

Lot R2: Porsche „Telefonfelgen“ 7x16

4 original Porsche Felgen 7x16, passend zu Porsche 928

CHF 400 - 600

Lot R3: Mercedes Stahlfelgen 5 1/2x14

4 original Mercedes Stahlfelgen 5 1/2x14 mit Chromringen und Radkappen, unrestauriert, passend u.A. zu Mercedes W113

CHF 600 - 800

Lot R4: Kahn RS-C Alufelgen 10x22

4 Kahn RS-C Alufelgen 10x22 ET 37, Lochkreis 5x112, restauriert, passend u.A. zu Mercedes ML 55 AMG - Neupreis CHF 4'000.00

CHF 1'500 - 2'000

Diverses - Magazine / Enzyklopädie / Werkstattdaten / Motor:



Lot Z1: Christophorus - das Porsche Kundenmagazin #162 - 188

27 originale Christophorus Magazine, Ausgaben Januar 1980 bis Mai 1984

CHF 50 - 100

Lot Z2: Automobil-Enzyklopädie „alpha auto“

Alle 13 Bände der Enzyklopädie „alpha auto“, inklusive Rennsport und Motorrad, französisch

CHF 100 - 200

Lot Z3: AM Werkstattdaten 1962 - 2004

4 Kisten AM Werkstattdaten der Jahre 1962 bis 2004, ohne 1995

CHF 300 - 500

Lot Z4: Condor A350 Ersatzmotor

Neuer, splintfertiger Condor A350 Ersatzmotor aus Schweizer Armeebeständen in der originalen Holzkiste

CHF 1'000 - 1'500



Audi 90, 1986

Die Idee dieser Modellreihe war, basierend auf den im August 1984 überarbeiteten Audi 80 B2 Typ 81 /85, ein sportlich-exklusives Modell zwischen dem Audi 80 B2 und dem deutlich größeren Audi 100 C3 anzubieten, um dem 3er BMW und dem Mercedes 190 Paroli zu bieten.

Neben vielen verwendeten Karosseriebauteilen des Audi Coupé GT unterschied sich der Audi 90 ebenfalls durch stärkere Motoren und eine bessere Ausstattung vom Audi 80. Die wesentlichen äußerlichen Unterschiede zum Audi 80 waren aus Thermoplast gefertigte Stoßstangen und Breitbandscheinwerfer.

Schweizer Auslieferung mit Katalysator. 288'000 km, 5-Gang Handschalter, Schiebedach. Seltener Audi 90 in ordentlichem Originalzustand. Inklusive einem sehr seltenen Modell im Maßstab 1:43 in der gleichen Farbe. Letzte MFK im November 2012.

Livraison suisse avec catalyseur. 288'000 km, boîte manuelle à 5 vitesses, toit ouvrant. Audi 90 rare en moyen état d'origine. Y compris un modèle à l'échelle 1:43 très rare de la même couleur. Dernière expertise passée en novembre 2012.

Lot 01

2'348 Fahrzeuge
5 Zylinder Reihe
2'225 cm³
115 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 1'500 - 2'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org

Fotos Oldtimer Galerie



Chevrolet Corvette C4, 1988

Automat, aus erster Hand, 81'000 km. Eingetragene Fittipaldi 17" Räder. Der Wagen wurde 1988 vom Erstbesitzer in den USA neu gekauft, während dessen Aufenthalt dort gefahren, und anschliessend in die Schweiz importiert. Guter Allgemeinzustand. Letzte MFK im Juni 2015.

Für Schweizer Käufer wir das Fahrzeug nach der Auktion frisch vorgeführt.

Boîte automatique, de première main, 81'000 km. Roues Fittipaldi 17" homologués. La voiture a été achetée neuve en 1988 par le première propriétaire aux Etats-Unis, roulé là durant son séjour, et importée après en Suisse. Bon état général. Dernière expertise passée en juin 2015.

Pour un acheteur suisse, l'expertise cantonale sera faite après la vente.

Lot 02

20'007 Fahrzeuge (Coupé)
V8
5'733 cm³
243 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 6'500 - 8'500

ohne Limite / sans prix de réserve

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 03

Stückzahl unbekannt
4 Zylinder Reihe
1'725 cm³
86 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 6'500 - 8'500

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Hillman Super Minx Sport GTL, 1966

Der Hillman Super Minx ist ein Mittelklasse-Pkw, den Hillman, eine Marke der Rootes-Gruppe, von 1961 bis 1967 baute. Er ist eine etwas größere Version des Hillman Minx, die gleichzeitig mit den Audax-Modellen des Minx angeboten wurde.

Die neue Modellreihe wurde im Oktober 1961 aufgelegt und verschaffte der Rootes-Gruppe und besonders der Marke Hillman eine größere Präsenz in der Mittelklasse. Ursprünglich sollte der Super Minx den Minx ersetzen, schien dann aber für diesen Zweck etwas zu groß. Ab Mai 1962 gab es von dem ursprünglich nur als Limousine angebotenen Fahrzeug einen Kombi und ab Juni 1962 ein zweitüriges Cabriolet. Das Cabriolet wurde nie in nennenswerten Stückzahlen verkauft und so entstand das letzte Exemplar im Juni 1964, vor der Vorstellung des Super Minx Mark III.

Der Wagen wurde von einem Rootes-Vierzylinder-Reihenmotor mit 1'592 cm³ Hubraum mit 62 bhp Leistung angetrieben, der mit 1'390 cm³ Hubraum erstmals 1953 angeboten wurde. Der erste Super Minx hatte einen Graugusszylinderkopf, aber bei späteren Modelle wurde er durch einen Aluminiumzylinderkopf ersetzt.

Vorne hatte der Super Minx Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern mit Schraubenfedern und einem Stabilisator, die angetriebene Hinterachse hing an Längsblattfedern. Die Wagen hatten rundum Lockheed-Trommelbremsen mit 229 mm Durchmesser und einen Bremskraftverstärker. Die Kugelumlauflenkung war, wie damals allgemein üblich, nicht servounterstützt. Eine mit Kunstleder („Vynide“) bezogene Frontsitzbank gehörte zur Grundausstattung, Einzelsitze waren auf Wunsch gegen Aufpreis lieferbar. Ebenfalls zur Grundausstattung gehörte die Heizung, aber das Radio war Sonderausstattung. Es gab ein- und zweifarbig Lackierungen. Das handgeschaltete Vierganggetriebe war in den oberen drei Gängen synchronisiert und wurde mit einem Mittelschalthebel bedient. Eine

„Smiths-Easydrive“-Automatik gab es auf Wunsch gegen Aufpreis.

Ein Jahr nach dem Produktionsbeginn des Wagens wurde im Oktober 1962 die Mark-II-Version vorgestellt. Schmiernippel gab es nun nicht mehr, die Trommelbremsen vorne waren durch größere Scheibenbremsen ersetzt und die Hinterachsübersetzung geändert. Bei den Wagen mit Automatikgetriebe gab es die Borg-Warner-35-Automatik anstatt der Smith Easydrive.

1964 erschien der Mark III mit geänderter Karosserie. Statt der Panoramaheckscheibe gab es zusätzliche Seitenfenster hinter den hinteren Türen.

Der auf der London Motor Show im Oktober 1965 vorgestellte Mark IV hatte einen Motor mit auf 1'725 cm³ vergrößertem Hubraum.



Seltener Linkslenker. Seit 2006 im selben Besitz. 2012 wurde ein revidiertes Austauschgetriebe montiert. Der Motor wurde 2016 teilrevidiert. Belege sowie einige Karosserie-Ersatzteile vorhanden. Guter, sehr originaler Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Mai 2014.

Voiture rare conduite à gauche. Au même propriétaire depuis 2006. En 2012 une échange standard d'une boîte de vitesses révisées a été effectuée. Le moteur a été partiellement révisé en 2016. Factures ainsi que divers pièces de rechange carrosserie sont disponibles. Bon état général, très original. Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en mai 2014.



Porsche 924 S, 1987

Vorgestellt wurde der Porsche 924 bereits im Herbst 1975, aber es dauerte zehn Jahre, bis der grösste Kritikpunkt, der Audi-Motor, aus dem Wege geschafft wurde, indem man den halbierten 928-Motor einbaute, der bereits seit 1981 den Porsche 944 befeuerte.

Dabei waren dem 924 eigentlich schon vorher kaum Schwächen anzukreiden, schliesslich war er mit seiner Heckklappe praxisorientiert, mit seinem Zweiliter-Motor in Kombination mit der guten Aerodynamik sparsam und ausreichend sportlich. Zudem sah das von Harm Lagaay unter Leitung von Anatole Lapine entworfene Kleid hübsch aus und überstand den Lauf der Jahre überraschend gut. Das Fahrverhalten hatte von Anfang an überzeugt, genauso wie der hohe Nutzwert des kleinen Sportwagens.

Dass man also schliesslich den Audi-Motor durch das Aggregat aus dem 944 ersetzte, war also nicht nur der Kritik geschuldet, sondern auch der Tatsache, dass der Motor gar nicht mehr auf längere Zeit zur Verfügung stand. Zudem sprachen Gleichteile-Argumente und abgastechische Vorteile natürlich für den Einsatz des 944-Motors im 924 S, der zur IAA Frankfurt im September 1985 präsentiert wurde.

Der neue Motor hatte durchaus einige Vorzüge zu verbuchen. Das Kurbelgehäuse und der Zylinderkopf bestanden aus Leichtmetall, für die Dämpfung der Schwingungen sorgten zwei Ausgleichswellen. Leistete der 2479 cm³ grosse Motor im 944 163 PS, waren es im 924 S deren 150 und zwar unabhängig davon, ob die Abgase über einen Katalysator entgiftet wurden oder nicht. Das Leistungsdefizit gegenüber dem 944 resultierte aus einer auf 9,7:1 reduzierten Kompressionen, welche die Verwendung von (bleifreiem) Normalbenzin erlaubte.

Aus Sicht 924 war die Drosselung kein Problem, denn mit einem Leistungssprung von 20% und 18 % mehr Drehmoment war man gut bedient.

Der grössere Motor im schmälere 924 führte zu Fahrleistungen, die nur wenig unter jenen des stärkeren 944 lagen. Mit 219 km/h Spitze und einer Zeit von 8,0 Sekunden für den Spurt von 0 bis 100 km/h jedenfalls war man gut gerüstet im internen Bruderduell.



Erste Inverkehrsetzung 1990. 136'500 km, Serviceheft. Herausnehmbares Hubdach. Gemballa Front- und Heckschürze sowie Seitenschweller. Benzinpumpe, Benzinfilter, Batterie und Reifen neu. Guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK im April 2018.

Première mise en circulation 1990. 136'500 km, carnet de services. Toit relevable amovible. Spoiler et jupes latérales de Gemballa. Pompe et filtre d'essence, batterie ainsi que les pneus neufs. Bon état général.

Dernière expertise passée en avril 2018.

Lot 04

16'282 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
2'477 cm³
150 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 5'500 - 6'500

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.zwischengas.com

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 05

152'513 Fahrzeuge (1988)

V8

4'465 cm³

157 PS bei 4'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'000 - 10'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org

Fotos Oldtimer Galerie

Cadillac De Ville Fleetwood d'Elegance, 1988

Der Cadillac De Ville (auch: Cadillac De Ville, de Ville und deVille) war eine Baureihe der zum US-amerikanischen Automobilkonzern General Motors gehörenden Marke Cadillac. Nachdem zuvor bereits bestimmte Ausstattungslinien anderer Cadillac-Modelle die Zusatzbezeichnung DeVille erhalten hatten, wurde der Cadillac De Ville ab 1959 zu einer eigenständigen Modellreihe, die bis 2005 in verschiedenen Serien als zweitüriges Coupe DeVille und als viertürige Limousine Sedan DeVille angeboten wurde; zeitweise war auch ein viersitziges Cabriolet im Programm. Cadillacs De Ville, der vor allem mit den Continental- bzw. Town-Car-Modellen der Ford-Marke Lincoln und mit Chryslers Imperial-Reihe konkurrierte, war über viele Jahre hinweg der meistverkaufte Luxuswagen US-amerikanischer Herkunft. Die Positionierung der Baureihe innerhalb der Cadillac-Modellpalette wechselte im Laufe der Jahre mehrfach.

Die Bezeichnung Coupe DeVille nimmt auf eine Karosseriebauform Bezug, die im Automobilbereich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts vor allem im Oberklassesegment verbreitet war. Typisch für ein Coupé de Ville (französisch für Stadtcoupé, Englisch auch: Town Car) war ein offenes Abteil für den Chauffeur und ein davon getrenntes Fahrgastabteil mit festem Metalldach. Coupés de Ville gab es bereits im 19. Jahrhundert als Aufbauten für Pferdekutschen. Im Automobilbereich wurden sie üblicherweise als Repräsentationsfahrzeuge verwendet.

Der Begriff DeVille erschien bei Cadillac in der Nachkriegszeit erstmals 1949. In diesem und in den folgenden acht Jahren war der Cadillac de Ville kein eigenständiges Modell. Er war vielmehr lediglich eine besonders hochwertig ausgestattete Version des Cadillac Series 62. Angeregt durch den großen Erfolg des Coupe DeVille und des Sedan DeVille, gliederte Cadillac die DeVille-Modelle beginnend mit dem Baujahr 1959 aus der Series-62-Reihe aus. Der DeVille wurde damit eine eigenständige Baureihe, die anfänglich die Modellbezeichnung Series

63 erhielt. Er war über der Series 62, aber unter der Series 60 Special positioniert. Das blieb auch über 1964 hinaus so, als die Bezeichnung Series 62 entfiel und durch die Modellreihe Calais ersetzt wurde. Erst als Cadillac 1977 im Zuge des sogenannten Downsizing eine kleiner dimensionierte Neuauflage seiner Standardmodelle einführt, entfiel die Baureihe Calais. Dadurch wurde der DeVille in Coupé- und Limousinenversion zu Cadillacs Basismodell, über eine die inzwischen als Fleetwood Brougham bezeichnete Luxusversion rangierte. Die letzten Versionen des DeVille, die zu Beginn des 21. Jahrhunderts angeboten wurden, stellten wiederum die Spitzenmodelle der Marke dar.



Automat, Leder, Klimaanlage, etc. Zweite Hand, 182'500 km. Servolenkung 2016 revidiert, Kühler 2015 ersetzt, einige Rechnungen vorhanden. Guter bis sehr guter Allgemeinzustand. Letzte MFK im Januar 2015.

Boîte automatique, cuir, air conditionné, etc. Deuxième main, 182'500 km. Direction assistée révisé en 2016, radiateur remplacé en 2015, quelques factures disponibles. Bon à très bon état général. Dernière expertise passée en janvier 2015.



Jaguar X-Type 3.0 V6 Executive, 2001

Mit dem Jaguar X-Type bot Jaguar als traditioneller Hersteller von Luxusautos im Jahr 2001 erstmals ein Fahrzeug im Preissegment der Mittelklasse an. Der inzwischen von indischen Konzern Tata übernommene britische Autobauer entwickelte sein erstes kleines Modell unter der Regie des damaligen Eigentümers Ford. Während sich das Design des X-Type an die Karosserieformen der Oberklasse-Jaguar XJ anlehnte und damit die Markenzugehörigkeit demonstrierte, stammte die Technik vom Ford Mondeo. Im Zuge der Einführung des X-Type gab es in der Unternehmensgeschichte von Jaguar zugleich zwei weitere Premieren: Zwei Jahre nach Produktionsstart boten die Briten erstmals ein Auto mit einem Vierzylinder-Dieseln an, und im Jahr 2004 wurde mit dem Jaguar X-Type Estate der erste Kombi präsentiert. Mit der Einführung der sparsameren Diesellaggregate schafften die Briten es, den bis dahin eher schleppenden Verkauf des X-Type anzukurbeln.

Mit Produktionsstart im Baujahr 2001 wurde der Jaguar X-Type vorerst ausschließlich als Limousine mit Allradantrieb auf dem Markt angeboten. Zur Verfügung standen die großen V6-Motoren mit 2,5 Litern und 3,0 Litern Hubraum, die zwischen 196 PS und 231 PS Leistungskraft entfalteten und die Limousinen bis auf 235 km/h brachten. Das Dreiliter-Spitzenmodell beschleunigte innerhalb von sieben Sekunden von Null auf Hundert und kam auf einen durchschnittlichen Verbrauch von 10,5 Litern Super. Nachgereicht wurde als Einstiegsmotorisierung ein V6-Triebwerk mit 2,0 Litern Hubraum und 156 PS. Nach der Modellpflege von 2007, die leichte Retuschen im Frontbereich und am Heck brachte, blieb nur noch das 3,0 Liter-Modell im Programm, das für Limousine und Kombi verfügbar war. Die neueren Jaguar X-Type waren in der Benziner-version ausschließlich mit einer Fünfgang- Automatik erhältlich.

Kombi und Diesel ergänzen das Programm für den Jaguar X-Type.

Zwei Jahre nach Markteinführung gab es den Jaguar X-Type dann erstmals auch mit Frontantrieb in Zusammenhang mit den neu ins Programm aufgenommenen Dieseln. Zur Auswahl standen zunächst ein 2,0 Liter Aggregat mit 130 PS sowie ein Selbstzünder mit 2,2 Litern Hubraum und 155 PS, der den X-Type bis auf 220 km/h antrieb und in knapp neun Sekunden auf einhundert Stundenkilometer brachte. Den Verbrauch gab der Hersteller mit 6,0 Litern Dieselmotorkraftstoff an. Ab dem Baujahr 2007 entfiel dann der kleine 2,0 Liter Diesel und das größere Triebwerk wurde auf 145 PS modifiziert.



Zweite Hand, 203'000 km, lückenloses Serviceheft. Allradantrieb, Automat, Leder, Sitzheizung, Klimaanlage, Navigation, etc. 8-fach bereift. Bremscheiben und -beläge vorne neu. Sehr gepflegter Originalzustand. **Letzte MFK im März 2018.**

Deuxième main, 203'000 km, carnet de services suivi. Quatre-quatre, boîte automatique, cuir, sièges chauffés, air conditionné, navigation, etc. 8-roues. Disques et plaquettes des freins avant neufs. Etat d'origine très soigné. Dernière expertise passée en mars 2018.

Lot 06

355'227 Fahrzeuge (inkl. Break)
V6
2'967 cm³
231 PS bei 6'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 4'500 - 5'500

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.autoscout24.de
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 07

57'302 Fahrzeuge (1992-1995)
6 Zylinder Reihe
2'798 cm³
197 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 9'000 - 12'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie

Mercedes 280 E W124, 1993

Da hatte man sich fast acht Jahre Zeit für die Entwicklung und Produktionsvorbereitung genommen und dann verweigerten sich die Taxifahrer dem Fortschritt, organisierten sogar Protest-Sternfahrten zu den Mercedes-Niederlassungen. Gemeint ist die Baureihe 124, die den 123-er 1984 ablöste. Die ADAC Motorwelt titelte 1987 "Image in Gefahr?"

Dabei waren am komplett neuen Auto zwar Mängel zum Vorschein gekommen, aber unlösbare Probleme waren der Bonanza-Effekt beim 300 D, polternde Hinterachsen, klappernde Schiebedächer oder Risse in den Windschutzscheiben sicherlich nicht. Und heute gilt die Baureihe 124, produziert von 1984 bis 1995, für viele Fans als der letzte richtige Mercedes - stabil, zuverlässig und (fast) für die Ewigkeit gebaut. Und die Taxifahrer weinen den beige Limousinen noch heute manche Träne nach.

Die Baureihe W 123 war ein Bestseller. Fast 2,7 Millionen Limousinen, Coupés und Kombis wurden von 1975 bis 1986 gebaut. Optisch konservativ gestaltet waren die Fahrzeuge so beliebt, dass Käufer teilweise mehrere Jahre zwischen Bestellung und Übernahme warten mussten. Entsprechend bereitete man die Baureihe 124 mit langer Hand vor. Bereits im Herbst 1976 begann die Vorentwicklung. Im Juli 1977 stand das erste, noch nicht ganz scharf formulierte Lastenheft: Dimensionen wie der Vorgänger, aber grössere 15-Zoll-Räder und Platz für einen Achtzylinder im Bug und einiges mehr.

Bereits im April 1979 war das Pflichtenheft deutlich konkreter, setzte hohe Ziele bezüglich aktiver und passiver Sicherheit bei um 15 Prozent reduziertem Gewicht und verlangte eine deutlich gesteigerte Wirtschaftlichkeit. Während die Aufhängungskonstruktion vom W 201 weitgehend übernommen werden konnte, aber noch an die Spezifikas der grösseren Mittelklasse-Limousine angepasst werden musste, wurden bei der Formgebung mit einer Vielfalt an Designs und Modellen gearbeitet, die auf Anfang 1981 hin in das erste lebensgrosse Tonmodell mündeten.

Am 7. April 1981 wurde das finale Modell vom Vorstand freigegeben und die Ausarbeitung im Detail gestartet. Zwei Jahre später begannen die Fahrversuche mit 60(!) mehrheitlich von Hand hergestellten Prototypen. Die Prüfungen, die diese Versuchswagen bestehen mussten, waren hart, etwa 50'000 km Dauervollgas in Nardo oder 20'000 km im reinen Wüstenbetrieb.

Es war Mai 1984, als die Pilotfertigung der ersten Modelle anliefe. Am 26. November 1984 wurden der Presse in Sevilla einige dieser frühen Autos vorgestellt und für Probefahrten bereitgestellt.

Im Januar 1985 standen die ersten Modelle bei den Händlern, die Einführung der gesamten Modellpalette aber nahm nicht nur Monate, sondern gar Jahre in Anspruch, denn erst auf der IAA 1985 erfolgte die Premiere des Kombis und bis zur Präsentation des Coupés am Genfer Autosalon 1987 vergingen nochmals anderthalb Jahre.



Schweizer Auslieferung, 123'000 km, Serviceheft. Seltener 5-Gang Handschalter mit Schiebedach und Anhängerkupplung. Federn vorne neu. Guter bis sehr guter Originalzustand. Letzte MFK im Oktober 2015.

Livraison suisse, 123'000 km, carnet de services. Boîte manuelle à 5-vitesses rare, avec toit ouvrant et attelage. Ressorts avant neufs. Bon à très bon état d'origine. Dernière expertise passée en octobre 2015.



Chevrolet Camaro Z28 Convertible, 1991

Im Frühjahr 1982 kam die dritte Generation des Camaro auf den Markt. Dies waren die ersten Modelle mit Einspritzung, Vierstufen-Automatik und Fünfgang-Schaltgetriebe. Der Camaro Z28 wurde von der Zeitschrift Motor Trend zum Auto des Jahres 1982 erkoren. Der Camaro der dritten Generation besaß nach allgemeinem Konsens ein besseres und kurvenfreudigeres Fahrwerk.

Im Z28 waren der 5-Liter-V8 oder auf Wunsch der Fünfzylinder mit zentraler „Cross-Fire“-Saugrohreinspritzung lieferbar.

Im Modelljahr 1985 gab es viel Neues – Chevrolet lancierte ein neues Camaro-Modell, den berühmten IROC-Z, so benannt nach der beliebten Rennserie International Race of Champions. Dieser besaß ein verbessertes Fahrwerk, Zierstreifen und die Tuned-Port-Einspritzung des Corvette-Motors, ferner neue 16-Zoll-Fünfspeichenalufelgen und Reifen in der Größe 245/50ZR16. Fürs Erste erhielt nur der Fünfzylinder die TPI-Einspritzung; den 5,7-Liter vom Typ L98 gab es erst im Frühjahr 1986 und nur mit der 700R4-Automatik, dazu nur im IROC-Z mit 215 PS – im normalen Z28 gab es die Maschine nicht.

Im Modelljahr 1988 wurde das Camaro-Programm stark gestrafft; der sich schlecht verkaufende LT und der reguläre Z28 entfielen. Damit blieben lediglich das Basis-Coupé und der IROC-Z übrig; letzterer erhielt aufgrund des Entfalls des Basis-Z28 eine abgespeckte Ausstattung (so waren die zuvor serienmäßigen Fünfspeichen-16-Zoll-Alufelgen nunmehr gegen Aufpreis lieferbar – Serie waren jetzt die alten 15-Zoll-Fünfspeichenfelgen aus Stahl des früheren Z28, die auch das Basis-Coupé erhielt). Die Spoiler und Schürzen des ehemaligen Z28 waren jetzt beim Grundmodell Serie. Alle Motoren des Modelljahres 1988 waren Einspritzer – der TBI-Fünfzylinder-V8 erhielt eine zentrale Saugrohreinspritzung, der 2,8L-V6, der Fünfzylinder und der 5,7-Liter blieben unverändert.

Im Modelljahr 1989 kehrte die (seit 1980 nicht mehr verwendete) Modellbezeichnung RS ins Camaro-Programm zurück. Der RS diente jetzt als neues Basismodell, der äußerlich dem früheren Z28 glich, aber serienmäßig über den 2,8-Liter-V6 verfügte (der TBI-Fünfzylinder war gegen Aufpreis erhältlich).

Den IROC-Z gab es mit dem 170 PS starken TBI-Fünfzylinder mit zentraler Saugrohreinspritzung, als 215 PS starken TPI-Fünfzylinder und als 5,7-Liter mit TPI und 235 PS. Letzterer war auf Wunsch (nur mit 700R4-Automatik) mit neuem Doppelkat und 240 PS erhältlich.

Mitte 1990 debütierte der Camaro '91. Alle Modelle erhielten ein Facelift mit einem Spoiler/Schweller-Paket für den RS und den Z28 – den IROC-Z gab es nicht mehr. Der Z28 besaß dazu einen höheren Heckspoiler und Hutzen auf der Motorhaube.



Erste Inverkehrsetzung in der Schweiz 1997. 43'000 km, Automat, Servolenkung, Klimaanlage. Sehr guter und gepflegter Originalzustand.

Letzte MFK im April 2017.

Première mise en circulation en Suisse 1997. 43'000 km, boîte automatique, direction assistée, air conditionné. Très bon état d'origine, soigné.

Dernière expertise passée en avril 2017.

Lot 08

3'203 Fahrzeuge (Z28 Cabrio)
V8

5'002 cm³

231 PS bei 4'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 14'000 - 16'000

Story www.wikipedia.org

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 09

3'537 Fahrzeuge

V8

2'925 cm³

205 PS bei 6'750/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 16'000 - 18'000

Story www.zwischengas.com

Fotos Oldtimer Galerie

Lancia Thema 8.32, 1989

Der Lancia Thema war der erste von vier Limousinen, basierend auf der durch die Hersteller Lancia, Fiat, Alfa Romeo und Saab gemeinsam entwickelte Limousinen-Plattform "Tipo 4".

Den Lancia Thema gab es mit dem von Fiat übernommenen Vierzylinder aus dem Modell 124, der aber stetig verbessert wurde. Mit einem Turbo ergänzt leistete der Motor stattliche 165 und später sogar bis zu 201 PS, an Leistung mangelte es der italienische Limousine also genausowenig wie an Laufkultur, welche zumindest die ebenfalls angebotenen V6-Motoren zu bieten wussten. Auch das Design überzeugte mit Eleganz, Meister Giorgetto Giugiaro verantwortete die Linienführung der klassischen Dreivolumenlimousine.

Am Türiner Autosalon im April 1986 präsentierte Lancia die Variante 8.32. Die sperrige Bezeichnung - lieber hätte man den Wagen wohl Lancia-Ferrari Thema genannt, aber der Commendatore war dagegen - deutete auf das neue Triebwerk hin, das aus dem Ferrari 308 GTB Quattrovalvole stammte und 2'925 cm³ Hubraum und 32 Ventile aufwies.

Vor der Transplantation hatte man allerdings intensiv in die Motormechanik eingegriffen und der V8-Motor mit vier obenliegenden Nockenwellen arbeitete mit einer geänderten Kurbelwelle und einer modifizierten Zündfolge, die das Aggregat turbinenartiger und weniger aggressiv klingen liess, womit es für den Limousineneinsatz tauglicher wurde, während der Motor im Ferrari wie ein doppelter Vierzylinder lief. Die Leistungsausbeute betrug 215 PS bei 6'750 Umdrehungen. So ganz abgelegt hatte der Motor seine Sportorientierung also trotz der Anpassungen nicht.

Die Kraft wurde über ein Fünfganggetriebe an die Vorderachse übertragen. Alleine wegen der Leistungssteigerung wäre der neue Motor sicher nicht nötig gewesen, hier ging es um Prestige.

Dies zeigte sich auch an der Ausstattung, die sichtlich nobel und luxuriös daher kam. Mollige Teppiche, viel Le-

der und Edelholz verströmten Wohnzimmer-Atmosphäre. Eine vollautomatisch regelnde Klimaanlage war (teilweise gegen Aufpreis) genauso vorhanden wie die elektrische Sitzverstellung, Fensterheber, Sitzheizung oder ein umfangreiches Überwachungsinstrumente-Inventar. Ein elektronisches Fahrwerk oder ein elektrisches Schiebedach konnten ebenfalls bestellt werden.

Eine serienmässige Besonderheit war der elektrisch ausfahrende Heckspoiler, der mittels Drehschalter am Lenkrad rechts aktiviert wird und die Kofferraumgrösse von nun 470 Litern leicht reduzierte.



Seltener Lancia mit Ferrari Motor. Schweizer Auslieferung mit Katalysator, 77'000 km, Serviceheft. 18" Work Alufelgen und Sportfahrwerk eingetragen. Zahnriemen vor 11'000 km ersetzt. Rund 9 Jahre gestanden, Motor läuft. Karosserie und Interieur in gutem bis sehr gutem Originalzustand. Letzte MFK im Juli 2009.

Lancia rare avec un moteur Ferrari. Livraison Suisse avec catalyseur, 77'000 km, carnet de services. Jantes en aluminium Work 18" et suspension sport homologués dans le permis. Courroie de distribution remplacé il y a 11'000 km. N'a pas roulé pour environ 9 ans, moteur en état de marche. Carrosserie et intérieur en bon à très bon état d'origine. Dernière expertise passée en juillet 2009.





MG B V8 Roadster, 1971

Der im Mai 1962 erschienene Roadster war das erste Modell der MG B-Reihe. Es war ein Zweisitzer, konnte aber mit einem kleinen, einzelnen Rücksitz auf Wunsch bestellt werden, was allerdings selten geschah. Durch bessere Raumaussnutzung bot der MG B mehr Platz für Mitfahrer und Gepäck als sein Vorgänger MG A, obwohl er um 76 mm kürzer war.

Ende 1967 waren so viele Änderungen an den Fahrzeugen verwirklicht worden, dass ein Mark-II-Modell definiert werden konnte. Diese Änderungen waren im Wesentlichen: Ein vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit geänderten Übersetzungen, auf Wunsch eine Borg-Warner-Automatik, eine neue Hinterachse und eine Drehstromlichtmaschine. Für das neue Getriebe musste der Fahrzeugboden wesentlich abgeändert werden; gleichzeitig wurde ein oben abgeflachter Kardantunnel eingeführt. Alle Modelle haben Hinterradantrieb.

Um den US-amerikanischen Sicherheitsanforderungen zu entsprechen, erhielten die späteren US-Modelle drei anstatt der üblichen zwei Scheibenwischer, damit der geforderte Prozentsatz der Windschutzscheibe gewischt werden konnte, und Armaturenbretter mit gepolsterter Oberkante, die man nach dem Produktionsort „Abingdon Pillow“ nannte.

Für andere Märkte wurde weiterhin das bekannte, Armaturenbrett aus lackiertem Stahlblech eingebaut. 1969 gab es einen neuen Kühlergrill aus schwarzem Aluminium, 1972 kehrte aber der traditionelle verchromte Grill mit schwarzem „Bienenwaben“-Einsatz zurück. 1970 brachte einen geteilten hinteren Stoßfänger mit in der Mitte angebrachtem Nummernschild, aber 1971 kam der alte fünfteilige Stoßfänger zurück.

1973 stellte MG den MG B GT V8 vor und stattete ihn mit dem bekannten 3,5-l-V8 von Rover aus. Diese Maschine war auch im Buick Special mit der A-Plattform und im Oldsmobile F-85 eingesetzt und war der leichteste serienmässige gefertigte V8-Motor der Welt mit

einem Trockengewicht von nur 144 kg (was ca. 27 kg weniger war als sein Vierzylinder-Gegenstück aus der Morris-Wolseley-MG-Giesserei). MG Rover führte daran einige Verbesserungen durch, und so war dem Motor ein langes Leben in der britischen Automobilindustrie beschieden. Die Autos ähnelten denen bereits vorher in grosser Zahl vom Tuner Ken Costello hergestellten. MG beauftragte Costello sogar, für sie einen Prototyp zu bauen. Aber die kräftige 180-bhp-Maschine von Costello wurde in der Serie durch eine Version mit 3'528 cm³ Hubraum und 137 bhp Leistung bei 5'000/min. ersetzt.

Durch den Block und Zylinderkopf aus Aluminium wog der Rover V8 ca. 18 kg weniger als MGs gusseiserner Vierzylinder. Anders als beim MGC benötigte der V8 im MG B GT V8 keine wesentlichen Änderungen am Fahrwerk, die das Handling negativ beeinflusst hätten.

Ab Werk gab es nur den geschlossenen MGB GT mit dem V8-Motor, hingegen keine Roadster-Variante.



RHD. Range Rover 3.9-Liter V8 und 5-Gang Getriebe. MGC Aluminium-Motorhaube. MG F Sportsitze. Guter bis sehr guter Allgemeinzustand. EU-Fahrzeugpapiere, in der Schweiz nicht verzollt.

Conduite à droite. Moteur V8 Range Rover 3.9-litres et boîte à 5 vitesses. Capot en aluminium MG C. Sièges sport MG F. Bon à très bon état général. Documents de la CE, ne pas dédouaner en Suisse.

Lot 10

Stückzahl unbekannt (Umbau)
V8

3'946 cm³

193 PS bei 4'750/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 30'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org

Fotos Besitzer





Lot 11

Stückzahl unbekannt

V6

2'296 cm³

114 PS bei 5'300/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'000 - 10'000

Story und Fotos

www.zwischengas.com

Ford Granada 2.3 L, 1980

Im August 1977 stellte Ford die zweite Generation des Granada vor, der den Erstling, vorgestellt am Genfer Autosalon 1972, ablöste und dabei mit der Hüftschwung-Romantik zugunsten eines deutlich nüchternen und gradlinigen Stils aufräumte. Bob Lutz, damals Generaldirektor bei Ford Europa meinte bei der Präsentation des von Uwe Bahnsen gezeichneten Ford-Stilisten: "Der alte Granada war mir im Aussehen zu weich."

Die zweite Version, die der Öffentlichkeit dann an der IAA im September 1977 in Frankfurt gezeigt wurde, wies ein schnörkelloses Karosseriekleid auf, das die einen an den Peugeot 604, andere an den Fiat 130 (beide von Pininfarina) erinnerte.

Die Familienähnlichkeit zum Taunus war ebenfalls gut zu sehen. Prägnantes Detail war der Lamellengrill, der erstmals 1976 an einem Ford gezeigt worden war. Ford hatte ihn patentieren lassen und er hatte die Fähigkeit, die Kühlluft bei niedrigen Geschwindigkeiten ungehindert in den Motor fließen zu lassen, während der Luftstrom dann bei höheren Tempi über den Motor hinweg, respektive über die Kühlerhaube gelenkt wurde.

Während Kritiker bemängelten, dass viele Teile der Karosserie der Vorgängervariante übernommen worden seien, widerlegte dies Bahnsen in einem Interview damals: "Die Karosserie wurde gänzlich neu gezeichnet. Einzig die Vordertüren und die Windschutzscheibe sind vom Vorgänger übernommen. Bei den Hintertüren stimmt bloss noch die Form der Innenverkleidung mit dem bisherigen Granada überein. Sie bildet an ihrem hinteren Ende über dem Türschloss einen kleinen Wulst nach oben, dem bisher auch das Karosserieblech gefolgt war. Jetzt aber ist die Gürtellinie konsequent durchgezogen. Beim Kombi konnte hingegen der Aufbau im hinteren Teil unverändert übernommen werden. Bei ihm bedeutet der kleine Hintertürenknick keinen ästhetischen Nachteil."

Angepasst wurde aber nicht nur die Form, sondern auch die Grösse. Der Neue war sechs Zentimeter län-

ger und einen Zentimeter flacher. Gleichzeitig war der hintere Beinraum um 2,5 Zentimeter gewachsen und der Fahrer konnte alle Karosserieecken einsehen, wenn er grossgewachsen war. Zudem wurde mit einer um 39 Prozent vergrösserten Heckscheibe eine Rundumsicht von nun 86 Prozent erreicht.

Auch das Interieur war überarbeitet worden, auch wenn es dem des Vorgängers ähnlich sah. Neu waren die Intervallschaltung für den Scheibenwischer und die überarbeitete Luftführung und Temperaturregelung.

Ein Granada Coupé wurde von dieser Generation nicht mehr gebaut. Einziger Zweitürer im Programm war die Stufenhecklimousine, deren Produktion aufgrund der immer geringer werdenden Nachfrage im Spätsommer 1981 eingestellt wurde.



Seltener 2-türiger Granada aus dritter Hand. Schweizer Auslieferung, 4-Gang Handschalter, vermutlich erst 50'000 km. Sehr guter und gepflegter Originalzustand. **Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im März 2017.**

Granada 2-portes rare de troisième main. Livraison Suisse, boîte manuelle à 4 vitesses, vraisemblablement seulement 50'000 km. Très bon état d'origine, très soigné.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en mars 2017.



Rover P6 3500 V8, 1972

Der P6 war das sechste und letzte der von Rover entworfenen P-Nachkriegsmodelle, das in Produktion ging. Das Fahrzeug wurde zunächst unter der Bezeichnung Rover 2000 verkauft. Es handelte sich um eine Neukonstruktion, die im Vergleich zu früheren Modellen wie dem P4 zur Umsatzsteigerung beitragen sollte. Der P5 wurde noch bis 1973 parallel zum P6 weiter angeboten.

Der erste P6 hatte einen neuen Vierzylinder-Reihenmotor mit 1'978 cm³ Hubraum, obenliegender Nockenwelle und etwa 90 PS Leistung, der speziell für dieses Modell entwickelt worden war. Rover entwickelte später davon abgeleitet einen Motor mit SU-Doppelvergäsern und verkaufte das überarbeitete Modell als Rover 2000 TC. Ungewöhnlich, aber fortschrittlich war der Einsatz natriumgefüllter Auslassventile. Die Motoren mit SU-Einfachvergäser wurden weiterhin im Rover 2000 SC verwendet. Der Motor war für die damalige Zeit altertümlich und ungewöhnlich konstruiert, er wies einen beidseitig seitlich offenen Block auf, dessen große Öffnungen mit abnehmbar verschraubten Platten verschlossen wurden. Die britische Presse bezeichnete das als „like a vintage Bentley“ – wie ein Vorkriegs-Bentley. Dies führte aufgrund der daraus resultierenden mangelnden Steifigkeit des Blocks zu einem rauen Motorlauf und hoher Geräuschentwicklung durch die starke Körperschallentwicklung.

Der Rover 2000 war mit einem voll synchronisierten Schaltgetriebe, vier Scheibenbremsen und einer DeDion-Hinterachse („Base-Unit“) seiner Zeit voraus. Die Hinterachse war ungewöhnlich konstruiert und wies Gelenkwellen mit fixer Länge auf, dafür war das DeDion-Rohr mit einem Schiebestück zum Ausgleich des Spurbreitenwechsels bei Federbewegungen ausgestattet. Diese Lösung wurde gewählt, weil man längenveränderlichen Schiebestücken in Gelenkwellen nicht traute und deswegen kein starres Achsrohr verwenden wollte. Die selbsttragende Karosserie hatte wie der Citroën DS nichttragende Bleche an einem Teilrahmen. Ein besonderes Merkmal war die ungewöhnliche vordere

Radaufhängung, die mit Umlenkarmen und horizontal angeordneten Schraubenfedern so konstruiert war, dass im Motorraum Platz für die Rover-Gasturbine gewesen wäre. Tatsächlich wurde diese Turbine aber nie in Serienfahrzeugen verwendet; Jahre nach der Vorstellung des Autos ermöglichte der breite Motorraum jedoch den Einbau eines Achtzylinder-V-Motors.

Rover sah mit der Verwendung des Buick-Small-Block-V8-Motor mit 3'528 cm³ Hubraum aus dem Buick Special eine Möglichkeit, den P6 von seinem Konkurrenzmodell, dem Triumph 2000, abzusetzen. Daher erwarb Rover die Rechte an diesem Aluminiummotor, der sich als erfolgreich erwies. Im P6 leistete er etwa 102 kW.

Der Rover 3500 wurde in zwei Serien gebaut, bis 1971 als MK I, danach als MK II mit verändertem Kühlergrill, aufgefrischter Innenausstattung und wahlweise als 3500 S auch als Handschalter. Abgelöst wurde der P6 im Jahr 1976 durch den SD1, der es wiederum zum Auto des Jahres schaffte. Parallel wurde der P6 noch bis 1977 weitergebaut, dann war Schluss.



Schweizer Auslieferung, Automat. Vor einigen Jahren restauriert. Guter bis sehr guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im November 2016.

Livraison suisse, boîte automatique. Restauré il y a quelques années. Bon à très bon état général.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérán passée en novembre 2016.

Lot 12

ca. 79'000 Fahrzeuge (P6 V8)
V8

3'530 cm³

149 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'000 - 12'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 13

126'004 Fahrzeuge (alle 280 E)
6 Zylinder Reihe
2'746 cm³
185 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 7'500 - 10'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie



Mercedes 280 E W123, 1981

Bereits gegen Ende der Sechzigerjahre begann man in Sindelfingen mit den Arbeiten am Nachfolger der fortschrittlichen Baureihe W114/115. Man experimentierte gerade mit Wankel-Motoren und sah hier eine grosse Chance gerade bei den kleinvolumigen Antriebsarten einen grossen Schritt nach vorne zu machen.

Für die Entwicklung der neuen Baureihe 123 konzentrierte man sich daher auf andere Eigenschaften, nämlich Sicherheit, Praxisorientierung und günstiger Unterhalt.

Doch dann kam die Ölkrise, der Wankel erwies sich als viel zu durstig und die Ansprüche hatten sich einmal mehr gewandelt.

Und so präsentierten die Mercedes-Mannen Ende 1975 einen Wagen, dem man die Fortschritte gar nicht so leicht ansah. Die Motoren stammten weitgehend vom Vorgänger, begonnen beim 200-er, dessen Ahnengalerie bis ins Jahr 1955 aufwies. Bei den Aufhängungen schielte man zur S-Klasse W 116 und auch die Rahmenbodenanlage wollte man nicht aufgeben.

Dafür investierte man in Unterhaltsfreundlichkeit, sah eine Motorhaube vor, die im 90-Grad-Winkel geöffnet werden konnte, brachte die technischen Komponenten so an, dass sie mit geringem Aufwand ausgetauscht werden konnten.

Beim Design verfiel man der Tradition des Hauses entsprechend nicht auf spektakuläre Ideen. Gezeichnet worden war eine klassische Dreivolumen-Limousine mit sehr sanft angetönter Keilform.

Was nicht auf Anhieb sichtbar war, waren Sicherheitseinrichtungen, die die neue Baureihe W 123 von Anfang an mitbrachte. Sogar an den noch nicht serienreifen Airbag hatten die Ingenieure bereits gedacht, aber vor allem ordneten sie gefährdende Komponenten wie Benzintank, Lenkung ,etc. so an, dass bei einem Aufprall möglichst geringe Verletzungsrisiken bestanden.

Den Dachaufbau konstruierten die Stuttgarter zwecks Überschlagsicherheit deutlich stabiler und auch gegen die Folgen eines Seitenaufpralls sahen sie Gegenmass-

nahmen vor. Natürlich waren Knautschzonen vorgesehen und die Gurten wurden direkt an den Sitzen angebracht. Dass auch noch die Feststellbremse von Gestänge auf Kettenbetätigung umgestellt wurde, gehörte bei all den konstruktiven Vorkehrungen zur Feinarbeit.

Er war also etwas besser und auch etwas teurer geworden, aber umfangreich ausgestattet war er definitiv nicht. Beim Käufer kam das Auto trotzdem gut an, so gut, dass Mercedes das Vormodell /8 parallel weiterproduzieren musste und die Lieferfristen für den Neuen trotzdem auf fast zwei Jahre anwuchsen.

2,7 Millionen Fahrzeuge der Baureihe 123 verliessen zwischen November 1975 und Januar 1986 die Produktionsstätten, der Nachfolger W 124, der bereits 1984 vorgestellt wurde, musste in grosse Fussstapfen treten. Keine Baureihe von Mercedes Benz war erfolgreicher!



Automat, langjähriger Besitzer, 186'000 km, Serviceheft. Bremscheiben und -beläge vorne vor rund 15'000 km, hinten vor rund 2'000 km ersetzt. Guter, gepflegter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2015.

Boîte automatique, de longue date au même propriétaire, 186'000 km, carnet de services. Disques et plaquettes de freins à l'avant remplacés il y a environ 15'000 km, à l'arrière il y a environ 2'000 km.

Bon état, soigné.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en août 2015.



Fiat 124 Sport Spider 1600 BS1, 1971

Bevor der Autohersteller Fiat zum inzwischen fast alle italienischen Automarken umfassenden globalen Konzern mit starker Präsenz auch in der Nutzfahrzeugbranche und mit Beteiligungen am US-Produzenten Chrysler wurde, gehörten sportliche kleine Coupés und Cabriolets der Marke Fiat zum festen Bestandteil der Produktpalette. Erst nachdem der Traditionshersteller Alfa Romeo im Jahr 1986 aufgekauft worden war, wurden die Sportwagen von Fiat seltener. Der Grund: Die Marke Alfa Romeo sollte im Fiat-Konzern allein für die sportlichen Modelle stehen. Zuvor hatten die Turiner ihre Cabriolets seit Einführung des Fiat 1500 Spider vom italienischen Konstruktionsbüro Pininfarina entwerfen lassen, der meist auch die fertigen Karosserien baute. Auf diese Kooperation setzte Fiat auch beim Nachfolger des Fiat 1500, der in der 1966 neu aufgelegten 124er-Baureihe als Fiat 124 Spider die Fahrzeugfamilie ergänzte und neunzehn Jahre lang bis 1985 gebaut wurde.

Trotz seiner Namenszugehörigkeit zur Bauserie der Fiat 124 Limousinen und Coupés sowie einiger gemeinsamer technischer Komponenten mit den Fahrzeugen der Mittelklasse, basierte der Fiat 124 Spider auf einer eigenständigen Bauplattform mit einem auf 2,28 Meter verkürzten Radstand und einer 3,96 Meter langen Karosserie, die bei Pininfarina in Monocoque-Bauweise gefertigt wurde. Mit seinem Klappstoffverdeck und der schnörkellosen Formgebung mit steil aufragender Frontscheibe, Chromstoßfängern und Rundscheinwerfern entsprach der Fiat 124 Spider eher der klassischen britischen Roadster-Tradition als den rasant gestylten und hoch motorisierten Sportwagen italienischer Edelschmieden. Mit Ausnahme von leicht modifizierten Stoßfängern wurde der 2+2sitzige Fiat 124 Spider in den neunzehn Jahren seiner Bauzeit äußerlich nahezu unverändert gefertigt.

Der Fiat 124 Spider ging im Baujahr 1966 mit einem 1,4 Liter Motor an den Start, der über 90 PS verfügte. Bis zum Jahr 1979 stieg die Motorleistung mit Einführung neuer Motoren der 1,6 Liter Hubraumklasse dann auf

bis zu 110 PS an. Eine Abarth-Version des Fiat Spider 124 wurde mit einem Triebwerk ausgestattet, das 128 PS mobilisierte. Als Fiat das Modell im Jahr 1982 aus dem Programm nahm, wurde der Fiat 124 Spider bei Pininfarina noch drei weitere Jahre unter dem Namen Pininfarina weiterproduziert.

Eine Besonderheit des Fiat 124 Spider: Bereits die ersten Modelle verfügten über eine Fünfgang-Handschriftung, was in den 1960er Jahren für Sportwagen dieser Klasse eher ungewöhnlich war.



131'000 km. Vor einigen Jahren neu lackiert und Echtleider Interieur montiert. 2015 Kühler ersetzt. 2016 Vergaser und Zündverteiler revidiert. Zündspule, Zündkabel, Hauptbremszylinder, Bremskraftregler sowie Scheiben und Beläge vorne und hinten neu. Viele Belege vorhanden. Sehr guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juli 2016.

131'000 km. Peinture neuve et intérieur en cuir véritable il y a quelques années. Radiateur remplacé en 2015. Carburateurs et distributeur révisés en 2016. Bobine, câbles d'allumage, maître cylindre, régulateur de force de freinage ainsi que disques et plaquettes de freins avant et arrière neufs. Beaucoup de factures disponibles. Très bon état général.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en juillet 2016

Lot 14

27'906 Fahrzeuge

4 Zylinder Reihe

1'608 cm³

110 PS bei 6'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 22'000 - 24'000

Story www.autoscout24.de

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 15

10'060 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
3'442 cm³
192 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 25'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Besitzer



Jaguar Mark VII M Saloon, 1955

Der Jaguar Mark VII war eine viertürige Limousine der Oberklasse, die Jaguar im Herbst 1950 an der London Motor Show vorgestellt worden war, und hiess als Nachfolger des Mark V nicht Mark VI, weil es unter dieser Bezeichnung bereits einen Bentley gab.

Der Jaguar Mark VII besaß den Sechszylinder-DOHC-Reihenmotor des Jaguar XK 120 mit 3'442 cm³ Hubraum und 160 bhp. Über ein Viergang-Getriebe mit Mittelschaltung wurden die Hinterräder bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h angetrieben. Das Fahrgestell wurde vom Vorgänger übernommen, die Karosserie aber kam erstmals ohne freistehende Kotflügel aus: Die Scheinwerfer waren vollständig in die Karosserie integriert, und das Erscheinungsbild wirkte insgesamt moderner und glattflächiger. Die Radausschnitte der Hinterräder waren verkleidet.

Das Chassis des Mark VII wies kastenförmige Längsträger und X-Traversen auf. Die vorderen Räder waren an Trapezquerlenkern und Längstorsionsstäben einzeln aufgehängt, während hinten eine Starrachse mit Halbelliptikfedern für die Radführung sorgte.

Mit 3,05 Meter Radstand, 4,97 Meter Länge und 1,87 Meter Breite gehörte der Jaguar Mark VII zu den grössten Fahrzeugen jener Zeit, mit 20'500 Franken Grundpreis (inklusive Heizung) auch zu den teuren.

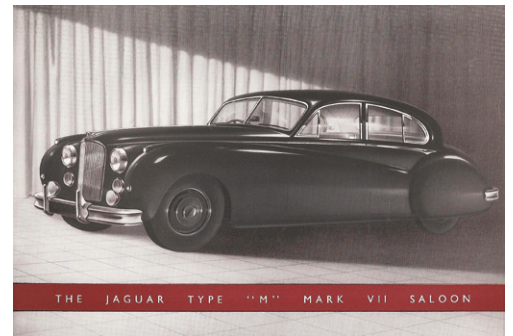
Bis 1954 wurden 20'937 Exemplare hergestellt.

Im Herbst 1954 erschien der Jaguar Mark VII M. Sein gleich großer Motor leistete 190 bhp und verschaffte dem Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h. Zusätzliche Nebelscheinwerfer, modifizierte Blinker, bis zu den Radausschnitten gezogene hintere Stoßfänger und größere Heckleuchten waren die Unterscheidungsmerkmale zum Vorgänger. Auf Kundenwunsch wurde ein Overdrive für das Viergang-Getriebe oder ein Dreigang-Automatikgetriebe (nur für den Export, seit Ende 1953

auch schon beim Mark VII) eingebaut.

1956 wurde die Produktion des Mark VII M eingestellt. Nachfolger war der Jaguar Mark VIII.

Insgesamt wurden vom Mark VII M 10'060 Stück verkauft.



RHD, Automat. Erste Inverkehrsetzung in der Schweiz 1974. Bremsen revidiert. Guter, sehr originaler Allgemeinzustand. Schweizer Fahrzeugausweis.

Conduite à droite, boîte automatique. Première mise en circulation en Suisse 1974. Freins révisés. Bon état général, très original. Permis suisse.





Chevrolet Camaro Berlinetta, 1980

Mit dem Mustang schockte der amerikanische Autohersteller Ford die gesamte Konkurrenz. In Windeseile entwickelten General Motors und Chrysler ebenfalls Autos für die neugeborene Pony-Car-Klasse.

Bei GM hiess die Antwort auf den Mustang ab Herbst 1966 Chevrolet Camaro und fünf Monate später Pontiac Firebird. Beide bedienten sich derselben Plattform und erfreuten sich einer grossen Fangemeinde, Grund genug im Februar 1970 die zweite Generation anzukündigen.

Als Ford bereits über einen kompakten Mustang nachzudenken begann, präsentierten die GM-Leute einen vergrösserten Camaro. Der bei gleichem Radstand in der Länge um 5 cm und in der Breite um 1 cm gewachsene Camaro der zweiten Generation geriet 5 cm niedriger, was ihn alleine schon deutlich schnittiger machte. Fließende Kurven und lange Türen ohne hinteres Seitenfenster liessen den Wagen noch gestreckter erscheinen.

“Die Camaro-Karosserie zählt mit Sicherheit zu den gelungensten Schöpfungen von GM-Stylingchef Bill Mitchell”, notierte Fritz Reuter in der Zeitschrift “Auto Motor und Sport” im Jahr 1976. Zu jenem Zeitpunkt war die Länge wegen der 1974 für die Unterbringung von Sicherheitsstosstangen nötigen Karosserieanpassungen bereits auf fast fünf Meter (4963 mm) angewachsen.

Technisch konnte man weitestgehend auf dem Camaro der ersten Generation aufbauen. Weiterhin waren die Vorderräder an Dreiecks-Querlenkern aufgehängt, während hinten eine Starrachse mit Blattfedern für Bodenkontakt sorgte. Vorne waren Scheibenbremsen Serienausstattung, eine Servounterstützung gab es auf Wunsch, während hinten mit Trommelbremsen verzögert wurde.

Die Servolenkung hatte einige Modifikationen erfahren.

Motorenseitig wurde etwas aufgestockt im Jahr 1970. Der Basis-Sechszylinder hatte nun 4,1 Liter Hubraum und leistete 155 PS. Die Achtzylindermotoren konnten mit 5, 5,7 oder 6,6 Litern Hubraum bestellt werden. Je

nach Vergaserbestückung und anderen Anpassungen leisteten sie zwischen 200 und 360 PS. Auch beim Getriebe gab es reichhaltige Auswahlmöglichkeiten: Drei- oder Viergang-Vollsynchronschaltungen oder automatische Wandlergetriebe mit zwei oder drei Gängen. Der Chevrolet Camaro ist ein Musterbeispiel, wie sich die zunehmend strengeren amerikanischen Vorschriften auf die Leistungsfähigkeit der sportlichen Autos auswirkten. Um bleifreies oder bleiarms Normalbenzin verwenden zu können, mussten die Motoren niedriger verdichtet werden. So sank die Leistung schrittweise um einen Viertel und mehr. Aus 330 SAE-PS wurden beim 5,7-Liter-Motor schliesslich deren 166 SAE-PS, die allerdings dann “netto” gerechnet waren.



GM Suisse Auslieferung. Seit 2017 in zweiter Hand. Frisch ab Service. Guter, gepflegter Originalzustand. **Für Schweizer Käufer wird das Fahrzeug nach der Auktion frisch vorgeführt.**

Livraison GM Suisse. Depuis 2017 en deuxième main. Service viens d'être fait. Bon état original, soigné.

Pour un acheteur suisse l'expertise cantonale sera faite après la vente.

Lot 16

26'679 Fahrzeuge (Berlinetta)
V8

4'998 cm³

155 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 18'000 - 20'000

Story www.zwischengas.com

Fotos Besitzer





Lot 17

ca. 154'000 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'489 cm³
52 PS bei 4'250/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 12'000
ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Austin A55 Cambridge Mk I, 1957

Der Austin Cambridge war ein Mittelklasseauto, das von 1954 bis 1969 von der Austin Motor Company in Großbritannien sowie in Australien gebaut wurde.'


1954, hieß das neue Modell - der Nachfolger des Austin A40 Somerset - Austin A40 Cambridge. Bei gleicher Mechanik und gleichen Fahrleistungen verfügte der neue Wagen über eine modische Pontonkarosserie. Mit der gleichen Karosserie, aber einem größeren Motor mit 1'489 cm³ Hubraum, gab es auch noch den Austin A50. Der größere Motor harmonisierte besser mit dem Cambridge, der A 40 war demgegenüber untermotorisiert.

1957 wurde der Austin A55 Cambridge Mark I vorgestellt. Er hatte die gleiche Karosserie wie sein Vorgänger und ebenfalls einen 4-Zylinder-Reihenmotor mit einem Hubraum von 1'489 cm³, allerdings mit einer geringfügig gesteigerten Leistung von 51 bhp, die an die Hinterräder weitergeleitet wurde. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 124 km/h. Die Karosserie war etwas in der Länge gewachsen.

Schweizer Fahrzeug mit vermutlich erst 104'000 km. Einige Zeit gestanden, fahrbar. Guter, sehr originaler, Allgemeinzustand. Schweizer Fahrzeugpapiere.

Véhicule suisse avec probablement seulement 104'000 km. N'a pas roulé depuis quelque temps, en état de marche. Bon état général, très original. Papiers suisses.





A55 Cambridge Saloon

The Austin A55 Cambridge is available in standard or de luxe form. The former is trimmed in P.V.C. coated fabric and the latter has hule correct surfaces on all seats. Fresh air circulation is provided for the interior and the heater and demisters fitted on the Cambridge de luxe saloon are now available as extra cost on the standard saloon. Features in de luxe include, as extra cost, several items of equipment on both models, such as radio, electric clock, "Marmite" ditch control and overdrive.

HANDSOME IT IS HANDSOME IT DOES

ECONOMY

Close design and careful attention to the smallest details has provided for the A55 Cambridge the softness and appearance which would do credit to cars of much greater cost. There is ease of entry for passengers of all ages and the 4-speed gearbox and clutch are fitted with large scissor release levers giving a new smoothness in riding comfort and road holding throughout the longest journey.

The exceptionally large window area affords excellent visibility and ensures ample ventilation in hot climates through the inclusion of sunblinds, louvers and wind-down windows fitted in each door.




For safety at night, combined full-beam, stop-lamp and direction indicators are crystal clear in the rear and design.

POWER

Efficient steering, uniform in use after the first few miles, and a 4-speed gearbox with 1.5:1 top gear, 1.8:1 second gear, 2.5:1 third gear and 3.5:1 fourth gear, give the A55 Cambridge a new smoothness in riding comfort and road holding throughout the longest journey.

PARKING

Dark Chrome's A55 carry up to the overdrive with the Austin A55 Cambridge of such compact dimensions that it is extremely manoeuvrable in confined spaces.



Porsche 911 2.7 Targa, 1975

Für das Modelljahr 1974, die „G-Serie“ wurde der 911 grundlegend überarbeitet. (Beginnend mit dem Modelljahr 1968, der A-Serie, wurde jeder Jahrgang bis 1979 (M-Serie, Buchstabe I wurde nicht vergeben) mit einem fortlaufenden Buchstaben des Alphabets bezeichnet. Auffälligstes äußeres Erkennungsmerkmal sind die höheren und wuchtigeren Stoßstangen, die über schwarze Kunststoff-Faltenbälge in die Karosserie übergehen. Diese „Faltenbalg-Stoßstangen“ waren notwendig, um neue Vorschriften der US-amerikanischen NHTSA zu erfüllen. Diese forderten, dass ein Front- oder Heckaufprall auf ein festes Hindernis bis zu einer Geschwindigkeit von 5 mph (8 km/h) keine Karosserieschäden zur Folge hat. Um diese Auflage zu erfüllen, waren bei Wagen für den US-Markt die Stoßstangen über hydraulische Pralldämpfer mit dem Fahrzeugkörper verbunden. Die Pralldämpfer wurden bei Modellen, die nicht für den US-Export bestimmt waren, durch günstigere Prallrohre ersetzt. Diese mussten nach Parkremplern ausgetauscht werden, was bei den elastischen Pralldämpfern nicht nötig war. Die Pralldämpfer konnten als Extra bestellt werden. Obwohl strenggenommen nur die Fahrzeuge des Modelljahres 1974 die „G-Serie“ bilden, werden allgemein sämtliche 911er der Jahrgänge 1974–1989 als „G-Serie“ bzw. „G-Modell“ bezeichnet.

Der Wagen war als G-Serie nur noch in den Varianten 911, 911 S sowie dem neuen Topmodell 911 Carrera auf dem Markt. Auch bei den schwächer motorisierten Varianten wurde der Hubraum des weiterhin luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotors auf 2'687 cm³ (2,7 Liter) vergrößert. Der 911 leistete 150 PS, der 911 S 175 PS und der Carrera 210 PS. Dieser war mit der Maschine aus dem legendären RS bestückt und wurde auch in ähnlicher Stückzahl produziert. Wie bei seinem Vorgänger war auch die Karosserie des neuen Carrera zur Aufnahme der größeren Bereifung an den hinteren Kotflügeln um insgesamt 42 mm verbreitert. Wo die Zulassungsvorschriften es erlaubten, war er außerdem mit einer Frontspoilerlippe

und einem markanten, auf die Motorhaube aufgesetzten Heckspoiler ausgerüstet. Der neue Carrera hatte mit 1075 kg das gleiche Gewicht wie der 911 RS touring und bot daher identische Fahrleistungen.

Zum Modelljahr 1976 wurde der Hubraum des 911 Carrera auf 2'993 cm³ (3,0 Liter) erhöht. Bei einer Drehzahl von 6'000/min leistete der Motor bei dieser Version 200 PS, was in Bezug auf die Motorleistung eine Verringerung gegenüber dem Vorgängermodell 2.7 Carrera bedeutete. Die Basismotorisierung mit 150 PS wurde nicht mehr angeboten; schwächste Motorisierung war nun die 2,7-Liter-Maschine des Vorjahres-911 S, deren Leistung jetzt ohne technische Änderung mit 165 PS angegeben wurde.



Modell 1976. Seit 1990 in dritter Hand, 75'000 km. Vor rund 30 Jahren wurde ein 3-Liter Austauschmotor aus einem 911 SC mit 188 PS montiert. Karosserie 1990 neu lackiert. Einige Belege vorhanden. Recaro Sportsitze. Porsche-Autopaletot. Einige Zeit gestanden, fahrbar. Guter Allgemeinzustand. Letzte MFK im Juli 1992.

Modèle 1976. Depuis 1990 en troisième main, 75'000 km. Echange standard d'un Moteur 911 SC 3-litres avec 188 cv il y a environ 30 ans. Peinture neuve en 1990. Quelques factures disponibles. Sièges sport Recaro. Autopaletot Porsche. N'a pas roulé depuis quelque temps, en état de marche. Bon état général. Dernière expertise en juillet 1992.

Lot 18

1'576 Fahrzeuge (Targa)
6 Zylinder Boxer
2'687 cm³
165 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 30'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 19

1'736 Fahrzeuge
V8
6'750 cm³
207 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 28'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Besitzer

Bentley Eight, 1989

Der auf dem Pariser Salon 1980 vorgestellte Bentley Mulsanne, war der erste neue Bentley seit 1965. Zunächst war er bis auf den markentypischen Kühlergrill und die Embleme mit dem gleichzeitig vorgestellten Rolls-Royce Silver Spirit völlig gleich. Ab dem Modelljahr 1985 unterschieden sich der Mulsanne und der Silver Spirit zusätzlich durch die Gestaltung der Scheinwerfer: Während der Silver Spirit die Breitbandscheinwerfer beibehielt, bekam der Mulsanne vier Rundscheinwerfer.

Angetrieben wurde der Mulsanne von dem bereits aus dem Vorgänger bekannten 6,75 Liter großen Leichtmetall-V8, der anfangs mit zwei SU-Vergasern, ab 1986 dann mit einer Bosch-Einspritzung bestückt war. Das Werk nannte wie schon bei den Vorgängermodellen keine Leistungswerte. Die Kraftübertragung auf die Hinterräder besorgte eine von General Motors zugekaufte Dreigangautomatik. Außer der Normalversion mit einem Radstand von 3'060 mm wurde eine Langversion auf einem Radstand von 3'160 mm angeboten.

1984 wurde der Bentley Eight eingeführt, eine preiswertere und einfacher ausgestattete Version des Mulsanne, die der Marke neue Käuferschichten erschließen sollte. Ziel war es, Käufer anzusprechen, die bislang Fahrzeuge von Mercedes-Benz und Jaguar bevorzugt hatten. Im Hinblick darauf wurde der Eight deutlich günstiger angeboten als der reguläre Mulsanne. Bei seiner Vorstellung 1984 kostete der Eight mit 49'497 £ rund 5'000 £ weniger als das Ausgangsmodell. Damit bewegte sich der Eight in Preisregionen, die auch eine sehr gut ausgestattete Limousine der Mercedes-Benz S-Klasse erreichen konnte.

Der Eight war nur mit kurzem Radstand lieferbar. Äußerlich war er durch einen eigenständigen Kühlergrill erkennbar. Im Gegensatz zum Mulsanne, dessen Kühlergrill senkrechte Streben beinhaltete, trug der

Eight einen Drahtgittergrill, der an die sportlichen Bentley-Modelle der Vorkriegszeit erinnern sollte und deutlich preiswerter herzustellen war. Der Preisvorteil des Eight war auf eine deutlich vereinfachte Innenausstattung zurückzuführen. So war das Armaturenbrett einfacher gestaltet. Auf spezielle Maserungen, auf die Rolls-Royce bei den Standardmodellen üblicherweise Wert legte, wurde hier ebenso verzichtet wie auf einen inwändig mit Leder verkleideten Dachhimmel. Ebenso war die Anzahl der serienmäßig möglichen Lackierungen reduziert worden.

Der Eight wurde anfänglich nur in Großbritannien verkauft; ab 1985 stand er auch Kunden auf dem europäischen Kontinent und in den USA zur Verfügung. In Deutschland kostete er bei seiner Einführung 186'846 DM. Damit war er 66'000 DM günstiger als ein Rolls-Royce Silver Spirit. Das Automobil wurde ab 1986 für die Märkte Europa und Mittlerer Osten mit einem Antiblockiersystem ausgestattet.

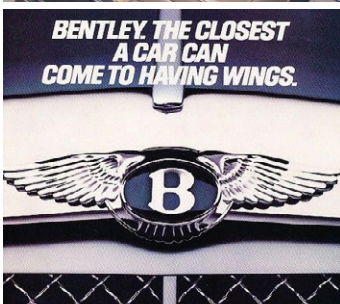


Automat, Leder, Klimaanlage, etc. 92'000 km, Serviceheft. Sehr guter und gepflegter Zustand.

Letzte MFK im April 2018.

Boîte automatique, cuir, air conditionné, etc. 92'000 km, carnet de services. Très bon état, très soigné.

Dernière expertise passée en avril 2018.





Solex S 3800, 1967

Bereits 1917 erhielt der Gründer Marcel Mennesson ein Patent auf ein Fahrrad mit Hilfsmotor an der Hinterachse. Der erste Prototyp der Vélosolex mit dem typischen Reibrollenantrieb auf dem Vorderrad erschien 1940/41. Von 1946 bis 1988 wurde das Vélosolex in verschiedenen Varianten über 6 Mio. mal gebaut. Es erreichte in vielen Ländern Kultstatus. Das Spitzenjahr war 1964 mit einer Jahresproduktion von 380'000 Stück. 1974 wurde der Bereich Vélosolex an Renault und Motobécane verkauft. Am 7. November 1988 wurde im Werk Saint-Quentin die Fertigung des Vélosolex dann endgültig eingestellt.

Lizenzbauten wurden bis 2002 in Ungarn und werden noch heute in China hergestellt. Die Rechte am Markennamen „Vélosolex“ hat heute das US-Unternehmen Velosolex America LLC.

Kultmofa in gutem Zustand. Längere Zeit gestanden. Schweizer Fahrzeugausweis.

Velo-moto culte en bon état. N'a pas roulé depuis quelque temps. Permis suisse.

Lot 20

287'119 Fahrzeuge (1967)
1 Zylinder Zweitakt
49 cm³
0.8 PS bei 2'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 500 - 600

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Jawa 125 Typ 453, 1962

Die Geburtsstunde von JAWA schlug 1929 als das „Waffenwerk Zbrojovka Dipl.-Ing. F. Janecek“ seine Produktionspalette änderte und die Produktion von Motorrädern aufnahm. Grundlage bildete zunächst eine Lizenzproduktion der deutschen Marke Wanderer, deren Motorradproduktion im sächsischen Chemnitz aus finanziellen Gründen den Boden unter den Füßen verlor. So übernahm Janecek nicht nur die Lizenz, sondern auch alle bisher hergestellten Teile und Baugruppen, einschließlich der kompletten Produktionsanlage. Noch bevor das erste Motorrad das Werk verließ, wurde die Marke „JAWA“, die aus

den ersten zwei Buchstaben von Janecek und Wanderer besteht, am 17. August 1929, 10.30 Uhr beim Prager Patentamt angemeldet.

Vor einigen Jahren restauriert. Längere Zeit gestanden. Guter Allgemeinzustand. Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juli 2004.

Restauré il y a quelques années. N'a pas roulé depuis quelque temps. Bon état général. Dernière expertise en tant que véhicule vétérän passée en juillet 2004.

Lot 21

Stückzahl unbekannt
1 Zylinder Zweitakt
122 cm³
6.6 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 1'500 - 2'500

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.roland-bauer.de
Fotos Oldtimer Galerie



Lot 22

3'980 Fahrzeuge (1983-87)
V2
643 cm³
52 PS bei 7'050/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 2'000 - 3'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Moto Guzzi V 65C, 1985

Am 15. März 1921 gründeten der Heeresflieger Giorgio Parodi und sein Freund, der Flugzeugtechniker Carlo Guzzi in Genua die „Aktiengesellschaft Moto Guzzi“. Der technische Grundstock für die heutigen Modelle wurde bereits Ende der 1950er Jahre gelegt. Damals entwickelte die „arbeitslos“ gewordene Rennabteilung den quer eingebauten 90°-V-Zweizylinder mit längsliegender Kurbelwelle zum Einbau in den neuen kleinen Fiat. Mitte der 1960er Jahre wurde dieses Motorkonzept für eine Ausschreibung eines italienischen Behördenmotorrades reaktiviert, an die Anforderungen eines Motorrades angepasst und mit Kardantrieb kombiniert. Das cha-

rakteristische Merkmal der Moto-Guzzi-Motorräder sind seitdem die V-förmig seitlich aus dem Profil ragenden Zylinderköpfe.

64'500 km, langjähriger Vorbesitzer. Längere Zeit gestanden. Ordentlicher Allgemeinzustand.
Letzte MFK im Oktober 2003.

*64'500 km, de longue date au même propriétaire.
N'a pas roulé depuis longtemps. Moyen état général.
Dernière expertise en octobre 2003.*

Lot 23

ca. 3'000 Fahrzeuge (1973-78)
1 Zylinder
340 cm³
16.6 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 3'500 - 4'500

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Condor A350, 1973

In den 1970er-Jahren benötigte die Schweizer Armee ein neues Motorrad. Dieses sollte wie seine Vorgänger bei der Firma Condor in Courfaivre gebaut werden. Schliesslich wurden von 1973 bis 1978 ungefähr 3'000 Maschinen produziert. Als Antrieb verwendete man einen Einzylinder-Ottomotor von Ducati mit Königswelle und einem Hubraum von ca. 340 cm³. Im Original leistet dieser etwa 30 PS. Er wurde für den Einsatz in der A350 über zahlreichere Steuerzeiten, kleineren Vergaser, geringere Verdichtung und leisere Auspuffanlage auf 16 PS gedrosselt. Die Motorräder wurden alle in der Schweiz montiert,

man verwendete aber zum Teil Produkte aus dem Ausland. Darunter fallen die Gabel, die Federbeine, Trommelbremsen und die Lampe. Tank, Sattel und Rahmen wurden in der Schweiz gefertigt.

21'500 km, ex. Schweizer Armee. Einige Zeit gestanden. Guter Originalzustand.
Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im April 2010.

21'500 km, ancienne moto de l'armée Suisse. N'a pas roulé depuis quelque temps. Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en avril 2010.



Triumph T140 E Bonneville, 1981

Seit 5 Jahren in zweiter Hand. Motor frisch revidiert. Elektronische Zündung und MKZ Vergaser. Frisch revidierte AP Doppelscheibenbremsen vorne. Englisches Kultmotorrad in sehr gutem Zustand. Letzte MFK im März 1996.

Für Schweizer Käufer wird das Fahrzeug nach der Auktion frisch vorgeführt.

Depuis 5 ans en deuxième main. Moteur récemment révisé. Allumage électronique et carburateurs MKZ. Freins à double disques AP avant, récemment révisés. Moto culte anglaise en très bon état. Dernière expertise en mars 1996.

Pour un acheteur Suisse, l'expertise cantonale sera faite après la vente.

Lot 24

Stückzahl unbekannt
2 Zylinder Parallel
744 cm³
42 PS bei 6'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 14'000 - 16'000

Fotos Besitzer



Jawa 250 Typ 11 Perak, 1950

Die Weltsensation zeigte Jawa im September 1946 auf dem Pariser Autosalon. Dieses Motorrad war der Konkurrenz um mindestens fünf Jahre voraus und wurde mit einer Goldmedaille ausgezeichnet. Zunächst als JAWA Typ 10 bezeichnet, wurde es in der Folgezeit als „Perak“ (der Springer), wegen der neuartigen Hinterradfederung, bekannt. 1948 kam die erste Serie 350er unter der Bezeichnung Typ 12, im gleichen Rahmen auf den Markt. Nach kleineren Änderungen begann 1950 die JAWA 250 Typ 11 und die JAWA 350 Typ 18. Diese Motorräder wurden bis 1956 gebaut.

Vor einigen Jahren restauriert. Langjähriger Vorbesitzer. Längere Zeit gestanden. Guter Allgemeinzustand. Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juli 2004.

Restauré il y a quelques années. De longue date au même propriétaire. N'a pas roulé depuis quelque temps. Bon état général. Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en juillet 2004.

Lot 25

Stückzahl unbekannt
2 Zylinder Zweitakt
249 cm³
9 PS bei 4'250/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 2'500 - 3'500

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.roland-bauer.de
Fotos Oldtimer Galerie



Lot 26

2'792 Fahrzeuge (1951-57)
2 Zylinder Boxer
579 cm³
19.8 PS bei 4'400/min

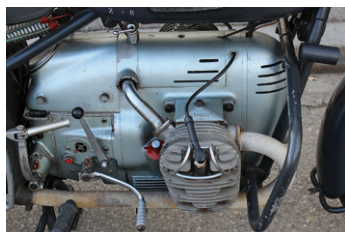
Schätzpreis / Estimate

CHF 6'500 - 7'500

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org

Fotos Oldtimer Galerie



Condor A 580-I, 1957

Die Condor A580 war ein Motorrad des Schweizer Herstellers Condor-Werke AG in Courfaivre.

Für die Schweizer Armee baute Condor Einzylindermotorräder in geringer Stückzahl. Während des Zweiten Weltkriegs entwickelte 1944/45 Edgar Fricker die A580 für die Armee und die C580 als zivile Version. Die A 580 hatte einen Zweizylinder-Boxermotor mit seitengesteuerten Ventilen und Kardantrieb.

Ehemaliges Motorrad der Schweizer Armee. Längere Zeit gestanden. Mit Ersatzgetriebe. Guter Originalzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Januar 2001.

Ancienne moto de l'armée Suisse. N'a pas roulé depuis quelque temps. Avec une boîte de vitesse de rechange. Bon état d'origine.

Dernière expertise en tant que véhicule vétéran passée en janvier 2001.

Lot 27

77'000 Fahrzeuge (K1)
4 Zylinder Reihe
736 cm³
64 PS bei 8'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'000 - 12'000

Fotos Oldtimer Galerie



Honda CB 750 Four K1 Gespann, 1971

Legendäre CB 750 Four - das Kultmotorrad der frühen siebziger Jahre - mit einem Squire ST3 Boot. Optionale Doppelscheibenbremsen vorne. Das Motorrad kann auch problemlos wieder als Solomaschine eingesetzt werden. Guter bis sehr guter Zustand. **Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2016.**

CB 750 Four légendaire - la moto culte du début des années 70 - avec un side-car Squire ST3. Freins à double disque optionnels avant. La moto peut également être remodifiée en machine solo. Bon à très bon état.

Dernière expertise en tant que véhicule vétéran passée en septembre 2016.



Triumph T150 V Trident, 1974

Die englische Motorradschmiede Triumph kann auf eine lange Geschichte zurückblicken. Gegründet wurde sie 1886 vom deutschen Geschäftsmann Siegfried Bettmann. Zuerst waren es Fahrräder, und ab 1902 baute man eigene Motorräder. Und das mit Erfolg! Ab den zwanziger Jahren war Triumph einer der größten Motorradproduzenten überhaupt und hielt diese Position über Jahrzehnte, bis in die sechziger Jahre. Dann geriet die Motorradindustrie auf der grünen Insel in immense wirtschaftliche Schwierigkeiten, und von den einst ruhmreichen Marken blieben nur noch Norton, BSA und Triumph übrig - Ariel, AJS, Matchless, Velocette,

Scott, Vincent und Royal Enfield hatten ihre Fabriktore bereits schließen müssen. Trotzdem, bei Triumph glaubte man weiterhin ans Motorrad und entwickelte eine neue Dreizylinder-Maschine.

Seit 1991 im selben Besitz. Englischs Dreizylinder-Kultmotorrad in gutem bis sehr gutem Zustand. US-Fahrzeugpapiere, in der Schweiz verzollt.

Au même propriétaire depuis 1991. Moto trois cylindres culte anglaise en bon à très bon état. Documents US, dédouané en Suisse.

Lot 28

19'179 Fahrzeuge (1969-74)
3 Zylinder Reihe
750 cm³
60 PS bei 7'250/min

Schätzwert / Estimate

CHF 14'000 - 16'000

Story www.winni-scheibe.com
Fotos Besitzer



BMW R 90 S, 1973

Bis 1973 galten BMW Motorräder als zuverlässig und solide, kurzum technisch durchdacht. Und vielen als langweilig - wenigstens doch für eingeschworene Biker. Bis die R90S die Szene aufmischte und der Marke einen ganz neuen Dreh gab.

Mit dem verkleideten Ende der Sitzbank und dem revolutionären Bikini-Frontschild wirkte die wagemutige BMW-Boxer auf Anhieb so, als könne sie mehr Spaß bieten. Sportliche Dell'Orto-Vergaser und zwei Scheibenbremsen unterstützten diesen Eindruck. Und tatsächlich lief die R90S so wie sie aussah.

Seltene BMW R 90 S aus zweiter Hand. Erste Inverkehrsetzung 1974. 2007 durch den BMW Spezialisten Siebenrock in Wendlingen komplett restauriert und revidiert, 3'900 km seither. Hervorragender Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im März 2018.

BMW R 90 S rare de deuxième main. Première mise en circulation 1974. Complètement restauré et révisé par le spécialiste BMW Siebenrock de Wendlingen en 2007, 3'900 km depuis. Excellent état.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire en mars 2018.

Lot 29

17'465 Fahrzeuge
2 Zylinder Boxer
897 cm³
67 PS bei 7'000/min

Schätzwert / Estimate

CHF 18'000 - 22'000

Story www.classicdriver.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 30

8'705 Fahrzeuge (Type 172)
4 Zylinder Reihe
667 cm³
11 PS

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 15'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org

Fotos Besitzer



Peugeot Type 172 Quadrilette, 1922

Der Peugeot Typ 161, auch Quadrilette genannt, ist ein Automodell des französischen Automobilherstellers Peugeot.

Vorge stellt wurde das Fahrzeug auf dem Brüsseler Automobilsalon 1920. Die Produktion lief von 1921 bis 1922. Insgesamt entstanden im Werk Beaulieu 3500 Fahrzeuge.

Die Fahrzeuge besaßen einen Vierzylinder-Viertaktmotor, der vorne angeordnet war und über Kardan die Hinterräder antrieb. Der Motor leistete aus 667 cm³ Hubraum 10 PS.

Es gab die Modelle 161 und 161 E. Bei einem Radstand von 230,4 cm und einer geringen Spurbreite von 92,6 cm vorne bzw. 75 cm hinten, aufgrund dessen auf ein Differenzial verzichtet werden konnte, betrug die Fahrzeuglänge 295,4 cm, die Fahrzeugbreite 116,6 cm und die Fahrzeughöhe 145 cm. Die Karosserieform Quadrilette bot Platz für zwei Personen, die bei frühen Ausführungen hintereinander, bei späteren Ausführungen versetzt nebeneinander sitzen konnten.

Aufgrund des geringen Gewichtes von unter 350 kg wurde das Fahrzeug als Cyclecar eingestuft.

Das Modell wurde 1922 vom Peugeot Typ 172 abgelöst.

Der Peugeot Typ 172 ist ein Automodell des französischen Automobilherstellers Peugeot, von dem von 1922 bis 1929 in den Werken Beaulieu und Sochaux 57'932 Exemplare als Typ 172, 172 BC, 172 BS, 172 M, 172 P, 172 R, 172 RE & 172 S produziert wurden.

Das Modell, das zumindest von 1922 bis 1924 auch als Quadrilette bezeichnet wurde, war der Nachfolger des Peugeot Typ 161.

Die Fahrzeuge besaßen einen Vierzylinder-Viertaktmotor, der vorne angeordnet war und über Kardan die Hinterräder antrieb.



Seit 1995 in der selben Familie. Vor vielen Jahren komplett restauriert und revidiert. 2017 nach langer Standzeit technisch bereitgestellt. Sehr guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2017.

En même famille depuis 1995. Complètement restauré et révisé il y a beaucoup des années. Techniquement remis en état en 2017 après être garé quelques années. Très bon état général.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en août 2017.





Mercedes 280 E /8, 1974

Mit Mercedes-Benz /8 („Strich-Acht“) werden umgangssprachlich nach ihrem Erscheinungsjahr 1968 die Baureihen W 114 und W 115 von Daimler-Benz bezeichnet. Die Wagen mit Sechszylindermotor sind W 114, alle anderen Modelle W 115. Die „Strich-Acht“ erreichten mit knapp zwei Millionen Fahrzeugen annähernd die gleiche Stückzahl wie alle Nachkriegs-Pkw der Marke Mercedes-Benz vor ihnen zusammen. Die W 114/115 wurden bis 1976 gebaut und von der Baureihe W 123 abgelöst. Mittlerweile ist der „Strich-Acht“ ein beliebter Oldtimer.

Der „Strich-Acht“ war neben seinem Nachfolger W 123 der einzige Pkw, der in der deutschen Neuzulassungsstatistik den VW Käfer beziehungsweise den VW Golf für kurze Zeit vom ersten Platz verdrängen konnte: So war 1974 der „Strich-Acht“ mit 140'127 Einheiten das meistverkaufte Fahrzeug in Westdeutschland, dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der VW Golf erst im Mai 1974 auf den Markt kam.

Obwohl schon seit Januar 1976 der Nachfolger W 123 bei den Händlern stand, wurde die Baureihe bis Dezember 1976 angeboten, da Mercedes-Benz dem Taxigewerbe eine entsprechende Zusage gegeben hatte. Diese parallele Fertigung ist bei Mercedes-Benz typisch, schon das Vorgängermodell W 110 („Heckflosse“) wurde noch nach Einführung des „Strich-Acht“ einige Monate weiter gefertigt.

Die zeitlose Karosserieform mit ihrer klaren Linieneinführung ohne modisches Beiwerk stammte wie bei den Oberklasse-Modellen W 108/109 von Paul Bracq. Die Einteilung nach Modellen mit Vier- oder Fünfzylindermotoren (W 115) und den Sechszylindern (W 114 incl. Coupé) rührte daher, dass diese wie bei den „Heckflossen“-Typen W 110 und W 111/112 einen unterschiedlichen Vorderwagen bekommen sollten. Berühmt ist der „Strich-Acht“ für seine hohe Zuverlässigkeit. Der von Mercedes-Benz bestätigte Rekordhalter, ein 240 D, der zwischen 1976 und 2004

mit drei Austauschmotoren 4,6 Millionen Kilometer zurücklegte, befindet sich heute im Firmenmuseum in Stuttgart.

Die Motoren waren Weiterentwicklungen vorheriger Konstruktionen; ansonsten wurden die W 114/115 komplett neu entwickelt. Die Hinterachse war nicht mehr eine Eingelenk-Pendelachse, sondern eine Schräglenkerachse, die dem Wagen eine bessere Straßenlage verlieh. Diese bei Mercedes neue Konstruktion wurde aus Marketinggründen „Diagonalependelachse“ genannt, um die damals aktuelle S-Klasse W 108/109 mit ihren hinteren Pendelachsen nicht als veraltete Konstruktion erscheinen zu lassen. Die Schräglenkerachse wurde verändert auch in den nachfolgenden Baureihen W 116, R/C 107, W 123 und W 126 verwendet.



Gemäss der vorhandenen Unterlagen 157'500 km. Automat. Karosserie vor einigen Jahren restauriert. Guter bis sehr guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im November 2017.

157'500 km selon les documents disponibles. Boîte automatique. Carrosserie restaurée il y a quelques années. Bon à très bon état général.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passé en novembre 2017.

Lot 31

9'125 Fahrzeuge (1973-76)
6 Zylinder Reihe
2'746 cm³
185 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 12'500 - 14'500

Story www.wikipedia.org
Fotos www.zwischengas.com





Lot 32

3'032 Fahrzeuge (Series V)
6 Zylinder Reihe
2'965 cm³
128.5 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 12'000 - 14'000
ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Humber Super Snipe Series V, 1965

Der Humber Super Snipe ist ein PKW der oberen Mittelklasse, der von der Rootes Group hergestellt und unter ihrer Marke Humber verkauft wurde.

Nach dem Vorkriegsmodell von 1938 und den Nachkriegsserien von 1945 bis 1956 wurde im Oktober 1958 ein neuer Super Snipe eingeführt, der auf der selbsttragenden Karosserie des 4-zylindrigen Humber Hawk basierte und mit einer 2,6 Liter- (später 3,0 Liter-) Reihensechszylinder-Maschine von Armstrong-Siddeley ausgestattet war. Der 3,0-Liter hatte auch Scheibenbremsen vorne.

Der neue Super Snipe war außen kleiner, aber innen größer, hatte eine höhere Motorleistung und eine modernere Erscheinung, ähnlich der General Motors-Wagen Mitte der 1950er-Jahre. Auch er wurde in verschiedenen Evolutionsstufen gebaut, Serie I bis Serie V. Als die Chrysler die Rootes Group übernahm, wurde im Juli 1967 seine Produktion endgültig eingestellt.

Der neue Super Snipe war mit einem Dreiganggetriebe ausgestattet. In den oberen Gängen konnte ein Overdrive zugeschaltet werden. Auf Wunsch gab es ein Automatikgetriebe von Borg-Warner und eine Servolenkung. Neben der Limousine wurde auch eine Pullman-Limousine angeboten.

Bereits 1959 erschien die Serie II mit auf 2'965 cm³ aufgebohrtem Motor und Scheibenbremsen vorne. An der Karosserie gab es keine Änderungen.

Die Serie III des Jahres 1960 trug eine neue Front mit vier Scheinwerfern und einem neuen Kühlergrill, der sich über die gesamte Fahrzeugbreite zog. Die Länge der Karosserie war auf 4'775 mm gewachsen. Die zusätzliche Länge kam im Wesentlichen dem Motorraum zugute. Vorne an der Kurbelwelle war eine zusätzliche Riemenscheibe angebracht worden, die dem Antrieb der neuen Klimaanlage diente, die für den US-Markt dringend benötigt wurde.

1962 wurde die Serie IV mit einigen, wenigen Veränderungen an der Karosserie und einem auf 124,5 bhp

erstarkten Motor vorgestellt. Das Panoramaheckfenster der früheren Modelle war einer an den Ecken gestutzten Scheibe gewichen. Dafür hatten die hinteren Türen Dreiecksfenster, die zu öffnen waren. Im Jahre 1964 erschien die letzte Serie des Super Snipe. Der Aufbau war etwas flacher, die Heckscheibe niedriger und die Windschutzscheibe etwas größer. Der Kombi blieb unverändert. Neue Vergaser und ein überarbeiteter Zylinderkopf sorgten für eine weitere Leistungssteigerung des Motors, der nun 128,5 bhp lieferte. Im Juli 1967 wurde die Serie eingestellt. Nur in Australien, im Chrysler-Werk in Port Melbourne, entstanden bis 1970 noch einige wenige Wagen dieses Typs.



Seltener Linkslenker mit 3-Gang Getriebe, Overdrive und Servolenkung. Karosserie vor vielen Jahren restauriert. Motor vor 25 Jahren revidiert, wenig gefahren seither. Bremsen und Kupplungszyylinder 2012 neu. 2017 neu bereift. Einige Belege vorhanden. Guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juli 2012.

Véhicule rare avec conduite à gauche, boîte à 3 vitesses, Overdrive et direction assistée. Carrosserie restaurée il y a beaucoup des années. Moteur révisé il y a 25 ans, ne pas beaucoup roulé depuis. Freins et cylindre d'embrayage neufs en 2012. Pneus neufs en 2017. Quelques factures disponibles. Bon état général.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en juillet 2012.





VW Käfer 1300, 1965

Die New York Times benutzte am 3. Juli 1938 in einem Artikel möglicherweise zum ersten Mal die Bezeichnung „Käfer“, welche die Vision von „Tausenden und Aber-tausenden von glänzenden kleinen Käfern, die bald die deutschen Autobahnen bevölkern werden“, ausmalte. Nachdem der Wagen Anfang der 1950er-Jahre mit wachsendem Erfolg in die USA exportiert und als erschwingliches, sparsames und robustes Gebrauchsauto populär geworden war, bürgerte sich dort der spöttisch-liebevoll gemeinte Spitzname „Beetle“ oder „Bug“ ein.

In Deutschland setzte sich die Bezeichnung „Käfer“ erst zur Abgrenzung gegen das 1961 erschienene Stufenheck-Modell VW 1500 (Typ 3) allgemein durch. Erst in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre, nachdem mit Herbie, ein toller Käfer das Auto zum Filmstar geworden war, übernahm der VW-Konzern den inzwischen auch in Deutschland gängigen Namen für seine Werbekampagnen. Wenn man noch 1960 sagte, man fahre einen VW, war jedem klar, dass der Typ 1 gemeint war; denn das Volkswagenwerk baute außer dem VW-Bus (Typ 2) kein weiteres anderes Modell.

Der VW Käfer hat auch einige Spitznamen, in Deutschland zum Beispiel „Kugel-“ oder „Buckel-Porsche“.

Die Ursprünge des VW Käfer gehen auf staatliche Bestrebungen des nationalsozialistischen Deutschland zur Schaffung eines für breite Bevölkerungsschichten erschwinglichen „Volkswagens“, seinerzeit KdF-Wagen genannt, zurück. Großen Anteil an der Entwicklung hatte Ferdinand Porsche, der allgemein als Schöpfer des Käfers bezeichnet wird.

Der KdF-Wagen wurde vor dem Krieg nicht mehr in Serie produziert, weil das im Mai 1938 gegründete Volkswagenwerk bei Fallersleben (heute ein Stadtteil Wolfsburgs) noch nicht fertig war. Im Zweiten Weltkrieg wurden dort Militärfahrzeuge und andere Rüstungsgüter hergestellt, sodass die serienmäßige Produktion des dann Volkswagen genannten Wagens erst im Sommer 1945 beginnen konnte. Bis zum Jahresende 1945 wurden 1'785 Wagen

hergestellt und an die Besatzungsmächte sowie an die Deutsche Post geliefert. Ab 1946 konnte der VW mit Bezugsschein zum Preis von 5'000 Reichsmark auch privat gekauft werden.

Mit dem Export in die USA und viele andere Länder und infolge des sogenannten deutschen Wirtschaftswunders, für das der Volkswagen symbolhaft stand, erreichte die Käfer-Produktion in Wolfsburg und zahlreichen Produktions- und Montagewerken in aller Welt ungeahnte Höhen. In den USA – nach Deutschland dem wichtigsten VW-Markt – erlangte der Käfer als billiges, nach dortigen Begriffen sparsames Vehikel, vor allem aber auch als Verkörperung einer „Gegenkultur“ zu den Straßenkreuzern in den 1960er-Jahren große Popularität.



Modelljahr 1966, mit Stahlschiebedach. Dieser Käfer war 35 Jahre eingelagert, bevor er vor 4 Jahren aus seinem Dornröschenschlaf erweckt wurde. Vermutlich erst 93'000 km, grösstenteils im Originallack. Interieur im Originalzustand mit Patina. **Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Dezember 2014.**

Modèle 1966, avec toit ouvrant en acier. Cette cocci-nelle a été garée pendant 35 ans avant d'être réveillé de son sommeil de la Belle au bois dormant il y a 4 ans. Vraisemblablement seulement 93'000 km, la plupart en peinture d'origine. Intérieur en état d'origine avec patine. Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en décembre 2014.

Lot 33

898'253 Fahrzeuge (65 MJ66)
4 Zylinder Boxer
1'285 cm³
40 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 16'000 - 18'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 34

über 1'000 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
843 cm³
48 PS bei 6'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 32'000 - 36'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie

Fiat 850 Lombardi Grand Prix, 1972

Gewiss, wenn man den Lombardi Grand Prix 850 von aussen betrachtet, benötigt man schon eine tüchtige Portion Phantasie, um verwandtschaftliche Gene zum Lamborghini Miura zu entdecken.

Doch wer sich in das enge Cockpit zwängt, seine Beine in Richtung der zur Mitte verschobenen Pedale einfädelt und eine fast liegende Sitzposition einnimmt, fühlt sich tatsächlich wie ein Miura-Pilot. Zumindest, bis er den Motor startet ...

Carlo Francesco Lombardi (Francis genannt, 1897-1983) war ein hochdekorierter Kampfpilot im ersten Weltkrieg. In den Dreissigerjahren begann er Flugzeuge zu entwickeln und zu bauen, nach dem Zweiten Weltkrieg stellte er auf den Bau von Sonderkarosserien und Umbauten von Automobilen, vorwiegend Fiat-Modelle, um.

Francis war erfolgreich und konnte bis zu 6'000 Fahrzeuge pro Jahr absetzen. Dies verschaffte ihm auch Luft für Eigenkreationen. Nach dem von der Presse nicht gerühmten Lombardi 850 Monza, einem offenen kleinen Sportwagen mit freistehenden Kotflügeln mit gewissen Ähnlichkeiten zu einem Lotus Super Seven, präsentierte Lombardi auf der Rennwagenausstellung von Turin im Jahr 1968 den Lombardi 850 Grand Prix.

Das Design des "Grand Prix" stammte von Dottore Giuseppe Rinaldi, der schon seit langem in Diensten Lombardis arbeitete. Mit dem neuen Sportwagen war ihm ein interessanter Wurf gelungen, der sich einiger Designansätze des Lamborghini Miura bediente. So ragten die Türen weit über die Fahrerkabine nach vorne, die Front konnte dank Klappscheinwerfern tief gehalten werden, ein breiter Getriebetunnel und ein mächtiger zentraler Instrumententräger trennte Fahrer und Beifahrer. Und genauso wie beim Miura, gab es auch beim zweiseitigen Lombardi 850 Grand Prix keinen nutzbaren Kofferraum. Was nicht im Cockpit Platz hatte, musste zuhause bleiben.

Die Eleganz eines Miuras erreichte Rinaldis Kreation allerdings nicht. Zwar gefiel die schwungvolle Linien-

führung mit dem kraftvollen, hochbauenden Heck, aber sobald die Scheinwerfer ausgefahren waren, zeigte der kleine Sportwagen krötenartige Gesichtszüge, was zu Kritik führte.

Die Abmessungen waren kompakt, gerade einmal 3,55 Meter lang war der Sportwagen, die Breite betrug 1,485 Meter, die Höhe war mit 1,065 Metern besonders niedrig ausgefallen. 685 kg wog der Italiener vollgetankt, damit waren eigentlich gute Voraussetzungen für sportliche Fahrleistungen und -eigenschaften gelegt.

Die technische Basis des Lombardi 850 Grand Prix stammte vom Fiat 850. Fahrwerk, aber insbesondere der Motor waren Fiat-Standard-Teile. Mit 843 cm³ und 48 PS bei 6'400 U/min war die Antriebsseite im Heck des Fahrzeugs nicht besonders üppig ausgefallen.



Sehr seltener Lombardi Grand Prix der zweiten Serie. Vor einiger Zeit restauriert.

Sehr guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2017.

Lombardi Grand Prix de la deuxième série très rare. Restauré il y a quelque temps.

Très bon état général.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en août 2017.



Volvo 262 C Bertone, 1981

Auf dem Genfer Automobil Salon war er im Jahr 1976 erstmals öffentlich zu sehen, der Volvo 262 C – ein Coupé mit ausladenden Dimensionen und einem Design, das für Diskussionen sorgte. Peter Monteverdi, Rennfahrer, Autobauer und Ästhet soll am Salon gemeint haben, dass er sich nicht vorstellen könne, wie man ein stilistisch derart verunglücktes Gebilde habe entwerfen können. Nun, so schlimm war es natürlich nicht, sonst hätte man den Wagen wohl kaum 6'622 Mal verkaufen können. Aber "Persönlichkeit" hatte das neue Coupé, das bei Bertone in Italien gebaut wurde, jede Menge.

Das Design entstammte aber nicht etwa, wie die Bertone-Schriftzüge auf den Flanken nahelegen könnten, aus italienischer Hand. Volvos Chefkonstrukteur Jan Wilsgaard – er hat auch den Volvo Amazon geformt – hatte den Zeichenstift geschwungen und vom viertürigen Volvo 264 ein Coupé abgeleitet.

Da aus Kostengründen wenig Freiraum bestand, fokussierten die Änderungen fast ausschliesslich auf den Dachbereich. Wie ein Hardtop sass nun ein abgeflachtes und mit flacheren Scheiben vorne und hinten begrenztes Dach auf der Limousinenunterhälfte, die man natürlich auf die zweitürige Nutzung umkonzipiert hatte.

Ansonsten unterschied sich das Coupé 262 C vor allem bezüglich Ausstattung und Materialanmutung von seinen Limousinen-Geschwistern und hier hatte dann Bertone nicht nur beim Bau sondern auch bei der Gestaltung mitgestaltet.

Volvo schiffte die Teile nach Italien und dort bauten sie die Bertone-Handwerker zu einem fertigen Wagen zusammen. Auch lackiert wurde in Italien. Technisch entsprach das Coupé der Limousine 264, was Heckantrieb, V6-Motor mit 140 PS (PRV-Motor), Einzelradaufhängungen vorne und Starrachse hinten bedeutete.

Daran wurde während der sechsjährigen Bauzeit auch wenig geändert, wenn man einmal von der Leistungssteigerung auf 155 PS absieht.

Äusserlich änderte sich mehr, denn nach rund zwei Jahren wurde die Standardfarbe von Silbermetallic auf Goldmetallic geändert, das Vinyl Dach entfiel. Und im Jahr 1980 wurde das Coupé zusammen mit der übrigen 260er-Reihe einem Facelift unterzogen, was Änderungen an Armaturen, Scheinwerfer, Blinker und Stoßfänger zur Folge hatte. Auch konnte der Volvo in den letzten Jahren auch Schwarz, Braun und Hellblau-metallic bestellt werden, sogar das Vinyl Dach war wieder erhältlich.



Schweizer Auslieferung aus zweiter Hand mit Servolenkung, Leder und Klimaanlage. Reifen, Zündspule, Verteilerdeckel, Benzinpumpe und Anderes kürzlich ersetzt. Sehr guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Dezember 2013.

Livraison Suisse de deuxième main avec direction assistée, cuir et air conditionné. Pneus, bobine d'allumage, couvercle du distributeur, pompe à essence et autres pièces remplacés récemment. Très bon état général. Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en décembre 2013.

Lot 35

6'622 Fahrzeuge (1977-81)
V6
2'847 cm³
155 PS bei 5'500 /min

Schätzpreis / Estimate

CHF 16'000 - 18'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.zwischengas.com

Fotos Besitzer / OG





Lot 36

12'602 Fahrzeuge (MJ 1974)
4 Zylinder Reihe
1'798 cm³
93 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 12'000

Story www.autobild.de
Fotos Oldtimer Galerie

MG B GT, 1974

Modernisten strafen ihn gleich mal ab, den MGB. „Zweisitziger Morris Oxford“, das war der Tenor ihrer Verachtung – in Verkennung einer langen Tradition des Erfolgs. MG steht schließlich für „Morris Garages“. Und als ein gewisser Cecil Kimber in den 1920er-Jahren in Abingdon nahe Oxford die ersten Autos der Marke MG baute, waren es nichts anderes als frisierte, veredelte Morris-Modelle. Mr. Kimber, 1945 verstorben, war Verkaufskanone und Träumer in Personalunion. Seine Vision waren preisgünstige Sportwagen, gebaut im Herzen Englands, für romantische Landstraßen, beworben mit heimeligen Motiven. Da passt der MG B, geboren 1962, haargenau ins Bild. Aber dass ein MG für viele Jahre zum erfolgreichsten Sportwagen der Welt wird, das hätte sich auch Kimber nicht träumen lassen.

Zuerst wird halt immer gemeckert. Neues Modell löst altes ab, neues Modell wird von der Marken-Kamarilla verrissen – das übliche Muster, wenn es um Ikonen der Sportwagenszene geht. Siehe Porsche. Und siehe MG, damals, als die zwei Buchstaben noch viel bedeuteten. 1962 ersetzte der MG B den MG A, und sofort strafte ihn das MG-Volk, bewaffnet mit Sportmützen und gelochten Handschuhen, ab. Viel zu verweichlicht fanden ihn die Gusseisernen (Kurbelfenster! Türgriffe! Federungskomfort! Rahmenlos!), viel zu rückständig die seinerzeit in Richtung Alfa Romeo schielenden Schnellfahrer (Blattfedern! Hebelstoßdämpfer! Unten liegende Nockenwelle!).

Eine Art „Aston Martin für Arme“ schwebte John Thornley vor, seit 1953 bei MG am Ruder. Ein Wagen, der auch auf dem Chefparkplatz gut aussieht und mit dem sich lange Strecken beschwerdefrei bewältigen lassen. Ein GT also. Thornley erinnerte sich an die Carrozzeria Pinin Farina, damals Vertragspartner beim Mutterkonzern BMC: 1964 verschickte er eine Roadster-Karosserie nach Italien, wenige Wochen später kehrte sie mit

festem Dach zurück – eine Transformation, die daheim in Abingdon eitel Freude hervorrief. Volltreffer. Sogar Pininfarina zählte den Umbau zu seinen besten Entwürfen. Höhere Fenster, große Heckklappe, dahinter ein beachtlicher Laderaum, Notsitze im Fond – schön und zugleich praktisch. Heute würden sie „Shooting Brake“ dazu sagen, damals, beim Erscheinen 1966, genügte GT. 150 Kilo schwerer ist er als der Roadster, aber wind-schlüpfiger und mit besserer Gewichtsverteilung. Vorn kommt ein Stabilisator zum Einsatz, hinten straffere Federn, dazu serienmäßig Overdrive. Das genügt, um diesem MG B einen eigenen Charakter einzuhauchen, zivilisierter, gemüthlicher. Das Windrauschen an den rahmenlosen Seitenscheiben ist angeboren, aber der Vierzylinder nimmt die erhöhte Last gelassen. Das Chassis: trockener als beim Roadster, auch präziser, aber nicht zu hart.



Schweizer Auslieferung. Batterie und Benzinpumpe neu. Sehr originales Fahrzeug in gutem Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im März 2018.

Livraison suisse. Batterie et pompe d'essence neuves. Véhicule très original et en bon état.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en mars 2018.





Mercedes 280 SE 3.5, 1971

Im August 1965 wurde mit den Typen 250 S, 250 SE und 300 SE eine neue Generation der Oberklasse präsentiert, die die Nachfolge der Heckflossen-Typen W 111 und W 112 antreten sollte. Allen drei Modellen gemeinsam war eine von Paul Bracq gezeichnete Karosserie, deren Linienführung sich an das Coupé der Reihe W 111 anlehnte. Mit diesen Modellen begann die Tradition, dass das Oberklassecoupé eine neue Stilrichtung der Marke Mercedes vorgibt.

Hinsichtlich ihres technischen Konzepts entsprachen die neuen Typen weitgehend ihren Vorgängermodellen. Neu waren außer der Karosserie (die markanten Heckflossen der Vorgänger-Baureihe W 111 waren nur noch leicht angedeutet) die beiden 2,5-Liter-Motoren, die man aus dem 2,2-Liter-Aggregat M 180 durch Aufbohren und Vergrößerung des Hubs entwickelt hatte. Mit diesen Modifikationen jedoch war dieses Motorenkonzept paarweise gegossener Zylinder am Ende; die späteren 2,8-Liter-Versionen bekamen einen gleichmäßigen Zylinderabstand und erwiesen sich in der Folge als wesentlich stabiler und auch sparsamer.

Die Baureihe W 108 hatte zum Serienstart im Sommer 1965 an allen vier Rädern Scheibenbremsen, was ein fortschrittliches Detail im Vergleich zu den meisten anderen zeitgenössischen Automobilen war.

Ab Januar 1968 wurde eine überarbeitete Version der Modellreihe angeboten. Die Änderungen betrafen unter anderem das Motorenangebot, den Innenraum und die Gestaltung der Lenksäule.

Bei den Automatik-Versionen änderte sich die Wahl-Betätigung am Mittelhebel: die Parkstellung P war zunächst hinten, ab 1968 kam sie wie allgemein üblich nach vorn. Der Lenkrad-Wählhebel der Automatik

wurde als Option nur noch selten gewählt, weil er als veraltet empfunden wurde.

Ab März 1971 gab es einen 280 SE 3.5 und einen 280 SEL 3.5. Neu konstruiertes Antriebsaggregat, das bereits ab 1969 im W 109 (Modell 300 SEL 3.5) angeboten worden war, war ein Mercedes-Benz M 116, ein V8-Motor mit 3,5 Liter Hubraum, 200 PS und einer erstmals bei Mercedes verwendeten elektronischen Einspritzung (Bosch D-Jetronic). Der 280 SE mit Sechszylindermotor war auch weiterhin erhältlich, während der 280 SEL zugunsten des Achtzylindermodells aus dem Programm genommen wurde.



Schweizer Auslieferung aus erster Hand, Serviceheft. 4-Gang Handschalter, Klimaanlage und MB-Tex Kunstleder. Sehr guter und gepflegter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im März 2018.

Livraison suisse de première main, carnet de services. Boîte manuelle à 4 vitesses, air conditionné et similicuir MB-Tex. Très bon état, très soigné.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en mars 2018.

Lot 37

11'309 Fahrzeuge
V8
3'502 cm³
200 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 32'000

Story Besitzer
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 38

5'418 Fahrzeuge (LHD)
6 Zylinder Reihe
3'781 cm³
223 SAE-PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 30'000 - 35'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Jaguar 3.8 S, 1968

Der Jaguar S-Type war eine Pkw-Baureihe der oberen Mittelklasse, die vom Hersteller Jaguar erstmals 1963 auf der London Motor Show vorgestellt wurde. Der S-Type war konzipiert worden, um die Lücke zwischen dem erfolgreichen Jaguar Mark II und dem großen Mark X zu schließen.

Der S-Type basierte auf dem Jaguar Mark II und war im Grunde eine aktualisierte, leicht vergrößerte Variante dieses Fahrzeugs. Zwar wurde der S-Type - anders als der Mark II - mit der bereits beim Mark X und E-Type verwendeten Hinterachskonstruktion mit Einzelradaufhängung versehen, teilte sich ansonsten jedoch fast den gesamten Karosserieaufbau mit dem Mark II. Türen, Dach, Windschutzscheibe und Motorhaube waren identisch, die vorderen Kotflügel wurden leicht überarbeitet übernommen. Allein die markanten Stoßstangen des Mark II entfielen zugunsten dünnerer - und nach den Worten einiger Kritiker preiswerter herstellbarer - Einheiten. Die Heckpartie musste jedoch komplett neu entworfen werden, da die neue Einzelradaufhängung den Kofferraum sonst zu sehr eingeschränkt hätte. Deshalb wurde für die geänderte Hinterachskonstruktion ein längeres Heck im Stil des Mark X konstruiert.

Die neue Hinterachse gab dem Auto einen eigenständigen Charakter. Statt der aus dem Mark II bekannten Sportlichkeit wurde das Fahrverhalten nun als komfortabel empfunden. Damit korrespondierten die Servolenkung und das Automatikgetriebe, zwei wahlweise lieferbare Bequemlichkeits-Features, die beim S-Type vergleichsweise häufiger geordert wurden als beim Mark II. Zur Serienausstattung gehörte allerdings auch hier ein manuelles Vierganggetriebe. Wenn der Mark II jedoch auch bei identischer Motorisierung bessere Fahrleistungen bot, erlaubte die Aufhängung des S-Type höhere Kurvengeschwindigkeiten und damit eine insgesamt bessere Performance.

Zunächst wurde das Vierganggetriebe von Moss mit unsynchronisiertem ersten Gang (im Volksmund Crash-Box) verbaut, zum November 1964 wurde diese alttümliche Konstruktion durch ein von Jaguar konstruiertes, voll synchronisiertes Vierganggetriebe (mit fakultativem Overdrive von Laycock de Normanville) abgelöst.



Schweizer Auslieferung. 4-Gang Handschalter mit Overdrive. Guter, sehr originaler Allgemeinzustand.
Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Mai 2015.

Livraison suisse. Boîte manuelle à 4 rapports et overdrive. Bon état général d'origine.
Dernière expertise en tant que véhicule vétéran passée en mai 2015.





Ford A Deluxe Roadster, 1930

Der Ford Modell A war der Nachfolger des 18 Jahre lang verkauften Modell T und wurde auch in Europa, Südamerika und in Lizenz in der Sowjetunion produziert. Er wurde ab dem 20. Oktober 1927 als Modell 1928 gebaut und ab dem 2. Dezember verkauft. Das Modell A war in vier Standardfarben, aber nicht in Schwarz lieferbar. Hingegen waren aus fertigungstechnischen Gründen die Kotflügel stets schwarz lackiert.

Die Preise reichten von 385 \$ für einen Roadster bis zu 570 \$ für den luxuriösen Viertürer „Town Car“. Der Motor war ein Vierzylinderreihenmotor mit stehenden Ventilen, einem Hubraum von 3,3 Litern, einem einfachen Steigstromvergaser von Zenith und ca. 40 PS. Der typische Kraftstoffverbrauch lag zwischen 8 und 9 l auf 100 Kilometer. Die Höchstgeschwindigkeit des Modell A betrug etwa 104 km/h. Es hatte einen Radstand von 103,5 Zoll (2,6 m) und eine Hinterachsübersetzung von 3,77:1. Das Getriebe war ein 3-Gang-Schieberadgetriebe mit Rückwärtsgang. Das Modell A hatte mechanisch betätigte Trommelbremsen an allen Rädern. Wie der T hatte der A starre Deichselachsen (vorn geschoben) an Querblattfedern. Der Ford A war der erste Ford mit Bedienung nach üblichem Standard: er hatte Gas-, Brems- und Kupplungspedal und einen Gangschalthebel.

Das Modell A gab es in vielen Versionen: als Fahrgestell (für Aufbauten von anderen Herstellern), Coupé (Standard und Deluxe), Geschäfts-Coupé, Sport-Coupé, Roadster-Coupé (Standard- und Deluxe), zwei- und viersitziges Cabriolet, Convertible Sedan, Phaeton (Standard und Deluxe), Tudor (Zweitürer, Standard und Deluxe), Fordor (Viertürer, 2 oder 3 Fenster, Standard und Deluxe), Town Car, Victoria, Station-Lastwagen, Taxi, LKW und Commercial.

Die Baujahre 1928/1929 sowie 1930/1931 sehen

leicht unterschiedlich aus, sind technisch aber zum größten Teil gleich. So sind die Bj. 1928/29 mit 21-Zoll-Felgen ausgerüstet, die Bj. 1930/31 mit 19-Zoll-Felgen.

Die Produktion wurde am 31. August 1931 beendet, mit 4'320'446 gebauten Fahrzeugen in allen Versionen. Das Modell A wurde durch ein aktualisiertes Modell ersetzt, das von Ford Modell B genannt wurde.



Mit Schwiegermattersitz. Vor einigen Jahren restauriert. Bremsen 2015 komplett revidiert. Vergaser und Zündverteiler neu. Guter bis sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2013.

Avec siège belle-mère. Restauré il y a quelques années. Freins complètement révisés en 2015. Carburateur et distributeur neufs. Bon à très bon état.

Expertisé en tant que véhicule vétérane passée en septembre 2013.

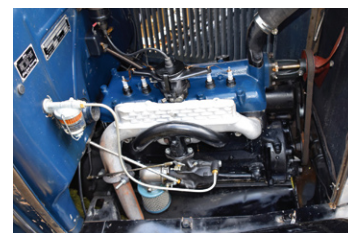
Lot 39

11'318 Fahrzeuge (1930)
4 Zylinder Reihe
3'285 cm³
40 PS bei 2'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 30'000 - 40'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 40

12'406 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'592 cm³
82 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 30'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Sunbeam Alpine Series IV, 1964

Unter dem Namen Sunbeam Alpine wurde eine Reihe sportlicher Fahrzeuge der britischen Rootes-Gruppe von 1953 bis 1955, und in der zweiten Modellreihe von 1959 bis 1968 hergestellt.

Die Ingenieure Kenneth Howes und Jeff Crompton wurden 1956 mit einer Neugestaltung eines sportlichen Fahrzeugs beauftragt, der vornehmlich auf den US-Markt zielen sollte. Der neue Wagen zielte konzeptionell auf die Nische, die der MG A, der Triumph TR3A und der Austin-Healey 100 erfolgreich besetzten. Der neue Alpine war ein kompakter zweisitziger Roadster mit einer attraktiven Karosserie, die aus manchem Blickwinkel wie ein verkleinerter Ford Thunderbird aussah. Das war freilich kein Wunder, denn einerseits bot sich das erfolgreiche amerikanische Design auch für andere Hersteller als Vorbild an (so beispielsweise für den Auto Union 1000), andererseits hatte der Alpine-Ingenieur Ken Howes lange Jahre bei Ford gearbeitet, bevor er zur Rootes Group kam.

Da die Rootes-Gruppe bereits in den 1950er Jahren sehr zurückhaltend mit dem Entwicklungsbudget umging, nutzte der neue Alpine zahlreiche Komponenten, die bereits bei anderen Modellen des Konzerns verwendet wurden. Die Bodengruppe und die innere Struktur des Aufbaus etwa stammten vom Hillman Husky II, während die Antriebstechnik mehr oder weniger unverändert vom Sunbeam Rapier übernommen wurde.

Die Serienproduktion des Alpine begann 1959. In den folgenden zehn Jahren entstanden insgesamt fünf Baureihen, die sich durch mitunter erhebliche Entwicklungsschritte voneinander unterschieden.

Die im Januar 1964 präsentierte Serie IV brachte (erstmalig) eine erhebliche stilistische Überarbeitung des bekannten Modells. Ähnlich wie bei anderen Fahrzeugen der Rootes-Gruppe, hatte man auch hier die auffälligen Heckflossen entfernt und durch einen senkrechten Kotflügelabschluss mit stehenden ovalen Rückleuchten ersetzt. Zugleich war die Linie des Kofferraumdeckels

deutlich angehoben worden, wodurch das Kofferraumvolumen erheblich wuchs. Die Frontpartie wurde im Wesentlichen übernommen; besonderes Merkmal der vierten Serie war eine verchromte Querstrebe im ansonsten unveränderten Kühlergrill. Auch antriebsseitig gab es Modifikationen: Zwar blieb der bekannte 1,6 Liter große Vierzylinder (mit 82 PS) unverändert im Programm; allerdings war nun erstmals eine Dreigangautomatik von BorgWarner lieferbar. Die mit der Serie III begonnene Aufteilung in ein GT- und ein Tourer-Modell entfiel mit Einführung der vierten Serie; der Alpine wurde nun unter einer einheitlichen Bezeichnung angeboten.



Seit 18 Jahren in dritter Hand. Benzintank 2015 revidiert, Motor 2016 komplett und aufwändig revidiert. Belege vorhanden.

Guter bis sehr guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juni 2015.

Depuis 18 ans en troisième main. Réservoir de carburant révisé en 2015, moteur complètement et largement révisé en 2016. Factures disponibles. Bon à très bon état général.

Dernière expertise en tant que véhicule vétéran passée en juin 2015.



Ford Mustang 289 V8 Coupé, 1965

Am 17. April 1964 präsentierte Ford den Mustang der ersten Generation auf technischer Basis des Ford Falcon als Coupé sowie als Cabriolet und schuf damit die nachmalig nach ihm benannte Klasse der Pony Cars.

Dem Mustang war vom Start weg ein großer Erfolg beschieden. Das Fahrzeug sollte das junge, sportliche Publikum ansprechen und konnte ab 2'368 US-Dollar erworben werden. Am Abend des offiziellen Verkaufsstarts, dem 17. April 1964, waren bereits etwa 22'000 Fahrzeuge verkauft. Bis Ende des ersten (überlangen) Modelljahres konnten 680'992 Einheiten verkauft werden. Dies stellte einen Rekord in den USA dar. Ganz offensichtlich füllte er auf dem Markt eine Lücke, deren Ausmaß nicht zu ahnen gewesen war. Ford rechnete optimistisch mit 240'000 verkauften Exemplaren. Wie der der vom Konzept her ähnliche, ab 1960 gebaute Chevrolet Corvair Monza noch der kurz vor dem Mustang erschienene Plymouth Barracuda waren auch nur annähernd so erfolgreich.

Der Erfolg des Mustang beruhte nicht nur auf einer aufwendigen und raffiniert gestalteten Werbekampagne vor und während der Markteinführung, sondern auch auf einer umfangreichen Liste von Einzelextras und Ausstattungspaketen. Jeder Kunde sollte sein Mustang-Modell ganz nach individuellem Geschmack gestalten können, ob als karg ausgestattetes Sechszylindermodell, als kleines Luxuscoupé oder als Sportgerät mit leistungsstarkem V8-Motor.

Offiziell sind auch die frühen Mustang-Modelle, produziert vor September 1964, dem Modelljahr 1965 zugeordnet. Sie hatten unter anderem einen etwas kleineren Kühlergrill und den 4,3-Liter-V8-Motor (260 cui) aus dem Ford Falcon, statt des ab September verwendeten 4,7-Liter-V8-Motors (289 cui). Um diese ersten Fahrzeuge von den ab September gebauten zu unterscheiden, werden sie inoffiziell meist als „Modelljahr 1964 1/2“ bezeichnet.

Die ersten Ford Mustang waren weiße Cabriolets mit roter Innenausstattung, die am 9. März 1964 in Dearborn, Michigan, vom Band rollten. Sie wurden der

nordamerikanischen Öffentlichkeit durch eine umfangreiche Werbekampagne nahegebracht. Bereits vor der offiziellen Präsentation waren Fernseh-Werbespots unter dem Motto The Unexpected gelaufen. Am 17. April 1964 wurde der Mustang im Rahmen der New Yorker Weltausstellung erstmals gezeigt, ab 19. April liefen auf allen drei landesweit sendenden Fernsehkanälen neue Fernsehspots, in denen der Wagen, anders als bei den Spots im Vorfeld, auch zu sehen war.

Für das Modelljahr 1965 ersetzte ein 3,3-Liter-Reihensechszylinder den 2,8-Liter-Motor. Neu in das Programm kamen der Fastback, ein Fließheck-Coupé, sowie gegen Aufpreis Scheibenbremsen an der Vorderachse und das GT-Paket, u. a. mit seitlichen Zierstreifen an den Schwellern. Der 4,7-Liter-V8-Motor war nun auch in schwächeren Varianten mit 200 PS oder 225 PS lieferbar.



Automat, Servolenkung. Vor einigen Jahren in der Originalfarbe „Sunlight Yellow“ neu lackiert. Guter bis sehr guter Zustand. Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2011.

Boîte automatique, direction assistée. Peinture neuve en couleur d'origine „Sunlight Yellow“ il y a quelques années. Bon à très bon état.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en septembre 2011.

Lot 41

372'123 Fahrzeuge (6 & 8 Zyl.)
V8
4'728 cm³
203 SAE-PS bei 4'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 30'000 - 32'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 42

27'787 Fahrzeuge (1968-72)
6 Zylinder Reihe
2'496 cm³
150 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 16'000 - 18'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie

Mercedes 250 CE /8, 1970

Eine lange Karriere hat der Mercedes-Benz 250 C (Baureihe W114) bereits hinter sich. Die schlicht-elegante Coupé-Ableitung der erfolgreichen Strich-Acht-Limousine kauften sich vor allem Fabrikanten-Ehefrauen, Architekten oder Gymnasiallehrer als Neuwagen. Dann wurden die Autos zu Gebrauchtwagen und deren neue Besitzer studierten oder verfolgten alternative Weltanschauungen und spulten im vielleicht sogar mit bunten Blumen beklebten Coupé Hunderttausende von Kilometern ab.

Im Gegensatz zu anderen Baureihen bei Mercedes-Benz, wo das Coupé eine vollständige Eigenkreation war, wurde das Strich-Acht-Coupé aus Kosten- und Produktionsgründen so nahe wie möglich an die Limousine angelehnt. Technisch gab es kaum Unterschiede, zur Auswahl standen der 2,5-Liter-Motor in Vergaser- und Einspritzerausführung, der auch in der Limousine ihren Dienst tat.

Paul Bracq war für das Design der Strich-Acht-Limousine zuständig gewesen und hatte eine zeitlose Form geschaffen. Als es darum ging, das Coupé abzuleiten, war der gestalterische Freiraum aufgrund der Kostenzielsetzungen beschränkt.

Die Gestalter stellten die Front- und Heckscheibe schräger, legten das Dach etwas tiefer und erzeugten durch die Anbringung von zwei längsverlaufenden Zierleisten auf dem Dach eine Annäherung an den 280 SL (Pagode, R113).

Damit erschöpften sich die Änderungen gegenüber der Limousine bereits, wenn man von den zwei weggelassenen Seitentüren und dem Übergang zu rahmenlosen Scheiben vorne und hinten - alle vollständig versenkbar - absieht.

Das Ergebnis sieht auch heute noch klassisch und sehr schlicht aus, wenn man auch die damaligen Kritiker verstehen kann, die dem Coupé fehlende Eleganz und die fast völlige Konzentration auf waagrechte und senkrechte Linien vorgeworfen hatte.

Waren die Gestalter durch die erzwungene Nähe zur Limousine stark eingeschränkt, offenbarte gerade diese Nähe für die Besitzer spürbare Vorteile. Der Kofferraum war mit 500 Litern für ein Coupé geradezu gigantisch gross, auf der Rückbank konnten drei ausgewachsene Personen ohne bleibende Schäden auch über längere Distanzen transportiert werden und auch die übrigen Werte und die stabile Bauweise der Limousine vererbten sich verlustlos auf das Coupé. Auch sicherheitstechnisch war man mit stabiler Insassenzelle und verformbaren Front- und Heckbereichen auf der Höhe der Zeit, Mercedes-Benz hatte generell viel über passive Sicherheit nachgedacht und das spürte man.



Automat, vermutlich erst 103'000 km. Einige Unterhaltsbelege seit 1997 vorhanden. Guter bis sehr guter, sehr gepflegter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juli 2011.

Boîte automatique, probablement seulement 103'000 km. Quelques factures d'entretien depuis 1997 disponibles. Bon à très bon état, très soigné.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en juillet 2011.



Panther Kallista 2.8 Turbo, 1984

Europas vier agilste Sportwagen fanden Nachkriegsrepliken: der Alfa Romeo 6C 1750 in Form des 1750 4R und des Leontina, in der Schweiz entstand der Sbarro BMW Replica 328, aus dem Bugatti 55 wurde der Stimula 55 bzw. De la Chapelle und aus dem SS Jaguar 100 der Panther J 72.

Dieser 1972 auf der London Motor Show vorgestellte Nachbau mit Alukarosserie war besonders originalgetreu, auch wenn sein Kastenrahmen mit neuen Jaguar-Motoren und Scheibenbremsen ausgestattet wurde. Hersteller war die Panther Westwinds Ltd. in Weybridge, Surrey, des Autofans Robert Jankel.

Ab der IAA Frankfurt 1973 wurde der J 72 auch mit dem Jaguar-V12-Motor angeboten, und 1974 kam die stilistisch an Bugatti erinnernde Luxuslimousine De Ville hinzu.

Der 1976 lancierte Lima war ein Roadster im Stil der Dreissigerjahre mit selbsttragendem GFK-Aufbau und 2,3-L-Mechanik des Vauxhall VX. Panther West Winds schuf auch Prototypen, darunter das spektakuläre Sportcabrio Six mit vier Vorderrädern.

Nach Finanzproblemen ging das Unternehmen 1980 an die südkoreanische Jindo-Gruppe. Der J 72 hiess nun Brooklands, und sein Aluaufbau entstand kostengünstig in Korea. 1982 folgte auf den Lima der grössere Kallista mit Ford-Motor: 1,3 bis 2-L-Vierzylinder, V6 und (für die USA) 2.3-Mustang-Motor.

Der Solo von 1984 war ein modernes Mittelmotorcoupé, das bis 1987 zum 2+2 und 4x4 (2.0-Cosworth-Turbo) weiterentwickelt wurde. 1987 ging die Panther Car Co. an Ssangyong; die Kallista-Produktion wurde Anfang der Neunzigerjahre nach Südkorea transferiert und allmählich eingestellt.



Seit 2002 in zweiter Hand, 137'000 km, Serviceheft und Unterhaltsbelege. Problemlose Ford Mechanik und Aluminiumkarosserie mit Ledersitzen. Aufgerüstet mit Garrett-Turbolader, elektrischer Wasserpumpe und Cosworth-Scheibenbremsen vorne und hinten. Alle Änderungen mit grossem Aufwand im Ausweis eingetragen, das einzige Fahrzeug in der Schweiz. Guter bis sehr guter Zustand. Enormer Fahrspass für kleines Geld! Letzte MFK im April 2014.

Depuis 2002 en deuxième main, 137'000 km, carnet de services et factures d'entretien. Mécanique Ford qui ne pose pas des problèmes et une carrosserie en aluminium avec des sièges en cuir. Modifié avec un turbo-compresseur Garrett, pompe à eau électrique et freins à disques Cosworth avant et arrière. Toutes les modifications sont homologuées à grands frais, le seul véhicule en Suisse. Bon à très bon état. Immense plaisir de conduire pour peu d'argent!

Dernière expertise passée en avril 2014.

Lot 43

1'741 Fahrzeuge (alle Motoren)
V6 Turbo
2'773 cm³
217 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 22'000 - 25'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



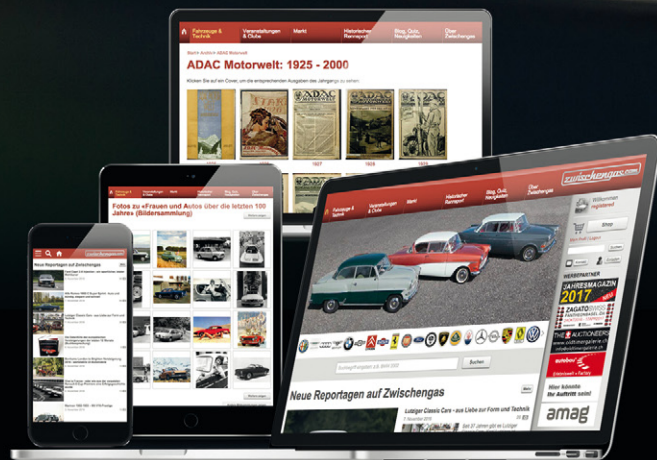
Die grösste Seite im Internet über Oldtimer und Youngtimer

zwischen gas.com

**kostenlos Newsletter abonnieren
und nichts mehr verpassen!**



- ✓ 3000+ Fahrzeugartikel
- ✓ Viele Veranstaltungsberichte
- ✓ Fahrzeugmarktplatz
- ✓ Fahrzeugbewertungen
- ✓ Täglich aktualisiert
- ✓ 300'000+ Bilder
- ✓ 500'000+ digitalisierte Zeitschriftenseiten:
auto motor und sport, Automobil Revue,
Powerslide, auto exklusiv und weitere



zwischen gas.com



Studebaker Avanti R1, 1963

Selten hat ein Auto die Betrachter so entzweit wie der Studebaker Avanti. Noch heute ist es so, dass man ihn entweder liebt oder hasst. Wenn man aber bedenkt, dass die ersten Fahrzeuge 1962 produziert wurden, gleichzeitig mit Ponton-Mercedes-Limousinen oder dem Opel Rekord P2 kann man die zukunftsweisende Gestaltung nur bewundern.

Raymond Loewy, seines Zeichens verantwortlich für das Markenemblem von Shell, zeigte sich verantwortlich für die Gestaltung der Karosserie. Ohne eine einzige gerade Linie sei sein Entwurf, frohlockte Loewy.

Den Kühler, sonst dominierendes Merkmal der meisten US-Autos, hatte der Designer unter die vordere Stossstange verbannt. Zierleisten und Beschläge bestanden aus Edelstahl anstatt verchromt zu sein. Über dem Innenraum spannte sich ein Überrollbügel, alle Leuchten waren schlicht gestaltet.

Die "freizügig modellierten Flächen" - sogar die Seitenscheiben waren gewölbt, was damals sehr unüblich war - zwangen neben Zeitknappheit und Budgetknappheit zur Kunststoffkarosserie, deren Vorteile die Presse damals denn auch nicht gross genug hervorheben konnte: Geringes Gewicht, absolute Korrosionsfreiheit und Widerstandsfähigkeit gegenüber leichten Karosserieschäden. Immerhin 130 verschiedene Kunststoffteile wies der Wagenkörper des Avanti auf. Sie wurden auf einem Lehrgestell mit für die Stabilität nötigen Metallteilen fest verbunden. Anschliessend wurde die Karosserie in mehreren Arbeitsgängen geschliffen, lackiert und poliert. Als Basis für den neuen Wagen nahm man ein bestehendes Chassis, nämlich dasjenige vom Lark Cabriolet. Dank zusätzlicher Verstärkungen und Verfeinerungen konnte die Steifheit substantiell erhöht werden.

Auch den Motor übernahm man aus dem Studebaker Lark. 228 SAE-PS erschienen aber als nicht ausreichend und man erhöhte die Leistung durch Erhöhung der Kompression, Vergrösserung der Ansaugkanäle und Änderung des Ventilhubes und der Ventilzeiten. Damit kam man

auf rund 250 SAE-PS und etwa 440 Nm Drehmoment. Diesen Motor nannte man R-1.

Während die Aufhängungen dem Trend der Zeit entsprachen (Einzelradaufhängungen an Trapez-Dreieckslenkern vorne, Starrachse hinten) war man mit der Verwendung von hydraulischen Scheibenbremsen (Bendix-Dunlop) vorne der Konkurrenz voraus.

Im Inneren des Autos ging man ebenfalls neue Wege. So waren die Schalter für die Beleuchtung und Belüftung oben bei der Windschutzscheibe angeordnet und erinnerten an Lösungen in Flugzeugcockpits. Äusserst reichhaltig war die Instrumentensammlung im zentralen Träger, wo unter anderem auch der Druck im Kompressor (falls vorhanden) abgelesen werden konnte.



Erste Inverkehrsetzung 1964. Seltenes Fahrzeug der 1. Baureihe. 4.7-Liter V8, 240 PS, 4-Gang Handschalter, Servolenkung. Schweizer Auslieferung, bereits als Neuwagen mit Doppelscheinwerfern und Kotflügelverbreiterungen nachgerüstet. Bemerkenswerter Originalzustand. Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2010.

Première mise en circulation en 1964. Véhicule rare de la première série. 4.7-litres V8, 240 cv, boîte manuelle à 4 vitesses, direction assistée. Livraison suisse, rééquipé avec deux phares et élargisseurs d'ailes déjà à neuf. Etat d'origine remarquable. Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en septembre 2010.

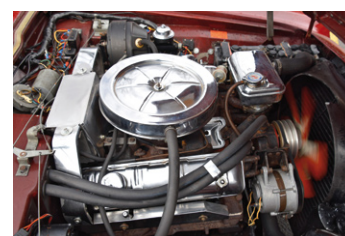
Lot 44

2'282 Fahrzeuge (1963 R1)
V8
4'722 cm³
253 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 30'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 45

1'936 Fahrzeuge

V12

5'471 cm³

442 PS bei 6'250/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 65'000 - 70'000

Story www.wikipedia.org

Fotos Oldtimer Galerie



Ferrari 456 GT, 1994

Der Ferrari 456 ist ein Berlinetta 2+2-Sitzer des italienischen Sportwagenherstellers Ferrari, der von 1993 bis 2004 gebaut wurde. Anfangs wurde er als 456 GT und 456 GTA (mit Automatikgetriebe) vermarktet und kam 1998 als modifizierte Version 456M (M steht für Modificato) auf den Markt. Dabei handelte es sich um eine bezüglich Aerodynamik, Komfort und Ergonomie im Innenraum verbesserte Version des GT. Ebenso wurde die Karosserie von Pininfarina weiterentwickelt. Der Name Ferrari 456 leitet sich aus dem Hubraum eines Zylinders mit 456 cm³ ab.

Auf dem Pariser Automobilsalon im Oktober 1992 wurde der Ferrari 456 GT vorgestellt. 1993 kam er mit Schaltgetriebe auf den Markt, der GTA mit Automatikgetriebe erschien 1996. Motor und Getriebe sind in Transaxle-Bauweise miteinander verbunden. Das Sechsgang-Getriebe mit einem Sperrdifferential von ZF ist über eine in einem Stahlrohr dreifach gelagerte Kardanwelle mit dem Motor verbunden.



Das Fahrwerk verfügt über eine Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecksquerlenkern, Gasdruckstoßdämpfer, Schraubenfedern und Drehstabilisatoren rundum. Ferner besitzt der 456 eine Niveauregulierung hinten und ein Anti-Dive-System vorn. Der Fahrer kann zwischen „normaler“ und „sportlicher“ Fahrwerksabstimmung wählen. Die Traktion wird durch das ASR-System kontrolliert, das über eine CAN-Leitung mit

dem ABS und dem Motorkontrollsystem verbunden war und bei Verlust der Bodenhaftung sofort reagiert. Dieses System war einzigartig, drei verschiedene Kontrollmodi waren vom Fahrer aus wählbar. Eine Besonderheit ist der im hinteren Stoßfänger integrierte, elektronisch gesteuerte Spoiler. Dieser veränderte seinen Winkel ab 110 km/h entsprechend den Anforderungen und kehrte ab 80 km/h wieder in seine Ausgangslage zurück. Serienmäßig war der 456 GT zudem mit einem Kofferset aus Leder und einer Servotronic ausgestattet, die bis 70 km/h die Lenkbewegungen unterstützt.



6-Gang Handschalter, Schweizer Auslieferung, 58'500 km, Zahnriemen 2016 bei 54'400 km ersetzt. Sportauspuffanlage, Originalauspuff vorhanden. Sehr guter und gepflegter Zustand. Letzte MFK im Oktober 2016.

Boîte manuelle à 6 vitesses, livraison suisse, 58'500 km, courroie remplacé en 2016 à 54'400 km. Echappement sport, échappement originale disponible. Très bon état, soigné. Dernière expertise passée en octobre 2016.



Porsche 911 (996) Carrera 2, 1999

Der Porsche 996 löste ab dem Modelljahr 1998 (W-Programm) den Porsche 993 ab. Mit ihm begann in der 911er-Baureihe eine neue Ära. Alle bis dahin produzierten 911er hatten einen luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotor; seit dem 996 haben sie einen Sechszylinder-Boxermotor mit Wasserkühlung. Dies wurde notwendig, um die Verbrauchs- und Abgasvorschriften zusammen mit den intern gesetzten Ansprüchen hinsichtlich Motorleistung zu erfüllen. Vor allem die Vierventiltechnik mit zwei obenliegenden Nockenwellen (DOHC) war mit der Luftkühlung nicht zu realisieren.

Die 996-Karosserie basiert, anders als die der Vorgängermodelle, nicht mehr auf dem Originalentwurf von F. A. Porsche aus dem Jahre 1963. Die Karosserie wurde 19 cm länger und 9,5 cm breiter, das Fahrverhalten komfortabler. Einige Porsche-Fans betrachten die Wagen ab der Baureihe 996 nicht mehr als „echte“ 911. Die Baureihe 996 ist die meistverkaufte Baureihe des 911.

Es gibt vom 996, wie beim Vorgängermodell 993, die drei Karosserieformen Coupé (geschlossen), Targa (halboffen) und Cabriolet (offen). Coupé und Cabriolet waren wahlweise als Carrera oder Turbo-Modell erhältlich. Der 996 Targa wurde nur als Carrera produziert.

Die Leistung der Sechszylinder-Boxermotoren reicht von 300 PS bis 345 PS bei den Motoren mit Saugmotor und von 420 PS bis 483 PS bei den Motoren mit Turboaufladung.

Es gibt ihn wahlweise mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe oder mit einem Tiptronic genannten Automatikgetriebe. Beim Carrera gibt es als Alternative zum Heckantrieb mit den Modellen Carrera 4 und Carrera 4S Allradantrieb. Der Turbo hat den Allradantrieb serienmäßig.

Mit dem neuen Design des 996 entfernte sich Porsche von der klassischen 911-Form. Zum einen wurde der Wagen länger und breiter als sein Vorgänger, so dass er mehr an einen komfortablen Gran Turismo erinnert, als an einen spartanischen Sportwagen. Augenfällig sind die flach in den Kotflügeln integrierten Scheinwerfer bei

diesem Modell, die wegen ihres Aussehens oft auch als Spiegeleier-Leuchten bezeichnet werden. Der Scheinwerfer wurde aus Kostengründen als ein Bauteil mit fünf Funktionen (Abblendlicht, Fernlicht, Blinker, Standlicht und Nebelscheinwerfer) für den 996 entwickelt. Viele Bauteile des Porsche 996 (Scheinwerfer, Kotflügel, etc.) wurden auch im Porsche Boxster verwendet. Dies und vor allem die „Verwechslungsgefahr“ mit dem Boxster brachten dem neuen 911 viel Kritik ein. Ab 2002 wurden die Scheinwerfer durch anders gestaltete Klarglasscheinwerfer ersetzt und ließen den 996 gegenüber dem Boxster eigenständiger erscheinen.



Ausgeliefert nach Japan. 91'000 km, Serviceheft. Tiptronic (5-Stufen Automat), Leder, elektrische Sitzverstellung, Soundsystem mit CD-Wechsler, Xenon, Navigation, 18" Turboräder, etc. Sehr guter und gepflegter Originalzustand.

Letzte MFK im März 2018.

Livrée neuve en Japon. 91'000 km, carnet de services. Tiptronic (boîte automatique à 5 vitesses), cuir, sièges électriques, système hi-fi avec changeur CD, Xenon, Navigation, roues Turbo 18", etc.

Très bon état d'origine, soigné.

Dernière expertise passée en mars 2018.

Lot 46

10'657 Fahrzeuge (99 Coupé)
6 Zylinder Boxer
3'387 cm³
300 PS bei 6'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 22'000 - 25'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 47

894 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe, Kompressor
3'239 cm³
340 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 45'000 - 50'000

Story www.autoscout24.de
Fotos Oldtimer Galerie



Aston Martin DB7 Volante, 1998

Bis zum Jahr 1970 wurden die DB-Modelle in sechs Generationen als Coupé und Cabriolet weitgehend in Handarbeit produziert. Dann übernahmen die DBS und die Aston Martin V8 ihren Platz.

Als der US-amerikanische Ford-Konzern im Jahr 1986 die Mehrheit an Aston Martin erwarb und Auswege aus der wirtschaftlichen Krise des Sportwagenbauers suchte, kamen die Verkaufsstrategen auf eine Idee, die sich als äußerst erfolgreich erweisen und zum Überleben der Marke entscheidend beitragen sollte: Sie ließen die historische DB-Baureihe wieder aufleben. Im Jahr 1994 kam mit dem Aston Martin DB 7 das erste Modell der neuen Serie auf den Markt.

Der Aston Martin DB 7 markierte zugleich den Wiedereinstieg des Herstellers in die kleinere 6 Zylinder-Motorklasse, in der Aston Martin zum letzten Mal im Jahr 1970 mit dem Aston Martin DB 6 vertreten gewesen war. Neben den Aston Martin V8 bildete der Aston Martin DB 7 als Coupé und Cabriolet nun bis 1999 das Einstiegsmodell im Programm. Äußerlich wagte der Aston Martin DB 7 eher wenig Anklänge an seine historischen Vorgänger. Nur eines war ihnen gemeinsam. Sie setzten beim Design auf das, was Kunden von Aston Martin gewohnt waren, und das konnte nur Eleganz und Modernität gepaart mit zeitloser Klassik sein.

Auch von der Basistechnik her gesehen traf auf den Aston Martin DB 7 am ehesten ein Attribut zu: klassisch. Denn in der Tat ging die Konstruktion des für den Bau der ersten Modellgeneration eingesetzten Chassis auf Entwicklungen in den 1970er Jahren zurück. Genauer gesagt stammte die Bauplattform vom ehemaligen Konkurrenten Jaguar, der zusammen mit Aston Martin und Land Rover in den Jahren 1994 bis 2007 unter dem Dach des Ford-Konzerns dessen

Premier Automotive Group bildete. Ein Austausch technischer Komponenten zwischen den Modellen der beiden Edelmarken Aston Martin und Jaguar war daher naheliegend. Vorteil für Ford: Das enorme Prestige von Aston Martin erlaubte eine ganz andere Preisgestaltung als etwa bei Jaguar.



Automat, Leder, Klimaanlage, elektrisches Verdeck, etc. Neupreis CHF 192'500.00. 26'500 km, Serviceheft. Sehr guter und gepflegter Zustand. Letzte MFK im September 2015.

Boîte automatique, cuir, air conditionné, capote électrique, etc. Prix neuf CHF 192'500.00. 26'500 km, carnet de services. Très bon état, soigné. Dernière expertise passée en septembre 2015.



Mercedes SL 320, 1995

Mit der Entwicklung des R 129 wurde bereits Mitte der 1970er Jahre begonnen, die dann jedoch vorerst zurückgestellt wurde, da die neuen Generationen des W 201 und W 124 viele Entwicklungs-Ressourcen beanspruchten. Dadurch erklärt sich auch der ungewöhnlich lange Produktionszyklus des Vorgängermodells R 107.

Erst um 1982 wurde das Projekt wieder aufgenommen. Etwa um das Jahr 1984 wurde das Design festgelegt, das Patent dazu wurde am 2. Oktober 1986 eingereicht. Der R 129 nimmt bereits einige Designmerkmale des W 140 vorweg. Die Bodengruppe orientierte sich am W 124, wurde jedoch auf Cabrio-spezifische Erfordernisse wie zum Beispiel Torsionssteifigkeit ausgelegt.

Der R 129 nutzt im Wesentlichen die Antriebstechnik der jeweils parallel gebauten Mercedes-Benz S-Klasse. Bei der Baureihe R 129 war das zunächst der W 126, gefolgt von dem W 140 und nach dessen Auslaufen der Nachfolger W 220. Da die Bauzeit der SL-Modelle typischerweise jeweils deutlich länger war als die der entsprechenden S-Klasse-Limousinen, gab es auch beim R 129 einen Modellübergang mit partiellem Wechsel der Antriebstechnik. Markant war hierbei der Übergang von den klassischen Vierventil-Reihen-Sechszylindern zu den neuen Dreiventil-V6-Motoren, die wesentlich preisgünstiger zu produzieren und beim Frontalaufprall sicherer sind. Auch bei den Achtzylindern wurde von Vier- auf Drei-Ventiltechnik umgestellt.

Der R 129 erhielt als erstes Mercedes-Cabrio einen automatischen Überrollbügel, der im Falle eines Überschlags binnen 0,3 Sekunden ausfährt. Ein weiteres Sicherheitsfeature sind die A-Säulen, die für den Fall eines Überschlags weitgehend knicksicher sind. Neu waren die Integralsitze, bei denen der Gurt und die Kopfstütze in den Sitz integriert sind. Sie bieten deutlich besseren Seitenhalt als die bis dahin verwendeten Sitze. Ab September 1989 war für den 300 SL-24 ein Fünfgang-

Automatikgetriebe lieferbar. Für die Achtzylinder waren zu dieser Zeit die darin eingesetzten schmalen Zahnradsätze noch zu schwach.

Zum Lieferumfang des Fahrzeugs gehörte ein Hardtop, das im Winterbetrieb das Stoffverdeck schützt und das etwa ein Jahr nach Produktionsstart noch für eine kurze Zeit gegen Minderpreis abbestellt werden konnte. Als Zubehör war ab der ersten Modellpflege ein Panorama-Hardtop erhältlich, das ein gewisses „Cabriogefühl“ auch in den Wintermonaten ermöglichte.



Modell 1996, Modellpflege I. Auslieferung nach Japan, zwei Besitzer, 31'500 km, alle Dokumente vorhanden. Leder, elektrische Sitze mit Memory-Funktion, Sitzheizung, Klimaanlage, Servolenkung, elektrisches Verdeck, etc. Mit Hardtop.

Sehr guter und gepflegter Zustand.

Letzte MFK im November 2017.

Modèle 1996, soin de modèles I. Livrée neuve en Japon, deux propriétaires, 31'500 km, tous les documents disponibles. Cuir, sièges électriques avec Memory et chauffage, air conditionné, direction assistée, toit électrique, etc. Avec Hardtop.

Très bon état d'origine, très soigné.

Dernière expertise passée en novembre 2017.

Lot 48

32'223 Fahrzeuge (R6)
6 Zylinder Reihe
3'198 cm³
231 PS bei 5'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 32'000 - 36'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Modellauto VW Bus Samba geschenkt!

Jetzt AUTO BILD KLASSIK bestellen und in die 50er reisen



Ihre Vorteile

- ✓ Modellauto VW Bus Samba geschenkt
- ✓ 12 Hefte für nur 4,40 € pro Heft
- ✓ 1 Heft gratis bei Bankeinzug
- ✓ 2 Tage früher als am Kiosk



Exklusive Vorteile auf
autobild.de/vip-lounge

Jetzt bestellen:



autobildklassik.de/lesen



0 18 06 / 35 40 27

0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

10155840 +41

Bitte bei der Bestellung angeben

Auto Bild klassik

Ich bestelle AUTO BILD KLASSIK zum Preis von zzt. 4,40 € pro Heft (12 Hefte / Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Bei Bankeinzug lese ich zusätzlich 1 Monat GRATIS! Nach Ablauf des ersten Jahres kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Als Dankeschön erhalte ich mein Geschenk GRATIS! Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang des Jahresbezugspreises. Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO BILD KLASSIK erscheint in der Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg, vertreten durch den Geschäftsführer Frank Mahlberg und Christian Nienhaus, Amtsgericht Hamburg, HRB 138282. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter: lesershop24.de/widerruf/axel-springer-auto-verlag



Alfa Romeo 1600 Korbler Targa, 1974

Als der Spider im Frühjahr 1966 vorgestellt wurde, war die Meinung der Öffentlichkeit gespalten. Die meisten Alfisti hätten sich einen anderen Nachfolger für den ein wenig barock wirkenden Giulia Spider gewünscht. Die Arbeiter am Band gaben ihm den Spitznamen Osso di Sepia (Rückenschale des Tintenfischs) in Anspielung auf die Form des Hecks. Im Rahmen eines Preisausschreibens – mit einem neuen Spider als Hauptgewinn – sollte schließlich ein neuer Name für den Wagen ermittelt werden. Letztlich gingen über 120.000 Vorschläge in Arese ein; die Bandbreite reichte vom alfatypischen „Giuliana“ über „Pizza“ und „Sputnik“ bis hin zu „Lollobrigida“. Im Film Die Reifeprüfung von 1967 hatte der Spider einen medienwirksamen Auftritt.

Letzten Endes setzte sich Duetto durch, was zwar wenig originell war – so gab es beispielsweise bereits einen Volvo-Kombi, der Duett hieß – aber seinen Zweck erfüllte, wenn auch nicht für lange Zeit und nicht überall.

Bereits Anfang 1967 mit dem Erscheinen des 1750 Veloce verschwand der Name wieder, wohingegen in Deutschland das Auto stets als Alfa Romeo 1600 Spider vermarktet wurde, nie als Duetto. Im gleichen Jahr erscheint als Abrundung der Modellreihe nach unten der Spider 1300 Junior. Insofern ist die heutige Verwendung des Begriffes Duetto für alle Rundheck-Modelle streng genommen nicht korrekt, aber sehr populär.

Die zweite Serie ab Anfang 1969 hieß coda tronca und ist unter der Bezeichnung Fastback bekannt. Hier wurde im Vergleich zum Rundheck das Heck völlig neu gestaltet (um zirka zehn Zentimeter verkürzt und gerade „abgeschnitten“). Die Windschutzscheibe stand nun flacher, und die Stoßstangen waren robuster

ausgeführt. Im Gegensatz zur ersten Serie hatte das neue Modell ein Zweikreis-Bremssystem, Brems- und Kupplungspedal waren nicht mehr stehend, sondern hängend angeordnet. Ab Frühjahr 1971 gab es dann den Spider 2000 Veloce, der mit seinen 131 PS und knapp 200 km/h Spitze seine Hubraumklasse anführte. Nach dem Aus des 1750 Veloce zum Jahresbeginn 1972 umfasste das Programm bis Ende 1977 die Modelle Spider 1300 Junior, Spider 1600 Junior und Spider 2000 Veloce.



Alfa Romeo 1600 Spider mit einem seltenen dreiteiligen Hardtop der Firma Korbler aus Uffing/Deutschland. 2015 neu lackiert. Neuer Benzintank und neue Kupplung im August 2016. Grosser Service inklusive neuer Reifen und einer kompletten Bremsrevision der Hinterachse im September 2016. Belege vorhanden. Sehr guter Allgemeinzustand. **Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2016.**

Alfa Romeo 1600 Spider avec un hardtop en trois pièces rare, fabriqué par Korbler d'Uffing/Allemagne. Peinture neuve en 2015. Nouveau réservoir d'essence et nouvelle embrayage en août 2016. Grand service incluant des pneus neufs et une révision complète des freins arrières en septembre 2016. Factures disponibles. Très bon état général. Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en septembre 2016.

Lot 49

4'848 Fahrzeuge (1972-80)
4 Zylinder Reihe
1'567 cm³
109 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 32'000 - 35'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 50A&B

Riley RMC:
507 Fahrzeuge

Riley RMA:
10'504 Fahrzeuge

Schätzpreis / Estimate

CHF 80'000 - 90'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Riley RMC 2 1/2-Litre Roadster & RMA 1 1/2-Litre Saloon

Am Anfang steht, wie bei manchen anderen Automobilherstellern ebenfalls, der Bau von Fahrrädern. Bereits William Riley hatte in Coventry sein Vermögen mit Zweirädern gemacht. Sein Sohn Percy Riley konstruierte 1897 aus Fahrradteilen und einem De-Dion-Bouton-Einzyylinder eine sogenannte dreirädrige Voiturette. Dies tat er nicht nur einfach aus Lust an der Innovation. Damals trat in England das Verbot der Kinderarbeit in Kraft. Hatte zuvor sein Vater mit den billigen Arbeitskräften ein großes Geschäft machen können, so musste sich sein Sohn nach einem profitableren Produktionszweig umsehen.

1900 folgten motorisierte vierrädrige Fahrzeuge. Ab 1903 begann bei Riley mit einem 517-cm³-V2-Zylinder, der wahlweise Wasser- oder Luftkühlung hatte, der Bau eigener Antriebsaggregate. Vier Jahre später machten die Konstrukteure einen weiteren Schritt und boten den ersten vierrädrigen Riley mit 1034 cm³ und 9 PS an, den ersten Wagen mit mechanischer Einlassventilsteuerung. Völlig neu waren auch die Speichenräder mit Zentralverschluss. Nach der Patentierung dieser Konstruktion bezogen viele namhafte Automobilhersteller, darunter auch Fiat, Renault oder Mercedes, für eine gewisse Zeit ihre Räder von Riley.

Percy Riley, der technische Kopf des Unternehmens, entwarf auch weiterhin zukunftsweisende Detaillösungen und gründete mit seinem Bruder Stanley 1919 eine neue Fabrik in Coventry zur Produktion des Wagens, der ihnen für zwei Jahrzehnte den Durchbruch garantieren sollte: Der Riley 10.8 „Redwing“ schöpfte aus 1'498 cm³ die für damalige Verhältnisse hohe Leistung von 35 PS. Er hatte Leichtmetallkolben, eine moderne elektrische Ausstattung und lediglich sechs Schmierstellen. Insbesondere die zweisitzige Sportversion des „Redwing“ war in den Zwischenkriegsjahren erfolgreich.

Der auf dem Kontinent bekannteste Wagen des Unternehmens wurde aber seit 1926 produzierte 1,1-Liter-Riley 9 „Monaco“, der zwar ursprünglich als

kleiner Familienwagen konzipiert worden war, dank des Tunings eines Reid Railton und der Fahrkünste des Rennfahrers Parry Thomas zum bewährten und beliebten Sportwagen geriet.

Schon 1928 brachte Riley einen Sechszylinder und sieben Jahre später das Achtzylinder-„Adelphi“-Modell heraus, doch der Hauptakzent blieben die kleinen Viersitzer und Roadster. Sie wurden jedoch in einer unökonomischen Typenvielfalt produziert, die die Kapitalreserven erschöpfte. Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg übernahm William R. Morris 1939 die Werke, um sie in den eigenen Konzern einzugliedern.

Die Riley RM-Serie war das letzte Automodell, das Riley noch selbst entwickelte. Die RM-Modelle wurden ab 1946 bis zur Verschmelzung der Nuffield Cie. (Riley) mit Austin 1952/1953 zur BMC hergestellt. Die RM-Familie wurde als Riley-Spitzenprodukt bekannt.

Die RM-Fahrzeuge waren entweder mit der 1'496 cm³ - Maschine des Riley 1 1/2 oder der 2'443 cm³ - Maschine des Riley 2 1/2 - beides Vierzylinder mit 2 halbhoch eingebauten Nockenwellen und halbkugelförmigen Brennräumen - ausgestattet.

Der RMA war der erste Nachkriegs-Riley. Er hatte die 1,5 Liter - Maschine und war mit teilhydraulischen Bremsen und Einzelradaufhängung (Drehstäbe an der Vorderachse) ausgestattet. Die Karosserie hatte ein traditionelles Holzskelett und war im klassischen Stil gehalten. Der Wagen wurde von 1946 bis 1953 gefertigt und dann durch den RME ersetzt.

Der RMB war ein vergrößerter RMA und wurde ein Jahr später herausgebracht. Er hatte die 2,5 Liter - Maschine („Big Four“) mit zwei SU-Vergasern, anfangs mit 90 bhp, ab 1948 mit 100 bhp, und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 152 km/h. 1952 wurde er durch den RMF ersetzt.

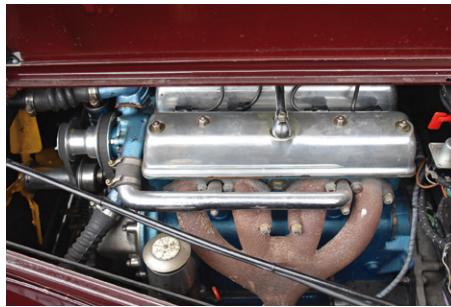
Der RMC war die 2-türige, 3-sitzige Roadsterversion des RMB. Er hatte die gleiche 2,5 - Liter / 100 bhp - Maschine und erreichte 161 km/h.



**Riley RMC 2 1/2-Litre Roadster, 1950:
4 Zylinder Reihe, 2'443 cm³, 101 PS**

RHD, als 2-Sitzer zugelassen. Ein Vorbesitzer seit 1983. Vor vielen Jahren restauriert und revidiert. Nur ca. 1'000 km seit der Motorrevision 1990. Belege für Restauration und Unterhalt für über CHF 80'000.00 vorhanden. Technisch sehr guter und äusserst seltener Riley Roadster mit Patina. Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im November 2011.

Conduite à droite, homologué pour 2 places. Un seul propriétaire depuis 1983. Restauré et révisé il y a plusieurs années. Seulement environ 1'000 km depuis la révision du moteur en 1990. Factures pour restauration et entretien pour plus de CHF 80'000.00 disponibles. Riley Roadster très rare, techniquement très bon état avec patine. Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en novembre 2011.



**Riley RMA 1 1/2-Litre Saloon, 1948:
4 Zylinder Reihe, 1'496 cm³, 55 PS**

RHD, 3. Hand. Vor ca. 20 Jahren neu lackiert. Motor vor ca. 2'000 km revidiert. Viele Belege seit 1969 vorhanden. Guter bis sehr guter, sehr originaler Allgemeinzustand. FIVA-ID. Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2007.

Conduite à droite, troisième main. Peinture neuve il y a env. 20 ans. Moteur révisé il y a env. 2'000 km. Beaucoup de factures depuis 1969 disponibles. Bon à très bon état, très original. ID FIVA. Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en septembre 2007.





Lot 51

1'868 Fahrzeuge (Coupé MJ76)
6 Zylinder Boxer
2'685 cm³
165 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 70'000 - 75'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Besitzer



Porsche 911 2.7, 1975

Der Porsche 911 ist ein Sportwagen von Porsche und der Nachfolger des Porsche 356. Der kurz „Neunelfer“, oder nur „Elfer“ genannte Porsche 911 ist das bekannteste Fahrzeug des Stuttgarter Unternehmens und gilt als Inbegriff der Marke.

Porsche stellte das später so genannte „Urmodell“ im September 1963 auf der IAA in Frankfurt am Main unter seiner internen Entwicklungsnummer als Porsche 901 vor. Die Bezeichnung musste jedoch kurz nach dem Verkaufsstart im November 1964 geändert werden, da sich Peugeot als Bezeichnung für seine Pkw-Modelle die Rechte an sämtlichen dreistelligen Zahlen mit der „0“ in der Mitte gesichert hatte.

Der 911 war gegenüber dem Modell 356 ein großer Entwicklungsfortschritt. Dies gilt für die gesamte Fahrzeugkonstruktion und im Besonderen für den Motor. Vor Beginn der 911-Serienfertigung im September 1964 wurden 13 Prototypen noch als Porsche 901 gebaut.

Zum Modelljahr 1974 wurde das Karosseriedesign des Porsche 911 erstmals umfangreich überarbeitet. Neben einer Coupé- und einer Targa-Version war ab Modelljahr 1983 auch ein Cabriolet verfügbar.

Auffälligstes Merkmal dieser 911er Generation sind höhergesetzte Stoßfänger mit schwarzen Kunststoff-Faltenbälgen. Zwischen den Heckleuchten der G-Modelle ist ein rote Blende und abhängig vom Modelljahr ein roter oder schwarzer Porsche Schriftzug angebracht. Die hintere Nummerntafel wird von zwei großen Gummipuffern mit integrierter Nummernschildbeleuchtung flankiert.

Die höhergesetzten Faltenbalg-Stoßfänger der G-Modelle waren eine Folge verschärfter Zulassungsvorschriften in den USA. Danach mussten Stoßfänger in der Lage sein, einen Aufprall auf ein festes Hindernis bis zu einer

Geschwindigkeit von 5 mph (8 km/h) ohne Schäden an der Karosserie zu absorbieren. Um diese Auflage zu erfüllen, waren bei Fahrzeugen für den US-Markt die Stoßfänger über hydraulische Pralldämpfer mit der Karosserie verbunden.

Bei Modellen, die nicht für den US-Markt bestimmt waren, waren anstelle der hydraulischen Pralldämpfer günstigere Prallrohre verbaut. Diese mussten nach einem Auffahrunfall ausgetauscht werden. Die Pralldämpfer konnten jedoch als Sonderausstattung geordert werden.



Modell 1976. Seit 1996 in dritter Hand, 167'000 km. Originaler (optionaler) Heckflügel vorhanden. 2017 neu lackiert. Sämtliche Belege seit 1990 vorhanden. Sehr guter und äusserst gepflegter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Oktober 2017.

Modèle 1976. Depuis 1996 en troisième main, 167'000 km. Aileron arrière original (option) avec la voiture. Peinture neuve en 2017. Toutes les factures depuis 1990 disponibles. Très bon état, extrêmement soigné. Dernière expertise en tant que véhicule vétéran passée en octobre 2017.



Volvo PV 444 K, 1956

Der Volvo-Firmenmitbegründer Assar Gabrielsson pflegte schon längere Zeit die Vision der Massenmotorisierung. Dies blieb jedoch lange Zeit eine Illusion, denn Otto Normalverbraucher (schwed: Herr och fru Medel-Svensson) besaß nicht die Mittel, sich ein Automobil zuzulegen, erst recht nicht einen teuren und robusten Volvo. Als Mitte der 1930er-Jahre sämtliche Automobilhersteller begannen, kleinere Autos für die breite Bevölkerung zu bauen, begann auch Volvo sich Gedanken zu machen.

Der Hauptverantwortliche für das neue Projekt wurde Helmer Pettersson. Das neue Auto sollte eine selbsttragende Karosserie haben, mit deren Konstruktion sich Volvo bis dahin aber noch nie beschäftigt hatte. Um das Konstruktionsprinzip zu ergründen, kaufte man einen 1939er Hanomag 1,3 Liter, der in etwa so groß war, wie der PV werden sollte. Volvos Konstruktionsprinzipien orientierten sich bis dato an den damaligen amerikanischen: Brauchbare Größe, einfache Konstruktion, lange Haltbarkeit. Um vor allem Letztere zu garantieren, schlug man beim Entwurf der Karosserie einfach ein paar Prozent drauf - in der Hoffnung, dass es schon halten werde. Die Karosserie wurde nie berechnet, erwies sich aber als außerordentlich stabil.

Der Einführungspreis lag bei 4'800 schwedischen Kronen (SEK), einer Summe, die die Herstellungskosten kaum decken konnte. So wurde das Modell zu einem durchschlagenden Erfolg, 1944 unterschrieben 2'300 Menschen einen Kaufvertrag, und Volvo stand zu dem genannten Preis, obwohl er deutlichen Verlust bedeutete. Im März 1947 betrug der reguläre Verkaufspreis des PV444 dann 6'050 SEK.

Aufgrund von Materialknappheit direkt nach dem Krieg kam die Produktion nur sehr langsam in Gang. Die eigentliche Fertigung begann erst 1947 mit bescheidenen 1'920 Autos. Im Jahr darauf baute man 2'176 Stück.

Volvo hatte geplant, insgesamt 8'000 Autos zu bauen, erhöhte die Zahl aber auf 12'000, nachdem die Nach-

frage bei der offiziellen Vorstellung im Jahr 1944 so überwältigend war. Bis der erste PV im Frühjahr 1947 die staatliche Zulassung erhalten hatte, lagen bereits über 10'000 feste Bestellungen vor. Insgesamt wurden bis zum Produktionsende 1965 von beiden Modellen (PV444 und PV544) 440'000 Stück gebaut, 55-mal so viele wie ursprünglich geplant.



Äusserst seltene Version des Volvo 444: 1956 war das erste Jahr mit dem 1.6-Liter B16 Motor und das einzige Jahr mit diesem Kühlergrill.

Guter bis sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Mai 2016.

Version extrêmement rare de la Volvo 444: 1956 c'était la première année avec le moteur B16 de 1.6-litres et la seu année avec cette calandre. Bon à très bon état.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en mai 2016.

Lot 52

33'918 Fahrzeuge (1955-57)
4 Zylinder Reihe
1'575 cm³
60 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 15'000 - 18'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 53

2'687 Fahrzeuge (Austin Mk II)
4 Zylinder Reihe
1'275 cm³
76 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 38'000 - 42'000

Story www.autobild.de
Fotos Besitzer

Austin Mini Cooper 1275 S Mk II, 1968

Anstoß für die Entwicklung des kleinen und sparsamen Automobils war die Suezkrise von 1956 – die erste Energiekrise mit deutlich spürbaren Auswirkungen für die westliche Welt. Die ersten in Birmingham hergestellten Fahrzeuge kamen am 18. August 1959 auf den Markt. Der dauerhafte Erfolg des Mini war nicht abzusehen, als Alec Issigonis seine ersten Skizzen auf eine Serviette oder Tischdecke zeichnete. Ursprünglich wurde der Wagen parallel als Austin Seven (auch Austin Se7en) und Morris Mini Minor vermarktet (in Anspielung auf frühere Modelle des Herstellers, den Austin 7 und den Morris Minor), als eigene Marke ‚Mini‘ wurden die Autos erst ab 1969 verkauft.

Die Geschichten zum Mini Cooper sind abendfüllend. Diese hier stammt von John Cooper, dem Rennwagenkonstrukteur und Mini-Cooper-Initiator. Cooper, der 1960 probehalber schon mal seinen Formel-Junior-Motor in den neuen Mini gestopft hatte, zu seinem Freund Alec Issigonis, dem Mini-Schöpfer: „Toll, dein Auto, ehrlich. Aber hast du schon mal einen auf der Rennstrecke gefahren?“ Issigonis: „Muss ich? Damit sollen die Leute zum Einkaufen fahren oder in den Urlaub – fertig.“ Darauf Cooper: „Du hast keine Familienkutsche gemacht. Das ist ein verdammtes Rennauto. Gib ihm mehr Leistung und bessere Bremsen und baue das Ding.“ Das Gespräch war, wie sich zeigen sollte, der Ursprung eines Phänomens: 1961 stellte eine Drei-Meter-Schachtel namens Mini Cooper die Welt der Schnellfahrer auf den Kopf. Sie demokratisierte Geschwindigkeit.

„Wir nahmen einen frühen Mini mit nach Monza“, erinnerte sich Cooper. „Aurelio Lampredi von Fiat, zuvor Ferrari-Ingenieur, wollte damit fahren. Als er nach einer Ewigkeit endlich zurückkam, sagte er: ‚Das Auto der Zukunft. Wenn es nicht so hässlich wäre, würde ich mich umbringen.‘, Ihren Höhepunkt erreichten die

vercooperten Mini der ersten Generation 1964 mit dem 1275 S. Mit 78 PS unter dem Häubchen lehrte er das Auto-Establishment das Fürchten. Spätestens jetzt konnten die weniger Begüterten mindestens genauso zügig über Land kacheln wie die Besitzenden in ihren Sportwagen und PS-starken Limousinen. Experten stellten fest, dass so ein Mini je nach Straße bis zu 70 Prozent schneller von A nach B kam als vergleichbare Kleinwagen. Bald zierten provozierende Aufkleber die Heckscheiben: „You’ve just been Mini’d“ oder „Don’t try it“. Professoren und Polizisten hoben in der Mini-Heimat England mahnend ihre Zeigefinger – das Auto würde einer zügellosen Fahrweise Vorschub leisten. Und auf den Rallyepfaden und Rennpisten räumten die Giftzwerge auf ihren lächerlichen Zehn-Zoll-Rädern die Pokale ab.



97'500 km. Karosserie Trockeneisgestrahlt und teilrestauriert. Sitze vorne neu.
Guter bis sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im April 2015.

*97'500 km. Carrosserie sablé à la glace carbonique et partiellement restauré. Sièges avant neufs.
Bon à très bon état.*

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en avril 2015.





Ford Mustang 289 V8 Convertible, 1965

Der Ford Mustang ist in den USA ein Erfolgsmodell, für viele Auto-Fans der amerikanische Traum auf Rädern. Auch in Deutschland hat der extravagante Sportwagen eine große Fan-Gemeinde. Seit 54 Jahren wird das Pony Car nun gebaut – ein Produktionsstopp ist nicht abzusehen. Vor allem in der ersten Generation, die am 17. April 1964 vorgestellt und bis 1973 gebaut wurde, war der Mustang in Nordamerika ein Verkaufsschlager. Allein am ersten Tag wurden 22'000 Modelle verkauft, bis zum 31. Dezember 1964 fanden 263'434 neue Mustangs einen Käufer. Das Stufenheck-Coupé kostete 1964 rund 2'400 Dollar, das Cabrio 2'600 Dollar. Die Motorenpalette umfasste in den ersten zehn Jahren Reihensechszylinder und V8-Triebwerke von 100 bis rund 400 PS (GT500KR/Mustang Boss 429). Der Sound – vor allem bei den fetten V8-Triebwerken – wurde schnell zum Markenzeichen der wilden Ford-Pferde. Es gab unzählige Ausstattungs-Varianten, jedes Modelljahr bestach durch neue, raffinierte Details und schicke Design-Elemente.

Doch Mustang war nicht immer gleich Mustang. Vor allem in den 80er- und 90er Jahren haben die Designer und Ingenieure von Ford durch unzählige optische und technische Fehlgriffe das einst so heroische Image des Musclecar stark bröckeln lassen. So lancierte Ford 1979 allen Ernstes einen Mustang mit 2,3-Liter-Vierzylinderaggregat und 89 PS, außerdem war den Detroitern eine kostensparende gemeinsame Plattform mit dem Mercury Capri oder dem Ford Pinto wichtiger als Pony Car-Charisma. Das war zu viel für leidenschaftliche Mustang-Jünger. Die einstige Stilikone verlor ihre Einzigartigkeit und mutierte zum Brot-und-Butter-Fahrzeug. Ford wollte ein „Weltauto“ – weg von wunderschönen Formen, hin zum Alltäglichen. Das gelang perfekt – leider!

Das Besondere am Ur-Mustang war nicht nur die

aufwändige und raffiniert gestaltete Werbekampagne vor und während der Markteinführung, sondern beruhte auch auf der Tatsache, dass sich durch eine umfangreiche Liste von Einzelextras und Ausstattungspaketen jeder Kunde sein Mustang-Modell ganz nach individuellem Geschmack gestalten konnte, ob als karg ausgestattetes Sechszylindermodell, als kleines Luxuscoupé oder als Sportgerät mit leistungsstarkem V8-Motor.



Automat, Klimaanlage, Servolenkung. Karosserie komplett restauriert. Interieur in sehr gutem Zustand mit neuem Teppichsatz. Motor in sehr gutem Zustand, Automat neu revidiert. Ab grossem Service. Sehr guter Allgemeinzustand. **Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Dezember 2012.**

Boîte automatique, air conditionné, direction assistée. Carrosserie complètement restaurée. Intérieur en très bon état avec des tapis neufs. Moteur en très bon état, boîte de vitesses récemment révisée. Grand service fait. Très bon état général. Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en décembre 2012.

Lot 54

65'663 Fahrzeuge (Conv. 76A)
V8
4'728 cm³
203 SAE-PS bei 4'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 42'000 - 44'000

Story www.autobild.de
Fotos Besitzer





Lot 55

14'173 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
2'195 cm³
120 PS bei 4'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 50'000 - 60'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Besitzer

Mercedes 220 SEb Coupé, 1964

Der Massstab in der Oberklasse – nicht mehr und nicht weniger waren die drei Modellreihen W 110 bis W 112 von Mercedes-Benz in den Jahren 1959 bis 1968 (Coupé und Cabriolet bis 1971). Die umgangssprachlich als kleine und grosse Heckflosse bezeichneten Limousinen bestachen mit einem hohen Sicherheits- und Komfortniveau, beeindruckender Optik und selbstbewussten Preisetiketts – besonders bei den Top-Versionen. Die Botschaft war einfach zu verstehen: wer drin sass, hatte es geschafft! Horch oder Maybach gab es nicht mehr, Audi war noch nicht wieder auferstanden, BMW baute hauptsächlich noch Motorräder und Kleinwagen, und die grossen Opel waren keine wirklich deutschen Produkte. Mercedes war somit in den fünfziger Jahren noch unangefochten die Speerspitze der deutschen Automobilproduktion und genoss weltweit einen hervorragenden Ruf. Dabei bildeten der Ponton-Mercedes die gesunde Basis und dessen Ableger 190 SL sowie die diversen 300er Versionen den Oberbau für Luxus und Sport.

Die neue grosse Klasse sollte alle diese Aufgaben in sich vereinen – mit Ausnahme des SL, der immer eine Sonderstellung hatte. So wurde die sogenannte Einheitskarosserie von 1959 bis 1968 (Zweitürer bis 1971) produziert, die es allerdings in mehreren Varianten gab und alles andere als einheitlich war. Die Verkaufsbezeichnungen und werksinternen Entwicklungscodes oder überlappende Bauzeiten bereiten deshalb nicht nur dem Laien manchmal Kopferbrechen.

Die neue grosse Limousine umfasste die Typenreihen mit den Werksbezeichnungen W110, W111 und W112. Zuerst wurde 1959 die mittlere Reihe W111 mit dem bekannten Reihen-Sechszylinder mit 2195 cm³ lanciert. Als Verkaufsbezeichnung stand wie bisher die Hubraumgrösse auf dem Kofferraumdeckel. Höhere Leistung war mit einem „S“, der damals noch rare Benzineinspritzer mit einem „E“ herausgehoben. So entstanden die Typen 220 (95 PS), 220 S (110 PS) und 220 SE (120 PS). Leider ergab sich dadurch eine Verwechslungsgefahr

mit dem „grossen“ Sechszylinder-Ponton W180, der exakt die gleichen Verkaufsbezeichnungen trug. Zur Unterscheidung werden die W111 häufig als 220 b, 220 Sb und 220 SEb bezeichnet.

Das Einstiegsmodell 220 b war 1959 in der Schweiz für 16'700 Franken zu bekommen. Insgesamt entstanden 338'003 Limousinen der Baureihe 111, welche bis zu den Werksferien 1965 in Sindelfingen bei Stuttgart vom Band lief.

Bereits 1961 wurden den ausschliesslich viertürigen Limousinen ein zweitüriges Coupé und ein Cabrio mit identischem Radstand und praktisch gleicher Technik zur Seite gestellt. Es gab sie als 220 SE und ab 1965 als 250 SE mit dem 150 PS-Motor des Limousinen-Nachfolgers W108. Der 280 SE folgte 1967 und schliesslich 1969 der 3,5-Liter-V8-Motor, der allerdings nicht 350 SE, sondern 280 SE 3,5 genannt wurde.



This Mercedes-Benz invites You to Europe as its Guest
More than 10,000 owners of Mercedes-Benz automobiles in the countries of Europe have made Mercedes-Benz a household name. This is the reason why Mercedes-Benz is the most popular car in the world.
Mercedes-Benz is the only car in the world that has been produced in Germany since 1926. It is the only car in the world that has been produced in Germany since 1926.

WINGO AXLE
The wingo axle is a unique design, which provides a wide range of steering angles and a wide range of wheel travel. This is the reason why Mercedes-Benz cars are so comfortable to drive.

STEERING
Mercedes-Benz cars are designed to provide a wide range of steering angles and a wide range of wheel travel. This is the reason why Mercedes-Benz cars are so comfortable to drive.

MERCEDES-BENZ QUALITY – ENGINEERING EXCELLENCE – TIMELESS VALUE

PERFORMANCE
A Mercedes-Benz car is designed to provide a wide range of steering angles and a wide range of wheel travel. This is the reason why Mercedes-Benz cars are so comfortable to drive.

AIR SUSPENSION
Mercedes-Benz cars are designed to provide a wide range of steering angles and a wide range of wheel travel. This is the reason why Mercedes-Benz cars are so comfortable to drive.

HYDRAULIC DISC BRAKES
Mercedes-Benz cars are designed to provide a wide range of steering angles and a wide range of wheel travel. This is the reason why Mercedes-Benz cars are so comfortable to drive.

GASOLINE ENGINE
Mercedes-Benz cars are designed to provide a wide range of steering angles and a wide range of wheel travel. This is the reason why Mercedes-Benz cars are so comfortable to drive.

FUEL INJECTION ENGINE
Mercedes-Benz cars are designed to provide a wide range of steering angles and a wide range of wheel travel. This is the reason why Mercedes-Benz cars are so comfortable to drive.

DIESEL ENGINE
Mercedes-Benz cars are designed to provide a wide range of steering angles and a wide range of wheel travel. This is the reason why Mercedes-Benz cars are so comfortable to drive.

Seltenes Mercedes Coupé aus erstem Familienbesitz.
4-Gang Handschalter, Leder.
Sehr guter und gepflegter Allgemeinzustand.
Letzte MFK im April 2018.

*Coupé Mercedes rare de première propriété de famille.
Boîte manuelle à 4 vitesses, cuir.
Très bon état général, soigné.
Dernière expertise passée en avril 2018.*



Fisher Fury, 1969

Der Fisher Fury (ehem. Sylva Fury) ist ein englisches Kitcar, ähnlich dem Caterham Super 7. Der Wagen baut auf einem Gitterrohrrahmen, wahlweise mit Einzelradaufhängung, mit Glasfaserkarosserie auf. Das Gesamtgewicht eines Fury in der klassischen Karosserievariante Spider mit knapper Plexiglasscheibe liegt mit einem Automotor unter 600Kg. Englische Fury mit Motorradmotoren sind oft weniger als 450Kg schwer.

Der Fury war im Renneinsatz sehr erfolgreich; auch heute noch fahren viele Exemplare in Wettbewerben des 750 Motor Club, wie dem RGB (Road-Going Bike-Engined Kitcar; dt.: Straßentaugliches Kit Car mit Motorradmotor) und anderen Kit-Car-Serien.



RHD. Seit 1999 im selben Besitz. 1.6-Liter Ford Kent cross flow Motor mit Trockensumpfschmierung und zwei Weber Doppelvergaser. Ford Sierra 5-Gang Getriebe. Motor 2004 teilrevidiert. Bremszangen 2009 revidiert. Einige Belege vorhanden. Seltener englischer Sportroadster in gutem Zustand und mit Schweizer Strassenzulassung.

Letzte MFK im April 2018.

Conduite à droite. Au même propriétaire depuis 1999. Moteur Ford Kent cross flow 1.6-litres avec carter sec et deux carburateurs Weber double-corps. Boîte à 5-vitesses Ford Sierra. Moteur partiellement révisé en 2004. Pince de freins révisés en 2009. Quelques factures disponibles. Sport roadster anglais rare en bon état et homologué pour la route en Suisse.

Dernière expertise passée en avril 2018.

Lot 56

Stückzahl unbekannt
4 Zylinder Reihe
1'599 cm³
82 PS bei 5'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 30'000 - 35'000

Story archive.caterham-7.ch
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 57

ca. 1'500 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'491 cm³
90 SAE- PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 45'000 - 50'000

Story auto-motor-und-sport.de
Fotos Oldtimer Galerie

Fiat 1500 O.S.C.A. Cabriolet, 1961

„Als Boulevardauto und Junggesellenhilfe ist dieser offene Wagen ideal“

Zu diesem Urteil kam Gert Hack in *auto motor und sport*, Heft 22/1964, nachdem er eine ausgiebige Testfahrt im Fiat 1500 Cabriolet absolviert hatte.

Ganz offensichtlich schien dem Redakteur aufgefallen zu sein, dass dieses auf den ersten Blick vergleichsweise unscheinbare und schlicht gezeichnete Cabriolet eine nicht unerhebliche Wirkung auf die Damenwelt ausstrahlt. Hat ein italienisches Auto ein größeres Kompliment verdient? Wohl kaum.

Pininfarina hatte sich diesen schicken Zweisitzer ausgedacht. Das war 1958 und bereits der zweite Versuch des Designers für Fiat in Sachen Cabriolet. Nummer eins, der 1100 Transformabile, war in der Gunst der Kunden mit Pauken und Trompeten durchgefallen. „Zu pummelig um die Hüften“ lautete beispielsweise einer von zahlreichen Kritikpunkten. Der Meisterzeichner hatte sich vermutlich zu sehr an seinem eigenen, einzigartigen Design des Lancia Aurelia orientiert, von dem nicht wenige sagen, es sei Pininfarinas schönstes Auto überhaupt. Doch beim Transformabile passte vieles irgendwie nicht zusammen.

Pininfarina hatte nun also etwas gutzumachen. Und Fiat brauchte unbedingt ein Auto, das es mit dem Alfa Romeo Giulietta Spider und den allmählich schwer in Mode kommenden britischen Roadstern vom Schläge eines Austin Sprite oder eines MGA aufnehmen konnte.

Was der Mailänder Konzern im Frühjahr 1959 auf dem Genfer Salon schließlich präsentierte, war zumindest optisch ein echter Sportwagen. Und gleichermaßen eine Absage an die rundliche Pontonform und die „Hüftschwung“-Ära. Das Fiat 1200 Cabriolet wirkte aus jedem Blickwinkel modern und sachlich. Und gefiel von Anfang an. Das Geheimnis von Pininfarina? Gerade Linien und der Verzicht auf überflüssigen Zierrat. Unterm Blech des 10.950 Mark teuren Autos werkelt

jedoch das 58 PS starke Triebwerk der 1200-Limousine. Damit war die Sache mit dem Sport erledigt. Außer man griff gegen Aufpreis von rund 2.000 Mark zu einem der Cabriolets, die durch einen von den Gebrüder Maserati konstruierten Motor befeuert wurden. Dieses 1500er-Triebwerk von OSCA (Officine Specializzate Construzioni Automobili) mit zwei oberliegenden Nockenwellen leistete im Renntrimm bis zu 140 PS. Obwohl Fiat diesen Treibsatz zu Gunsten der Haltbarkeit arg in seinem Temperament beschnitt, boten die 75 PS des 1500 Cabriolets deutlich mehr Fahrspaß und Dynamik als die hubraumschwächere Ausgabe.



Seltenes Cabriolet mit dem DOHC Motor der Brüder Maserati. Schweizer Auslieferung. Vor einigen Jahren komplett restauriert.

Sehr guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juni 2013.

Rare cabriolet équipé d'un moteur à double arbre à cames en tête conçu par les frères Maserati. Livrée neuve en Suisse. Restaurée il y a quelques années.

Très bon état général.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en juin 2013.



MG YT Tourer, 1950

Der MG Series Y ist eine viertürige Limousine der unteren Mittelklasse, die MG 1947 herausbrachte.

Der MG Series YA hat einen Vierzylinder-Reihenmotor XPAG mit 1250 cm³ Hubraum und 46 bhp, der die Hinterräder antreibt. Die Karosserie im klassischen Vorkriegsstil basiert in Teilen auf der des Morris 8 und Morris 10. Sie hat geschwungene, farblich abgesetzte Kotflügel, alle vier Türen an den B-Säulen angeschlagen (die vorderen öffnen nach hinten, die hinteren nach vorne) und freistehende Scheinwerfer. Sie besaß die erste von MG in Serie gebaute Einzelradaufhängung vorn, welche von Alec Issigonis initiiert wurde und die MG in praktisch unveränderter Form bis zum MGB in alle nachfolgenden Fahrzeuge einbaute. Außerdem besaßen diese Fahrzeuge serienmäßig eine hydraulische Wagenheberanlage wie in den vorhergehenden großen Limousinen und Tourern der SA-/VA-/WA- Baureihen auch. 1951 wurde dieses Modell durch den geringfügig veränderten MG Series YB mit gleicher Motorisierung abgelöst, dieser besaß neben kleineren Rädern auch eine verbesserte Bremsanlage.

Bereits ab 1948 wurde ein Tourer (viersitziger Roadster), der MG Series YT angeboten. Der Tourer hat einen gleich großen XPAG-Motor wie die Limousine, der allerdings 54 bhp leistet. Er entsprach dem des MG-TC, welcher parallel gebaut wurde und mit zwei Vergasern ausgerüstet war. Er wurde nur drei Jahre lang gebaut, insgesamt 904 Mal. Außerdem wurden drei Chassis an die Schweizer Karosseriebauer Reinhold & Christie geliefert, die den Tourer schon vor der Produktion karosserierten. Zagato erhielt auch ein Chassis, welches er mit einer hübschen Karosserie versah.

Motorsport war mit diesen Autos auch möglich, außer Rallyeinsätze. Dick Jakobs gewann 1952, 1953 und 1954 die Produktionstourenwagenklasse mit einem YB in Silverstone.

1953 wurde die Baureihe eingestellt. Für den Sports Tourer gab es keinen viersitzigen Nachfolger mehr, er war der letzte offene Tourer den MG gebaut hat.



RHD. Nur gerade 915 Exemplare dieses Tourers mit vier eingebauten hydraulischen Wagenhebern wurden produziert. Seit 1977 im selben Besitz. Karosserie, Interieur und Verdeck wurden 1977 restauriert. 2008 wurde ein komplett revidierter Morris XPJM Austauschmotor mit 1'140 ccm und 37 PS montiert. Sehr guter und gepflegter Allgemeinzustand. **Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im April 2015.**

*Conduite à droite. Seulement 915 exemplaires de cette Tourer avec ses quatre vérins hydrauliques intégrés ont été produits. Depuis 1977 chez le même propriétaire. La carrosserie, l'intérieur et le toit ont été restaurés en 1977. En 2008, un moteur de remplacement Morris XPJM de 1'140 cc et 37 cv a été installé. Très bon état, bien entretenu. **Dernière expertise en tant que véhicule vétéran passée en avril 2015.***

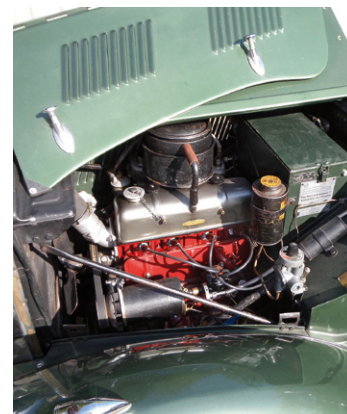
Lot 58

915 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'250 cm³
54 PS bei 5'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 45'000 - 50'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Besitzer





Lot 59

5'171 Fahrzeuge
8 Zylinder Reihe
5'249 cm³
100 PS bei 3'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 40'000 - 50'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Buick Eight Series 60 Sedan, 1934

Die neuen großen Sechszylindermodelle für 1930 hatten einen obengesteuerten Motor mit einem Hubraum von 5431 cm³ und einer Leistung von 99 PS bei 2800 min⁻¹. Der Radstand der mit sieben verschiedenen zwei- und viertürigen Karosserien verfügbaren Wagen betrug einheitlich 3.353 mm. Die Serie 60 war damit das Spitzenmodell der Marke. Gegenüber dem Vorgängermodell der Serie 129 waren die Wagen um 50 mm niedriger und eleganter gestaltet.

Im Folgejahr entfielen alle Sechszylindermodelle und wurden durch Fahrzeuge mit Reihenachtzylindermotoren ersetzt.

1931 bot Buick die Serie 60 als mittleres Modell an. Der um 14" verminderte Radstand entsprach mit 2997 mm dem der Serie 40 von 1930. Allerdings war die neue Serie 60 mit einem Reihenachtzylindermotor mit 4467 cm³ ausgestattet, der eine Leistung von 90 PS bei 3000 min⁻¹ erbrachte – 3 bhp weniger als das Vorjahresmodell. Im Styling ähnelten die Fahrzeuge sehr den Fahrzeugen von 1930. Neben dem zweitürigen Roadster und dem zwei- und viertürigen Phaeton gab es ein zweitüriges Coupé und eine viertürige Limousine.

Wenig Änderungen gab es im Folgejahr. Nur die Windschutzscheibe war um 10° nach hinten geneigt. Neben zwei weiteren Coupé-Varianten kam ein zweitüriges Phaeton-Cabriolet und ein zweitüriges Cabriolet dazu.

1933 war die Serie 60 wieder fast zu alter Größe gewachsen. Mit um 9" auf 3226 mm gewachsenem Radstand erreichte sie fast den Wert von 1930. Roadster, Business-Coupé und Phaeton-Cabriolet waren weggefallen. Neu war auch die Frontansicht mit einem nach hinten geneigten, leicht V-förmig geformten

Kühlergrill, auffälligen vertikale Lufteinlässe an den Seiten der Motorhaube und eleganteren Kotflügeln. Die Motorleistung stieg auf 97 PS.

1934 waren die Lufteinlässe an den Motorhaubenseiten wieder zwei horizontale Streifen und die schüsselförmigen Scheinwerfer hatten Raketenform angenommen. Der Radstand stieg nochmals um 1" auf 3251 mm und es gab einen größeren Motor mit 5249 cm³ Hubraum und vollen 100 PS Leistung bei 3200 min⁻¹. Eine zweitürige Limousine bereicherte die Zahl der verfügbaren Aufbauten.



Vor einigen Jahren restauriert.
Sehr guter Allgemeinzustand.
Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im November 2013.

*Restauré il y a quelques années.
Très bon état général.*

**Dernière expertise en tant que véhicule vétéran
passée en novembre 2013.**





Rolls-Royce Silver Spur, 1983

Der Rolls-Royce Silver Spur war eine viertürige Limousine des britischen Automobilherstellers Rolls-Royce, der auf dem 1980 vorgestellten Silver Spirit basierte. Der Silver Spur wies einen gegenüber dem Basismodell verlängerten Radstand auf. Zeitweise wurde für das Fahrzeug auch die Bezeichnung Silver Dawn verwendet. Eine sportliche Ausführung des Wagens wurde zeitweise unter dem Namen Rolls-Royce Flying Spur vermarktet, und eine nochmals verlängerte Version hieß Rolls-Royce Silver Spur Touring Limousine. Wiederholt wechselnde Modellbezeichnungen sorgten in den 1990er-Jahren für Irritationen.

Rolls-Royce wählte das Jahr 1980 für die Vorstellung einer neuen Modellgeneration, für deren Entwurf als Vorgabe gegolten hatte, insbesondere jüngere Käuferschichten, die seit den 60er Jahren immer wichtiger wurden, anzusprechen. Zudem mußten die international kontinuierlich verschärften Bestimmungen bezüglich Sicherheitsmerkmalen, Abgasverhalten und Verbrauchsforderungen erfüllt werden. Der aus Österreich stammende Fritz Feller war in die führende Position in der Styling-Abteilung von Rolls-Royce aufgerückt und er schuf eine elegante Karosserie mit ungebrochenen Linien und erheblich vergrößerten Fensterflächen. Zwar war als Basis die Bodengruppe des Silver Shadow gewählt worden, aber Fahrverhalten und Straßenlage hatten beträchtlich gewonnen nicht zuletzt durch die Umstellung auf eine neue Girling Niveauregulierung in Kombination mit Gasdruck-Stoßdämpfern. Wie nicht anders zu erwarten, wiesen die Fahrzeuge die traditionell luxuriöse Ausstattung mit aufwendiger Lederpolsterung auf, dazu tiefe Teppiche und ein mit Edelhölzern furniertes Armaturenbrett. Neben den Rolls-Royce Silver Spur, die Ausführung mit langem Radstand, traten nach einigen Jahren erheblich verlängerte Limousinen.

Der Silver Spur entsprach, abgesehen von einem längeren Radstand, technisch dem Silver Spirit. Auch das Karosseriedesign beider Modelle war identisch. Die Verlängerung kam hierbei gänzlich den Fondpassagieren zugute. Allerdings war der Silver Spur, anders als die kürzere Basisversion, serienmäßig mit einem Vinyl Dach (hier Everflex genannt), den Radkappen der Corniche sowie einem Rolls-Royce Logo an der C-Säule ausgestattet.



Automat, Servolenkung, Leder, Klimaanlage, etc. Schweizer Auslieferung, 64'000 km, Serviceheft. Neupreis 1983 CHF 246'000.00! Sehr guter und äusserst gepflegter Originalzustand.

Letzte MFK im Juli 2017.

Boîte automatique, direction assistée, cuir, air conditionné, etc. Livraison suisse, 64'000 km, carnet de services. Prix neuf en 1983 CHF 246'000.00! Très bon état d'origine, extrêmement soigné.

Dernière expertise passée en juillet 2017.

Lot 60

6'238 Fahrzeuge (1980-89)
V8

6'750 cm³
ca. 240 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 32'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 61

3'353 Fahrzeuge (alle 914/6)
6 Zylinder Boxer
1'991 cm³
110 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 85'000 - 95'000

Story auto-motor-und-sport.de
Fotos Oldtimer Galerie

Porsche 914/6 „GT“, 1971

Der Porsche 914 ist ein Sportwagen mit luftgekühltem Boxermotor, der aus einer Kooperation von Volkswagen und Porsche entstand. Er wurde von Herbst 1969 bis Anfang 1976 in knapp 120'000 Einheiten gebaut.

Die meisten 914 stellte Karmann in Osnabrück als VW-Porsche (914/4) her. Sie hatten einen 1,7-Liter-Vierzylinder-Boxermotor des VW Typ 4 mit 80 PS, der hinter den Sitzen eingebaut war. Der Porsche 914/6 mit dem 110 PS starken 2,0-Liter-Sechszylinder-Boxermotor des Porsche 911 T wurde bei Porsche in Stuttgart montiert.

Hauptmerkmal des 914 ist die Konstruktion als zweiseitiges Mittelmotor-Coupé mit Targadach, das im hinteren Kofferraum verstaut werden kann. Die Feststellbremse ist links vom Fahrersitz angeordnet; zwischen den Sitzen gibt es eine schmale Notsitzfläche, die den Wagen offiziell zum Dreisitzer macht.

In der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre suchte VW nach einem sportlichen Modell als Nachfolger des auf dem VW Typ 3 basierenden Karmann Ghia (Typ 34). Porsche hatte kein preiswertes Einstiegsmodell, seit 1965 der 356 eingestellt worden war und der 912 – ein 911 mit dem 90 PS starken Vierzylindermotor des 356 C – sich gegenüber den Sportwagen der Konkurrenz nicht behaupten konnte.

Ferry Porsche und der mit der Familie Porsche eng verbundene VW-Chef Heinrich Nordhoff (dessen Tochter Elisabeth mit Ferrys Neffen Ernst Piëch verheiratet war) vereinbarten per Handschlag, dass Porsche sich mit seinem Sportwagen-Know-how an der Entwicklung eines gemeinsamen Modells beteiligt, das getrennt als VW-Variante und als Porsche-Fahrzeug vertrieben werden sollte. VW würde über einen hohen Absatz für geringe Fertigungskosten sorgen; Porsche sollte über die damit erreichbaren geringen Stückkosten für die Entwicklungsarbeit entlohnt werden. Die Karosserien sollte Karmann fertigen.

Es sah also nach einem perfekten Win-Win-Geschäft aus. Als am 1. März 1968 der erste 914-Prototyp vorgestellt wurde, war Nordhoff schwer erkrankt. Er starb am 12. April 1968. Sein Nachfolger bei VW, Kurt Lotz, war nicht

mit der Porsche-Dynastie verbandelt und soll die mündliche Vereinbarung zwischen Nordhoff und Ferry Porsche nicht anerkannt haben. Er soll der Ansicht gewesen sein, VW habe alle Rechte an der Karosserie, weshalb Porsche sie allenfalls gegen Beteiligung an den Werkzeugkosten erhalten würde. Das Preis- und Vermarktungskonzept des 914 war damit bereits vor Beginn der Serienproduktion gescheitert.

Als Kompromiss gründeten VW und Porsche Anfang 1969 für Marketing und Vertrieb des 914 die „VW-Porsche Vertriebs G.m.b.H.“ (kurz VG), die bald vom Stuttgarter Porsche-Gelände ins nahegelegene Ludwigsburg umzog. Dies ist der Grund, wieso Werksfahrzeuge des 914/4 auf Fotos zumeist mit dem Kennzeichen „LB“ zu sehen sind. In Europa wurde der Wagen daraufhin von der VG als „VW-Porsche“ verkauft. Dies führte zur Verspottung als „Volks-Porsche“ (auch: „Volksorsche“) oder gar als „VoPo“, obwohl der Marketing-Leiter der VG, Fritz Huschke von Hanstein, bei der Pressevorführung eindringlich gebeten hatte, diese Abkürzung der DDR-Volkspolizei nicht für den 914er zu verwenden.

Zu diesem Image und der unklaren Positionierung zwischen VW und Porsche kamen Verarbeitungsmängel der ersten Exemplare und Rostanfälligkeit. Als ältere Gebrauchtwagen wurden sie von ihren Besitzern häufig wenig gepflegt, aber umso mehr getunt.

In Nordamerika wurde der 914 wegen des gemeinsamen Vertriebsnetzes von Audi und Porsche als Porsche verkauft und mit entsprechenden Logos und Wappen versehen. Aber auch die US-Modelle des 914 mit Vierzylindermotor wurden vom Volkswagenwerk hergestellt. Hersteller der Sechszylinder-Modelle war Porsche, und das steht auch im Kfz-Brief. Die von Karmann aus Osnabrück angelieferte Rohkarosserie wurde bei Porsche in Stuttgart komplettiert. Von Herbst 1969 bis Sommer 1972 wurde der 914/4 mit dem 80 PS starken 1,7-Liter-Einspritzmotor (D-Jetronic) des VW 411 E angeboten. 1970 kostete der Wagen ohne Sonderausstattung 12.250 DM. Der 914/6 mit dem 110



PS starken Sechszylinder-Boxermotor des Porsche 911 T kostete 19'980 DM.

Da das vergleichbare Targa-Modell des Porsche 911 T mit mehr Leistung (125 PS) nur etwa 16 Prozent mehr kostete (23'199 DM), entschieden sich im ersten Modelljahr nur 2'657 Käufer für den 914/6; in den Folgejahren brachen mit 432 (1971) bzw. 229 (1972) Exemplaren die Verkaufszahlen völlig ein und der 914/6 wurde ab Mitte 1972 (Modelljahr 1973) nicht weiter angeboten.

Für den 914/6 konnten als Zusatzausstattung Kotflügelverbreiterungen aus Stahl (M471) bestellt werden, die dem Wagen das Aussehen des sog. 914/6 GT gaben.

Im Rennsport wurde vor allem der durch das so genannte „Sport-Kit“ modifizierte Porsche 914/6 R eingesetzt. Wegen seiner Zulassung in der GT-Klasse der FIA setzte sich für ihn der Name Porsche 914/6 GT durch.

Es wurden im Werk etwa 32 Porsche 914/6 GT hergestellt, hinzu kamen ca. 400 offizielle GT-Kits von Porsche. Da die GTs Fahrgestellnummern aus der laufenden Produktion hatten, ist eine exakte Identifizierung sehr schwierig. Die Rennversion des 914/6 GT hatte unter anderem Kotflügelverbreiterungen, Karosserieverstärkungen einen zusätzlichen Front-Ölkühler und einen 2,0-Liter-Motor mit Doppelzündung.

3. Name und Wohnort des Erzeugers des Fahrzeuges und des Auftrags: Volkswagenwerk AG, Wolfsburg, BRD		Porsche-Nummer: 4543	
4. Benennung der Typenbezeichnung des Fahrzeuges: Porsche 914/6		Endgültige Bezeichnung: Rennmotor	
5. Technische Beschreibung des Fahrzeuges: An der Fahrzeug-, der Auftrags-, Anzahl der Sitzplätze, Sitzplätze: Belegbarkeit: 2 Personen, 2 Erwachsene, 2 Kinder 2 Sitze		a) Abmessungen: 1) Fahrzeuglänge: 3.900 mm 2) Anzahl der Achsen: 2 3) Hub und Bohrung: 80 mm / 80 mm 4) Gesamthubraum: 1.991 Liter 5) Getriebe: 5 Stufen 6) Getriebe-Massnahmen der Kupplung: 110 mm 7) Motor: 2,0 Liter, 16 Ventile, 110 PS 8) Motor: 2,0 Liter, 16 Ventile, 110 PS	
Eigengewicht: 1.080 kg Zuladung (Belastung): 300 kg Zuladung Gesamtgewicht: 1.380 kg		Nennleistung: kg Nennleistung: kg	
Zuladung Achsen: vorne: kg hinten: kg		Zahl und Art der Bremsen: vorne: 220/230 mm hinten: 220/230 mm Bremsenart: Scheibenbremsen	
Zugkraft: kg Zugkraft: kg		Anzahl und Art der Ventile: vorne: 220/230 mm hinten: 220/230 mm Bremsenart: Scheibenbremsen	
Zugkraft: kg Zugkraft: kg		Anzahl und Art der Ventile: vorne: 220/230 mm hinten: 220/230 mm Bremsenart: Scheibenbremsen	



Radstand: 2.520 mm Spurweite: vorne: 1.351 mm hinten: 1.382 mm Überholspur: 1.1 m Größe Länge: 3.900 mm Breite: 1.590 mm Höhe: 1.235 mm Höchstgeschwindigkeit auf ebener und gerader Bahn: 160 km/h An der Achsgruppenbezeichnung: An der Typenbezeichnung der Motorisierung und Name des Erzeugers: Porsche		4. Bild der Fahrzeug 914/6 Bild: am 28. 05. 1971 Bescheinigung: Ausgabefirma Prüfung vom 28. 05. 1971, dass die im genehmigten Fahrzeug die Motorisierung die Zulassung 1971 mit der Zulassungsnummer 191 entspricht in Punkt 7. Infolgedessen Änderungen an genehmigten Fahrzeugen. Gegen diese Bescheinigung kann binnen zwei Jahren nach Ausstellung bei dem ausstellenden oder entsprechend befugten Sachverständigen Einspruch erhoben werden. 45 km/h am 28. 05. 1971 Für den Landbesitzer: (Signature)	
---	--	---	--



Gemäss dem alten österreichischen Einzelgenehmigungsbescheid, wurde der Wagen am 28. Mai 1971 als 914/6 mit GT-Verbreiterungen in Wien abgenommen und am 2. Juni 1971 erstmals zugelassen. Nach einigen Haltern in Österreich wurde das Fahrzeug 2013 in die Schweiz importiert. Nach der Zulassung wurde der 914/6 bei verschiedenen historischen Veranstaltungen – u.A. historische Monte Carlo 2014, Cento Ore 2014 & 2015 – eingesetzt. Zwischen 2013 und 2015 wurde der Porsche stets aufwändig gewartet und laufen optimiert. Belege für über CHF 100'000.00 vorhanden. Ausgestattet mit einem 2,5-Liter Motor mit ca. 260 PS, auf 916 Spezifikationen umgebautem 915-Getriebe mit Differenzialsperre, Sassa-Überrollkäfig, OMP WRC-Sitzen, Willans 4-Punkt Gurten und OMP Löschanlage, wird das Fahrzeug einem künftigen Besitzer viel Spass bereiten. Einsatzbereit. Mit FIA-HTP Periode G2, Klasse GTS21 – ausgestellt am 10. April 2012 durch die OSK. Schweizer Fahrzeugausweis mit der letzten MFK im November 2016.

HISTORIC TECHNICAL PASSPORT - VALID IN: HILL-CLIMB - RALLY - RACING This Technical Passport is not a certificate of authenticity, nor does it in any way verify the history of the car or its constituent parts. A Technical Passport merely confirms that at the date of the inspection, the car appeared to be eligible to compete in FIA-sanctioned events of historic vehicles. The items shown below as "accessories" are those claimed by the owner based upon his best available knowledge.			
Issuing ASN: O S K		Form Number: A 5469	
Period: G2 - 1970 to 1971		Category: Competition GT Car	
FIA Class: GTS 21			
THE ORIGINAL OF THIS DOCUMENT WAS COMPLETED IN ACCORDANCE WITH APPENDIX "K" TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE. FOR CARS TAKING PART IN HISTORIC COMPETITIONS, THIS CERTIFIED COPY OF THE ORIGINAL FORM REMAINS THE PROPERTY OF THE FIA AND, IF REPLACED WITH A NEW FORM, MUST BE RETURNED TO THE ISSUING ASN WHICH HOLDS THE ORIGINAL.			
Design approved: P O R S C H E Model number: 914 / 6 Engine type: F L A T 4 D O H C Engine cylinder capacity: X = 1991 cm³ FIA homologation form number (if applicable): 626		Date of original manufacture awarded: 1971 Year awarded: 1971 FIA identity n°: O S K Vehicle chassis / VIN n°: 9141498212 Number of relevant valid pages of homologation form: 21	
We, the OSK, have checked the information given on this form and confirm that to the best of our knowledge and belief, the car complies with the period specification of the make and model represented.			
Date: 10.04.2012		Signature: (Signature) Name and status of signatory: VIC DIETMAYER	
OSK HISTORIC HEAD OF DEPARTMENT Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club Oberste Nationale Sportkommission für den Kraftfahrzeugsport 1/12			



Conformément à l'ancienne décision d'agrément individuelle autrichienne, la voiture a été vérifiée le 28 mai 1971 en tant que 914/6 avec des élargissements GT à Vienne et, le 2 juin 1971, elle a été immatriculée pour la première fois. Après quelques propriétaires en Autriche, le véhicule a été importé en Suisse en 2013. Après l'homologation, la 914/6 était utilisée à divers événements historiques – Rallye Monte Carlo historique 2014, Cento Ore 2014 & 2015, etc. Entre 2013 et 2015, la Porsche a toujours été méticuleusement entretenue et optimisée. Factures pour plus de CHF 100'000.00 disponibles. Équipé d'un moteur de 2,5 litres d'environ 260 ch, d'une boîte de vitesses 915 modifiée en spécification 916 avec blocage de différentiel, d'un arceau Sassa, de sièges OMP WRC, de ceintures 4 points Willans et d'un système d'extinction OMP, le véhicule sera amusant pour un futur propriétaire. Prêt à rouler. Avec un passeport FIA HTP, période G2, classe GTS21 – émise le 10 avril 2012 par l'OSK. Permis de circulation suisse avec la dernière expertise passée en novembre 2016.





Lot 62

Unikat
6 Zylinder Reihe
3'442 cm³
163 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 150'000 - 200'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie



Jaguar XK 120 Autenrieth-Cabrio, 1951

Man hatte schon eine Weile über einen neuen Jaguar Sportwagen gemunkelt, als er in London Ende Oktober 1948 präsentiert wurde. Schliesslich hatte dem Vorgänger S.S. 100 ein guter Ruf nach und von der Firma Jaguar erwartete man einen Nachfolger.

Die Automobil Revue begrüsst den neuen Sportwagen mit der gebotenen Vorsicht:

“Eine wirkliche Sensation ist der neue Jaguar-Sportwagen, dessen technische Merkmale weit über dem heute verhältnismässig bescheidenen Preis von 988 Pfund Sterling, also gleich viel wie die Limousine, zu liegen scheinen. Ein Zweisitzer mit 160 PS und einer bestechend schönen Karosserie ist heute für die Summe vorteilhaft zu nennen, wenn er den Erwartungen entspricht. Das Fahrgestell des Sporttyps gleicht demjenigen des neuen Jaguar Mark V mit Torsionsstabfederung vorn und tiefgekröpftem Chassis.”

Man sprach zunächst noch von einem Zweilitermotor, der in ähnlicher Ausprägung ja bereits seine Feuerprobe in Lt. Col. Goldie Gardners Rekordwagen bestanden hatte. Das Auto dazu sollte XK 100 heissen, ging aber nie in Serie. Aber der in London präsentierte XK 120 hatte bereits den neuen Reihen-Sechszylinder im Bug, der Jaguar noch über Jahrzehnte begleiten sollte. Man rechnete mit etwa 200 Exemplaren die man vom XK 120 zu verkaufen erwartete, nicht zuletzt, um den neuen Motor zu testen. Doch die Nachfrage war deutlich grösser als erwartet - produziert wurden nämlich bis 1954 12'055 Exemplare. Und dies hatte verständliche Gründe.

Das Herzstück des neuen Sportwagens war der 3,4-Liter-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und zwei SU-Vergasern. Die schräg hängenden Ventile waren in einem Aluminium-Zylinderkopf untergebracht, die Nockenwellen wurden über Ketten angetrieben. Die Kraft wurde über ein Vierganggetriebe an die Hinterachse geführt.

Den Salonbesuchern mehr aufgefallen als der Motor war aber die geradezu hinreissende Karosserie, die man in aller Eile für den Sportwagen gezeichnet hatte. Die Pro-

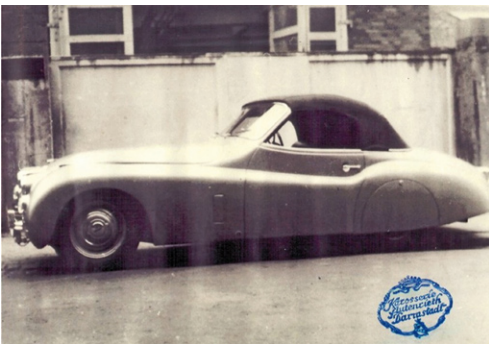
totypen wie auch die ersten rund 200 Serienexemplare wurden mit Aluminiumblechen über einen Eschenholzrahmen beplankt, später ging man vor allem aus Kosten und Kapazitätsgründen zu einer Ganzstahlkarosserie über, die sich optisch aber kaum vom Vorgänger unterschied.

Fließende Linien, integrierte Scheinwerfer, eine tiefe Gürtellinie mit rund auslaufendem Heck und ein weit hinten und tief integriertes Passagierabteil kennzeichneten den meisterlich Wurf. Neben anderen Neuheiten wie einem MG TC, einem Panhard-Dyna oder einem Talbot-Lago Baby muss der Jaguar damals wie ein Auto von einem anderen Stern gewirkt haben.

Aber der Jaguar XK 120 war nicht nur schön, er war auch schnell. Die angepeilte Höchstgeschwindigkeit von 120 Meilen pro Stunde (daher die Fahrzeugbezeichnung) schaffte er problemlos, aber es ging auch noch schneller. Mit Verdeck fuhr ein Testwagen in Jabbeke 203 km/h, ohne Dach und Windschutzscheibe wurden sogar 214 km/h erreicht. Bei einem 24-Stunden-Dauerlauf in Montlhéry schafften Leslie Johnson und Stirling Moss 1950 im Schnitt 173 km/h inklusive aller Tankstopps und Fahrerwechsel,



1951 gelang Johnson ein Einstundensprint mit einem Schnitt von 212 km/h. Im Jahr 1952 setzten Moss und Johnson dann in einem Coupé noch einen drauf und fuhren während sieben Tagen neue Rekorde über verschiedene Distanzen bis 25'000 km ein. Viel eindrücklicher konnte die Zuverlässigkeit des Wagens nicht demonstriert werden.



Dieser XK 120 wurde als Roadster im August 1951 im Auftrag eines Frankfurter Unternehmers direkt an die ersten Darmstädter Karosseriewerke Autenrieth geliefert um dort mit einer neuen Karosserie versehen zu werden. Hierzu wurde der Wagen komplett zerlegt und gemäss den - für Autenrieth typischen - Vorgaben des „goldenen Schnitts“ eine neue, deutlich geräumigere, Cabriolet Karosserie angefertigt. Wie in Darmstadt üblich, wurde die Karosserie in zwei Hälften und durch zwei Arbeitsgruppen hergestellt - die unvermeidlichen Grössenunterschiede der beiden Karosseriehälften sind bei geöffneter Motorhaube auch heute noch ersichtlich.

Die Sitze wurden durch die Firma Schlaraffia speziell für diesen Wagen angefertigt. Am Armaturenbrett fand sich die typische „Bierpinsellasur“, und es wurden spezielle gegenläufige Instrumente eingebaut.

Das Cabrio erhielt eine einteilige Panorama-Windschutzscheibe, Türgriffe des BMW 327, eine Heizung und eine Lackierung in der Hausfarbe hellblau.

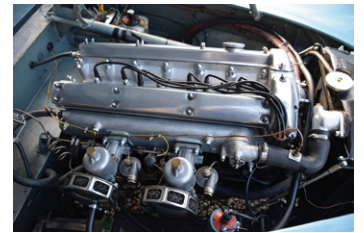
Die Jaguar-Mechanik blieb zwar unangetastet, dennoch beliefen sich alleine die Umbaukosten auf damals unglaubliche DM 36'000.- (zuzüglich des Basisfahrzeuges zum Neupreis von DM 18'900.-). Diese enormen Gestehungskosten verhinderten letztlich die geplante Kleinserie von 8 Fahrzeugen - es blieb bei diesem Unikat welches im Juni 1952 an den stolzen Besitzer übergeben wurde.

Nach einem bewegten Leben - mit zwischenzeitlicher Beschlagnahmung durch das Finanzamt - und Austausch des Motors durch ein Aggregat aus einem Jaguar XK 140, wurde der Wagen schliesslich in einem Schuppen abgestellt und für fast 25 Jahre vergessen. Im September 1990 wurde der Wagen vom Verfasser des Autenrieth-Kompendiums entdeckt und von 1991 bis 1994 restauriert. Nach einigen Besitzerwechseln zwischen 2000 und 2004 gelangte das Fahrzeug schliesslich zum aktuellen Halter welcher zwischen 2010 und 2012 eine zweite, umfangreiche, Restauration durchführen liess. Nach umfangreicher Recherche wurde 2010 der Originalmotor des XK 120 bei einem der ehemaligen Besitzer in einem Schuppen aufgefunden. Er konnte erworben werden und nach kompletter Revision fanden Fahrzeug und Motor nach fast drei Jahrzehnten wieder zusammen.

Sowohl Fahrzeuggeschichte als auch die Restaurationsarbeiten sind umfangreich dokumentiert. Dieses Cabriolet ist ein einmaliger Zeuge des deutschen Wirtschaftswunders und präsentiert sich in sehr gutem Zustand, mit Matching-Numbers und EU-Fahrzeugpapieren. In der Schweiz nicht verzollt.



Cette XK 120 a été livrée en tant que Roadster en août 1951 au nom d'un entrepreneur de Francfort directement à la carrosserie „Erste Darmstädter Karosseriewerke Autenrieth“ pour y être pourvue d'une nouvelle carrosserie. Pour ce faire, la voiture a été complètement démontée et un nouveau corps cabriolet beaucoup plus spacieux a été fabriqué selon les spécifications typiques de la „section dorée“ d'Autenrieth. Comme d'habitude à Darmstadt, la carrosserie a été fait en deux moitiés et par deux groupes de travail - les différences de taille inévitables des deux moitiés du corps sont encore visibles lorsque le capot est ouvert. Les sièges ont été fabriqués par la société Schlaraffia spécialement pour cette voiture et le tableau de bord avec une peinture artistique a reçu un ensemble d'instruments contrarotatifs. Le cabriolet a reçu un pare-brise panoramique monobloc, poignées de porte de la BMW 327, un chauffage et une peinture dans la couleur de la maison bleu clair. Bien que la mécanique Jaguar soit restée inchangée, les coûts de conversion à eux seuls s'élevaient à un montant incroyable de 36'000.- DM (plus le véhicule de base pour le prix de 18'900.- DM). Ces énormes coûts de production ont finalement empêché la petite série prévue de 8 véhicules - il est resté avec cet unique qui a été remis en juin 1952 à l'heureux propriétaire. Après une vie mouvementée - avec la confiscation provisoire par le bureau des impôts - et le remplacement du moteur par un assemblage d'une Jaguar XK 140, la voiture a finalement été garée dans une grange et oubliée pendant près de 25 ans. En septembre 1990, la voiture a été découverte par l'auteur du „Autenrieth Compendium“ qui l'a restaurée entre 1991 et 1994. Après quelques changements de propriétaire entre 2000 et 2004, le véhicule est enfin arrivé chez le propriétaire actuel qui a eu une seconde, vaste, restauration effectuée entre 2010 et 2012. Après de longues recherches en 2010, le moteur original de cette XK 120 a été acheté. Il a été complètement révisé et en 2012 il a été alimenté par son châssis d'origine. L'historique du véhicule ainsi que les travaux de restauration sont largement documentés. Ce cabriolet est un témoin unique du miracle économique allemand et se présente en très bon état, avec des numéros correspondants et des documents de la CE. Ne pas dédouané en Suisse





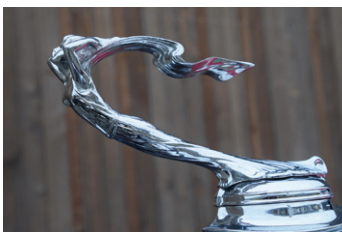
Lot 63

5'725 Fahrzeuge (alle V12)
V12
6'030 cm³
135 PS bei 3'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 175'000 - 200'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Cadillac 370A V12 Convertible Coupé, 1931

Im Oktober 1930 lancierte Cadillac als neue mittlere Modellreihe zwischen dem Series 355 mit V8-Motor und dem Cadillac V-16 die Baureihe Series 370 mit V12-Maschine; die Modellbezeichnung entspricht (etwa) dem Hubraum des Motors gemessen in Kubikzoll.

Im ersten Modelljahr 1931 (Series 370-A) wurden auf zwei unterschiedlichen Radständen (140/143 Zoll bzw. 355,6/363,2 cm) 6 unterschiedliche Versionen mit Karosserien der zu General Motors gehörenden Karosseriebauers Fisher sowie etwa 25 Varianten mit Fleetwood-Karosserie angeboten. Für Sonderaufbauten stand ein Chassis mit einem Radstand von 386,1 cm zur Verfügung. Preislich lag der 370 rund 1100 Dollar über den V8-Modellen und gut 3000 Dollar oder mehr unter dem exklusiven V-16.

Der 45°-V12 (Bohrung × Hub: 79,4 × 101,6 mm) war eine um vier Zylinder gekürzte Version des 1928 eingeführten V-16 mit etwas höherer Bohrung und leistete 135 PS.

1932 (Series 370-B) wurden vom Zwölfzylinder 4 Versionen (Roadster, Cabrio, Coupé, Standard-Limousine) mit Fisher-Karosserien auf dem kurzen Radstand der Achtzylinder-Series 355 angeboten (340,4 cm), ferner 9 Fisher-Versionen und 22 Fleetwood-Modelle auf dem bekannten Radstand von 355,6 cm; der Radstand von 363,2 cm entfiel. Die Langversion des Chassis für Sonderaufbauten blieb im Programm.

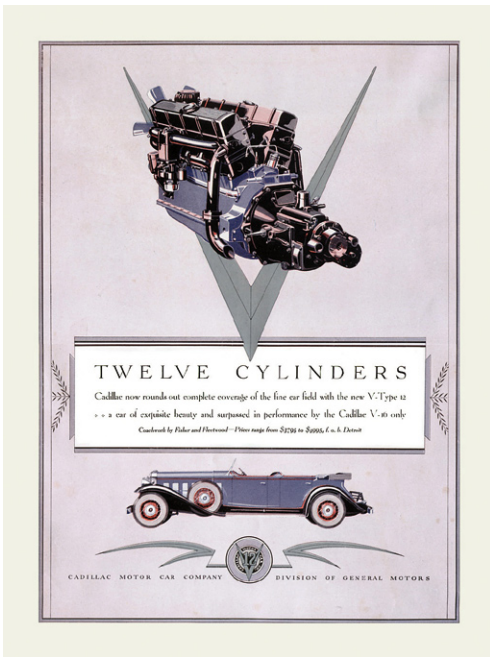
Der Jahrgang 1933 (Series 370-C) unterschied sich von den Vorjahresmodellen nur in minimalen Details, allerdings wurde das Modellangebot reduziert (3 Ausführungen kurz mit Fisher-Karosserie; 7 Seri-

en- und 18 Sonderkarosserien auf langem Radstand von Fleetwood sowie das Lang-Chassis).

Mit der Einführung der neuen Series 10/20/30-Modelle mit V8 zum Modelljahr 1935, die es auf kurzem, aber auch sehr langem Radstand (370,8 cm) gab, bauten alle V12-Modelle des Jahrgangs (Series 370-D) auf dem neuen langen Chassis mit dem Radstand von 370,8 cm auf. Angeboten wurden in dieser Baureihe nunmehr ausschließlich Fleetwood-Karosserien (identisch mit den Karosserien, die Fleetwood für die V8- und die V-16-Reihen lieferte); zur Wahl standen 52 verschiedene Karosserien in neuer Formgebung mit bauchigen, vom Karosseriekörper abgesetzten Vorderkotflügeln und nach hinten geneigtem Kühlergrill sowie schräg gestellter, in den meisten Fällen V-förmig zugespitzter Windschutzscheibe.

1936 wurde der Series 370 in Series 40 umbenannt. Vom 370 entstanden in 4 Jahren insgesamt rund 9'000 Stück.





Sehr seltenes Cadillac V12 Convertible Coupé mit Schwiegermattersitz. Schweizer Erstzulassung im Mai 1932! Chassis, Karosserie und Interieur 1991 restauriert, Fotodokumentation vorhanden. Seit 1995 im selben Besitz. Motor 1999 komplett revidiert, Belege vorhanden. Sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juli 2015.

Cadillac V12 Convertible Coupé avec siège de belle mère très rare. Première mise en circulation en Suisse en mai 1932! Châssis, carrosserie et intérieur restaurés en 1991, documentation photos disponible. Au même propriétaire depuis 1995. Moteur complètement révisé en 1999, factures disponibles. Très bon état.

Dernière expertise en tant que véhicule vétéran en juillet 2015.

Angaben über das Motorfahrzeug - Indications relatives au véhicule automobile - Indicazioni concernenti l'autoveicolo		Halter - Détenteur - Detentore	
Genre du véhicule automobile: Personenautomobil		Name und Vorname: Ruff Otto,	
Bezeichnung: Benzin		Cognome e nome: Ruff Otto,	
Hersteller des Fahrzeuges: "Cadillac"		Geburtsdatum: 27.2.1886. Beruf: Wurstfabrik.	
Hersteller des Fahrzeuges: "Cadillac"		Date de naissance: 27.2.1886. Profession: Wurstfabrik.	
Wohnort: Zürich 3, Uetlibergstr. 50.		Domicile: Zürich	
Herstellungsjahr: 1932		Domicile: Zürich	
Anzahl der Zylinder: 12		Unterschrift des Halters: [Signature]	
Zylinderbohrung: 79,3		Unterschrift und Stempel der Behörde: [Signature]	
Karosserie Form: Cabriolet		Firma des Halters: [Signature]	
Leichtgewicht des Fahrzeuges: 2520		Firma des Halters: [Signature]	
Zahl der Plätze: 2/4		Firma des Halters: [Signature]	
Anhänger - Remorque - Rimorchio		Firma des Halters: [Signature]	
Seitenwagen: Nein		Firma des Halters: [Signature]	
Expertenbericht Nr.: 114100		Firma des Halters: [Signature]	
Kontrollschild Nr.: ZH 6401		Firma des Halters: [Signature]	
Steuern: 502.50		Firma des Halters: [Signature]	
Impôt: 9 Monate		Firma des Halters: [Signature]	

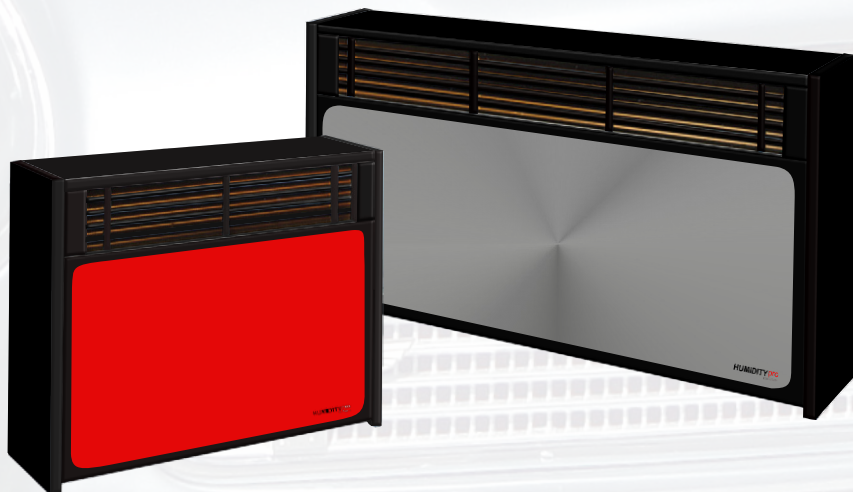


HUMIDITY pro

by Calorex

Dehumidifier with style for your garage

- High performance level
- Industrial hot gas automatic defrost
- Automatic controlled hygostat
- Works even in unheated rooms
- Connectable to external pump
- Available in every desired color



*Protects against:
Corrosion and rust
Mould and bacteria*

**Top Speed TV host
Martin Utberg:**

*"This is how every classic car
should be protected against
corrosion and mould"*

www.humidity-pro.com

Importer for Switzerland:

Graber

Graber Sportgarage AG
Gürbestrasse 3
CH-3125 Toffen
Tel.: +41(0) 31 819 48 41





BMW Z8 Roadster, 2001

Der BMW Z8 ist ein Sportwagen des Münchener Automobilherstellers BMW. Von März 2000 bis Juli 2003 wurden 5703 Exemplare in Handarbeit produziert (davon 555 „Alpina“).

Das Design mit breiter BMW-Niere und seitlichen Luft-einlässen, das sich an dem von 1956 bis 1959 produzierten Roadster BMW 507 orientierte, entwarf Henrik Fisker. Den Innenraum gestalteten Mike Ninic und Bruno Amantino, das Lenkrad David Carp. Eine von Adrian van Hooydonk und David Carp in enger Abstimmung mit den Designern Fisker und Ninic betreute Studie unter der Bezeichnung Z 07 war bereits 1997 auf der Motor-Show in Tokio und 1998 in Detroit zu sehen.

Der 4,40 Meter lange, 1,83 Meter breite und 1,31 Meter hohe Roadster hat den 5,0-Liter-V8-Motor des BMW M5. Der Motor leistet maximal 294 kW und beschleunigt den Z8 in 4,7 Sekunden auf 100 km/h. Fliehkraftgeregelte Ölabsaugpumpen sorgen dafür, dass der Ölfilm bei hohen Kurvengeschwindigkeiten und entsprechender Seitenneigung des Wagens nicht reißt. Die Kraft wird über ein 6-Gang-Schaltgetriebe auf die Hinterräder übertragen.

Der Aufbau des Z8 besteht aus einem selbsttragenden Aluminiumrahmen mit einer aufgeschraubten Außenhaut. Die Hohlräume sind nicht versiegelt, da Aluminium nicht rostet. Durch diese Art der Konstruktion ist die Karosserie verhältnismäßig leicht und äußerst verwindungssteif. Die Seitenschwellerverkleidungen sowie die vorderen und hinteren Stoßfänger mit integrierten Antennen für Radio, Navigation und Telefon bestehen aus Polyurethan.

Der Innenraum bietet Platz für zwei Personen. Die Sitze mit Lederbezug sind beheizbar und elektrisch zu verstellen. Das Lenkrad mit drei Speichen, die aus jeweils vier dünnen Metallstäben bestehen, erinnert an den Stil der 1950er-Jahre. Verstärkt wird der Klasseindruck durch die in der Mitte des Armaturenbretts angeordneten Rundinstrumente und den Starterknopf.

Das Roadsterverdeck wird servounterstützt von Hand geschlossen und die Persenning im 203 Liter fassenden Kofferraum abgelegt. Für den Winter hat der Z8 serienmäßig ein Hardtop mit heizbarer Heckscheibe.



Dieser Z8 in der, für klassische Sportwagen typischen, Farbkombination silber mit rot-schwarzer Lederausstattung wurde in die Schweiz ausgeliefert. Aus zweiter Hand, mit garantiert erst 72'500 km, Serviceheft, sowie Hardtop mit zugehörigem Ständer und Schutzhülle, präsentiert sich das Fahrzeug in sehr gutem Zustand. **Die letzte MFK erfolgte im März 2018.** Bei nur 1'262 Fahrzeugen in dieser Farbkombination weltweit, ist dieser Z8 sicher eine seltene Gelegenheit ein Stück deutscher Automobilgeschichte zu erwerben.

*Cette Z8, livrée neuve en Suisse, a été commandé dans la combinaison de couleur la plus classique, l'argent avec une garniture en cuir rouge et noir. La voiture n'a eu que deux propriétaires et elle n'a parcouru que 72'500 km garantis. La Z8, qui est en excellent état, sera vendue avec son hardtop fourni par l'usine, porte-hardtop et housse de protection inclus. Le carnet de services est également avec la voiture et **elle a passé la dernière expertise en mars 2018.** Avec seulement 1'262 Z8 livrées dans cette combinaison de couleurs, la BMW offre une chance rare de posséder un morceau de l'histoire automobile allemande.*

Lot 64

5'703 Fahrzeuge
V8
4'941 cm³
400 PS bei 6'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 225'000 - 250'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 65

5'703 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
3'567 cm³
87 PS bei 3'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 50'000 - 60'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Daniel Reinhard / OG



Dodge D8 Cabriolet Langenthal, 1938

Der Dodge Serie D8 war ein PKW der Firma Dodge in Detroit, der als ein Nachfolger der Dodge D5-Serie im Oktober 1937 als Modell 1938 vorgestellt wurde.

Der Wagen hatte - wie seine Vorgänger - einen seitengesteuerten Sechszylinder-Reihenmotor mit 3567 cm³, der 87 bhp bei 3600/min. leistete. Einscheiben-Trockenkupplung, Dreiganggetriebe und Hinterradantrieb hatte auch dieses Fahrzeug. Auf Wunsch war eine Halbautomatik (durch Vakuum automatisch betätigte Kupplung) verfügbar.

Auch die Serie D8 war mit zwei Radständen verfügbar: Die meisten Aufbauten gab es auf dem Fahrgestell mit 2921 mm Radstand, die siebensitzige Touring-Limousine und die fünfsitzige Pullman-Limousine besaßen 3353 mm Radstand. Die Karosserien waren geringfügig überarbeitet worden: Der Kühlergrill hatte Chromstreifen entlang des Mittelsteges erhalten und der gesamte Kühlergrill stand wieder senkrecht. Als Aufbauten wurden - wie beim Vorgänger - eine zwei- oder viertürige Limousine, jeweils in „Normalausführung“ (mit Fließheck, aber ohne Kofferraum) und in „Touringausführung“ (mit Fließheck und hinten angeschlossenem Kofferraum) angeboten. Daneben gab es zwei unterschiedliche zweitürige Coupés (Business und R/S), sowie ein zwei- und ein viertüriges Cabriolet auf dem kurzen Fahrgestell. R/S-Coupe und zweitüriges Cabriolet gab es wahlweise mit zwei oder vier Sitzplätzen. Das lange Fahrgestell wurde neben den oben beschriebenen Karosserien auch noch mit allen mechanischen Komponenten, aber ohne Aufbauten, geliefert, sodass es kundenseitig an Karosseriebaubetriebe vergeben werden konnte, die es mit Spezialaufbauten versehen.

Bereits im Oktober 1938 wurde die Serie D8 vom Modell Luxury Liner abgelöst.

2018 hat man bei der Carrosserie Langenthal AG in Langenthal allen Grund zum Feiern, denn das Unternehmen ist genau 130 Jahre zuvor von Fritz Grogg (1861-1924) gegründet worden. Daß der Karosseriebetrieb heute noch existiert und sich bester wirtschaftlicher Gesundheit erfreut, hat seine Hauptursache in geschickter Geschäftsführung. Wie so viele Unternehmen dieser Art kam man über den Kutschen- und Wagenbau ins Autogeschäft, fuhr aber von Anfang an zweigleisig: Neben Personenwagen, die mit kostbaren Sonderkarosserien eingekleidet wurden, bestückte man Nutzfahrzeuge mit entsprechenden Aufbauten. Es war vor allem das Verdienst von Fritz Grogg, dem Inhaber der Carrosserie Langenthal, diesen Weg eingeschlagen und damit für die Zukunft gut vorgesorgt zu haben. Als sich in den fünfziger Jahren bei den Personenwagen die selbsttragende Bauweise immer mehr durchsetzte, war Langenthal - im Gegensatz zu vielen ähnlichen Betrieben - für die neue Situation gerüstet: Das Geschäft mit der teuren Maßkleidung für noble Personenwagen trat in den Hintergrund, dafür konzentrierte man sich auf den Nutzfahrzeug-Sektor.

Woran sich bis heute nichts geändert hat - man fertigt in Langenthal unter Anderem Kasten - und Kofferaufbauten, Anhänger und Sattelaufleger.





Sehr seltenes Cabriolet mit einer Sonderkarosserie der Schweizer Carrosserie Langenthal mit einem Verdeck nach Alexis Kellner Patent. Ex. Schweizer Armee. Über 30 Jahre im selben Besitz. Hintere Bremsen 2015 revidiert, Karosserie, Verdeck und Sitze vor einigen Jahren restauriert. Guter bis sehr guter Zustand. Letzte MFK im Mai 2016.

Cabriolet très rare avec une carrosserie spéciale de la carrosserie Suisse Langenthal avec une capote sous patent Alexis Kellner. Ancien véhicule de l'armée Suisse. Plus de 30 ans au même propriétaire. Freins arrière révisés en 2015, carrosserie, capote et sièges restaurés il y a quelques années. Bon à très bon état. Dernière expertise passée en mai 2016.





Lot 66

9'702 Fahrzeuge (1970 Verg.)
6 Zylinder Reihe
2'498 cm³
104 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 35'000

Story www.swisstrclub.ch
Fotos Oldtimer Galerie

Triumph TR 6, 1970

Um den Verkauf des TR neu anzukurbeln, suchten die Ingenieure bei Triumph nach einer neuen Karosserieform. Leider stand kein grosses Budget zur Verfügung. Da der italienische Hausdesigner Michelotti mit anderen Projekten beschäftigt war, wandte man sich an Karmann in Deutschland. Der Innenraum blieb identisch zu TR5 und TR250, und somit auch zu TR4 und TR4A. Unverändert blieben auch die Türen und die Windschutzscheibe. Karmann änderte jedoch Front, Motorhaube, Kotflügel und Kofferraum. Somit entstand kostengünstig der Eindruck eines brandneuen Autos. Die Räder sind mit 5 ½ Zoll grösser. Ausserdem erhält der TR6 vorne serienmässig einen Stabilisator und ein neues, einteiliges Hardtop. Der Motor ist der bereits bekannte 6-Zylinder mit 2498 cm³. Zunächst leistet er in den zwischen 1969 und 1972 produzierten Autos 150 PS, wie beim TR5. Ab 1973 wurde der Motor zugunsten einer besseren Laufruhe auf 124 PS gedrosselt. Ab Mai 1973 gibt es auch keine optionalen Speichenräder mehr. Der TR6 ist bis 1976 das mit Abstand meistverkaufte TR-Modell.

Der TR250 als separates Modell für den nordamerikanischen Markt wurde eingestellt. Aus ihm wurde auch hier der TR6, jedoch immer noch ohne die Kraftstoffeinspritzung. So leistet der 6-Zylinder-Motor mit zwei Vergasern bestückt die selben 104 PS wie beim TR250 oder sogar beim 4-Zylinder TR4A. In den sieben Jahren der Produktion dieses Modells musste der Motor ständig an die immer restriktiveren Umweltschutzgesetze angepasst werden. Während dieser Zeit werden auch das Getriebe und der Overdrive überarbeitet. Auch äusserlich gibt es einige Änderungen: Frontspoiler aus Kunststoff, Sitze mit Kopfstützen, verschiedene Abzeichen und Aufkleber und schreckliche Stossstangenhörner. Im Juli 1976 endet die Fertigung der Triumph TR im Werk in Coventry. Ein Kapitel schliesst sich.

Von November 1968 bis Juli 1976 wurden 94'619 Autos produziert, inklusive der Vergaserversion für die USA.



Vergaser. Seltenes Hardtop und Chrom-Speichenräder. Batterie, servofrein und zylinder von räder hinten neu. Sehr guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im März 2018.

Carburateur. Hardtop rare et jantes à rayons chromés. Batterie, servofrein et cylindres de roues arrière neufs. Très bon état général.

Dernière expertise en tant que véhicule vétéran passée en mars 2018.





Porsche 911 SC Cabriolet, 1983

Als das Porsche 911 SC Cabriolet 1982 vorgestellt wurde, konnte man nicht gerade von einem Boom der offenen Autos sprechen. Trotzdem half gerade die Cabrio-Variante dabei, den 911 als Langzeitklassiker zu etablieren.

Schon vom Porsche-Ur-Typ 356 gab es Cabriolet-Varianten und sie waren auch beliebt, obschon ihr Verkaufsanteil gegen Ende der Baureihe immer mehr zurückging.

Entsprechend wurden auch beim Nachfolger 901/911 offene Versionen diskutiert, auf den Markt kam aber 1965 dann nicht ein Cabriolet, sondern der Targa.

Allerdings hatte man durchaus auch an einer komplett offenen 901-Variante gearbeitet und sogar eine gebaut. Richtig nötig hatte man diese aber nicht und so war schon früh der Fokus der Entwickler auf die Coupé-Version gelegt worden, mit dem Nebeneffekt, dass ein geköpfter 901 einfach nicht stabil genug war und so der festigende Targa-Bügel nicht nur aus Sicherheits- sondern auch aus Steifigkeitsperspektive sehr viel Sinn machte.

Durch die Siebzigerjahre drängte sich eine Cabriolet-Variante vor allem wegen drohender Sicherheitsvorschriften in den USA nicht auf, zumal auch die Konsumenten nicht danach schrien.

Doch trotz aller Unkenrufe starb der richtig offene Wagen nicht aus und so zeigte Porsche an der IAA 1981 erstmals nach vielen Jahren wieder ein Vollcabriolet und zwar auf der Basis des Porsche 911 Turbo.

Zu verdanken hatte man die Initiative Porsche-Chef Peter W. Schutz, einem erklärten 911- und Cabriolet-Fan. Und es sollte sich zeigen, dass er einen guten Riecher hatte.

Die Studie löste einiges an Euphorie aus und so stand dann einige Monate später ein weitgehend seriennahes Porsche 911 SC Cabriolet auf dem Porsche-Stand des Genfer Autosalons 1982.

Und mit Beginn des Modelljahres 1983 kamen dann auch die Porsche-Kunden in den Genuss eines richtig offenen 911. Und sie bestellten, was das Zeug hielt. Schon bald stiegen die Lieferfristen auf über ein Jahr und der Anteil an der Produktion erreichte 35%.



Das erste Cabriolet in der 911er Geschichte. Nur 2'406 Fahrzeuge gebaut. Leder, Klimaanlage, 16" Fuchs-Felgen. 183'000 km, Serviceheft. Motor bei ca. 160'000 km revidiert und auf bleifreies Benzin umgerüstet, Fabrikneues Austauschgetriebe bei ca. 165'000 km, Karosserie teilweise restauriert, Interieur aufgefrischt, Belege vorhanden.

Sehr guter und gepflegter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juni 2016.

Premier cabriolet de la lignée des 911. Seulement 2'406 véhicules produits. Cuir, climatisation, jantes Fuchs en 16". 183'000 km, livret de service fourni. Moteur révisé et converti au sans-plomb à 160'000 km. Boîte neuve reçue à 165'000 km, carrosserie partiellement restaurée, intérieur „rafraîchi“, factures à l'appui. Très bon état, soigné.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en juin 2016.

Lot 67

2'406 Fahrzeuge
6 Zylinder Boxer
2'994 cm³
204 PS bei 5'900/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 60'000 - 65'000

Story und Fotos
www.zwischengas.com / OG





Lot 68

16'717 Fahrzeuge (1965-77)

V8

6'230 cm³

188 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 25'000

Story www.zwischengas.com

Fotos Oldtimer Galerie

Rolls-Royce Silver Shadow, 1969

Der Rolls-Royce Silver Shadow trat 1965 die Nachfolge des zwischen 1955 und 1966 über 7'000 Mal verkauften "Silver Cloud" an. Während die "Silberwolke" mit der Chassisbauweise noch dem über Jahrzehnte gepflegten traditionellen Fahrzeugbau entsprach, beschritten die Rolls-Entwickler um Harry Grylls beim "Silberschatten" neue Wege. Eine sehr steife, selbsttragende Stahlblechkarosserie mit Türen und Hauben aus Leichtmetall bildete die Basis für das neue Fahrzeug.

Bereits 1955 hatten die Arbeiten begonnen, schon 1958 fanden erste Fahrversuche statt. Erstmals an einem Rolls-Royce waren die Hinterräder einzeln aufgehängt, die gesteigerten Komfortbedürfnisse der anspruchsvollen Kundschaft wurden mit einer weichen Federung und einer hydraulischen Niveauregulierung erwidert. Die Scheibenbremsen an allen vier Rädern wurden über ein dreifaches Betätigungssystem und kräftige Servounterstützung aktiviert, beim Bremsen senkte sich der Wagen vorne nicht (Anti-Dive). Die Stromkreise zu den Scheinwerfern wurden doppelt geführt und bei einer Panne automatisch umgeschaltet, für Bremsöl Druck, Kühlerwasserstand und Stop-Lichter-Funktion gab es Warnlichter.

Konventioneller ging es bei der Motorisierung und bei der Kraftübertragung zu. Der bewährte 6,2 Liter grosse Achtzylinder mit hängenden Ventilen und zentraler Nockenwelle tat weiterhin seinen Dienst. Immerhin war der Zylinderkopf von Grylls modifiziert worden und für einen Kerzenwechsel waren nicht mehr allzugrosse Demontearbeiten notwendig. Gekoppelt war der wuchtige Motor an eine Viergangautomatik oder die modernere GM-400-Dreigang-Automatik (für kontinentaleuropäische und amerikanische Märkte). Das Automatik-Getriebe wurde über einen Elektromotor, gesteuert von einem Wahlhebel am Lenkrad, aktiviert.

Gegenüber dem Vorgänger war der Silver Shadow

praktisch entlang aller Kriterien ein grosser Fortschritt, in der Grösse aber schrumpfte er gegenüber dem Silver Cloud beträchtlich: 12 cm niedriger, 18 cm kürzer und 9 cm schmaler war der neue Wagen. "Die Kunden wollen einen Wagen, der innen grösser ist als aussen", meinte der technische Direktor Grylls bei der Vorstellung und mit den Versionen mit langem Radstand (LWB, spätere Modelle wurden Silver Wraith genannt) konnten auch anspruchsvollste Langbeiner im Fond zufriedengestellt werden.

Die Formgebung des Silver Shadow war schlicht und auf Langlebigkeit ausgerichtet, die interne Design-Abteilung machte ihre Arbeit grossartig.



RHD. Erste Inverkehrsetzung 03.01.1969. Bremsen 2005 revidiert. Guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2016.

Conduite à droite. Première mise en circulation 03.01.1969. Freins révisés en 2005. Bon état général. Dernière expertise en tant que véhicule vétéran passée en septembre 2016.



Kaiser Jeep CJ-6, 1968

Die Kaiser Jeep Corporation in Toledo (Ohio) entstand 1963 durch Umbenennung aus der Willys Motor Company. Der Eigentümer Kaiser Industries wollte seine sämtlichen Unternehmen unter dem Konzernnamen vereinigen.

Der Jeep CJ (oder Civilian Jeep) war die frei verkäufliche Version des bekannten Militärjeeps aus dem Zweiten Weltkrieg. Der erste CJ (der CJ-2) wurde 1944 von Willys-Overland eingeführt und seine Grundkonstruktion blieb in allen sieben Generationen über drei Konzerneltern hinweg bis 1986 erhalten.

Allen Modellen ist gemeinsam, dass sich der Rahmen mit der Windschutzscheibe nach vorn klappen lässt. Zur Fixierung auf der Motorhaube sind dort Zurrösen angebracht.

Obwohl der CJ-2 ein ziviler Jeep war, gab es ihn nicht im freien Verkauf. Willys-Overland stellte 1944 und 1945 weniger als drei Dutzend CJ-2 als Agrijeeps her; insgesamt waren es nur 40 Stück. Der Wagen ging direkt auf die militärische Version Willys MB zurück, hatte auch den dort eingesetzten Willys Go Devil Motor, war aber von allen offensichtlich militärischen Details, besonders der Tarnbeleuchtung, befreit. Neben größeren Hauptscheinwerfern, einem seitlich montierten Reserverad und einem gewöhnlichen Tankverschluss hatte dieser Wagen als erster Jeep eine Heckklappe.

Die Erfahrungen mit dem CJ-2 führten zur Entwicklung des ersten wirklich frei verkäuflichen zivilen Jeeps, des von 1945 bis 1949 hergestellten CJ-2A.

Der CJ-3A wurde 1949 eingeführt und ersetzte im Folgejahr seinen Vorgänger. Er hatte eine einteilige Windschutzscheibe mit Lüftung.

Der CJ-3B ersetzte 1953 den CJ-3A genau in dem Jahr, als Willys-Overland an Kaiser verkauft wurde. Der Wagen hatte einen höheren Kühlergrill und eine höhere Motorhaube, um den neuen Willys-Hurricane-Motor unterzubringen.

Der CJ-5 wurde vom neuen Konzerneigner Kaiser und von der neuen militärischen Version M38A1 für den Koreakrieg geprägt. Eigentlich wollte man den CJ-3B ersetzen, aber das Modell blieb dann doch in Produktion. Auch der CJ-5 wurde drei Jahrzehnte lang hergestellt, obwohl in dieser Zeit drei neuere Varianten erschienen. Von 1954 bis 1983 entstanden 603'303 CJ-5.

Der CJ-6 war einfach eine um 508 mm verlängerte Version (Radstand: 2'565 mm) des CJ-5. Er wurde 1955 als „Modell 1956“ eingeführt, war aber in den USA nicht sehr beliebt. Die meisten CJ-6 wurden nach Schweden und Südamerika verkauft. Der United States Forest Service beschaffte einige CJ-6. Der frühere US-Präsident Ronald Reagan besaß einen CJ-6, Jahrgang 1962, den er auf seiner Ranch in Kalifornien einsetzte.



Seltener Jeep mit langem Radstand und 8 eingetragenen Sitzplätzen. Karosserie 2004/2006 komplett restauriert. Hinterachse 2009 revidiert. Guter bis sehr guter Zustand. Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2009

Jeep à empattement long et 8 places assises rare. Carrosserie complètement restaurée en 2004/2006. Essieu arrière révisé en 2009. Bon à très bon état. Dernière expertise en tant que véhicule vétérane passée en août 2009.

Lot 69

2'395 Fahrzeuge (1968)
4 Zylinder Reihe
2'199 cm³
75 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'000 - 12'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Besitzer / OG





Lot 70

455 Fahrzeuge (1963)
4 Zylinder Reihe
2'477 cm³
163 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 12'000 - 14'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie



Porsche 944, 1984

Kaum zu glauben, aber der Porsche 944 hat bereits seit einiger Zeit das Oldtimeralter (30 Jahre) erreicht! Je länger der Vierzylinder-Porsche der späten Siebziger- und frühen Achtzigerjahre, zuerst als 924, dann auch als 944, gebaut wurde, umso mehr wandelte er sich zum beliebten Allroundsportwagen und streifte seine Volkswagenwurzeln ab.

Begonnen hatte alles mit einem Entwicklungsauftrag von Volkswagen, einen Frontmotor-Sportwagen zu bauen. Als die Manager von VW das Interesse wegen der Energiekrise verloren, übernahm Porsche selber das Zepter und entwickelte das Auto als Porsche 924 zu Ende.

Präsentiert wurde der Wagen 1976, 125 PS stark und 200 km/h schnell und er eroberte sich mit seinem praktischen 2+2-Layout eine eigene Fan-Gemeinde, in der Schweiz gehörte zum Beispiel der bekannte Fernsehmoderator Mäni Weber zu den 924-Fahrern. Immer wieder allerdings wurde dem sparsamen und günstigen Sportwagen vorgehalten, kein "richtiger" Porsche zu sein.

Porsche konterte mit dem 924 Turbo, der bereits 170 PS leistete und zu den Schnellen auf der Strasse gehörte. 1980 legte man ein Homologationsmodell für den Sport auf, den berühmten Porsche 924 Carrera GT, nur knapp 400 mal gebaut, 210 PS stark und so teuer wie ein Ferrari.

Noch immer aber sah man dem Auto die Verwandtschaft zu Volkswagen an, selbst der teure Carrera GT hatte dieselben Türöffner und Lichtschalter wie ein profaner VW Golf. Aber insbesondere werkelte im Motorraum nachwievor der Zweiliter-Motor, der aus dem VW-Audi-Regal entlehnt worden war.

Ein neuer Motor musste her, Porsche entschied sich für einen 2,5 Liter grossen Vierzylinder. Da man mit dem 928 einen modernen Achtzylinder im Angebot hatte, halbierte man aus Kostengründen einfach

diesen und profitierte von vielen Gleichteilen. Um die Vibrationen (Massenkräfte zweiter Ordnung) in den Griff zu bekommen, gestand man dem neuen Motor zwei gegenläufige Lanchester-Ausgleichswellen zu. 163 PS bei 5'800 U/min waren das Ergebnis und ein Drehmoment von 209 Nm, was zu einer klassenüberdurchschnittlichen Elastizität führte, konnte der 944 doch den stärkeren 924 Turbo beim Beschleunigen von 40 auf 120 km/h im obersten Gang fast 8 Sekunden abnehmen.



Aus erstem Familienbesitz mit 121'000km. Serviceheft. Sehr guter und gepflegter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Mai 2014.

Première propriété de famille. 121'000km. Carnet de services. Très bon état, soigné.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en mai 2014.



Chrysler Valiant V 200, 1962

Die modellpolitische Aufgabe des Valiant war die gleiche wie bei den fast gleichzeitig vorgestellten Konkurrenzmodellen Chevrolet Corvair und Ford Falcon. Im Laufe der 1950er Jahre waren die amerikanischen Autos immer größer und schwerer geworden. Dieses entsprach durchaus den Wünschen eines großen Teils der Kundschaft, doch hatten die großen amerikanischen Hersteller damit eine Marktlücke geschaffen, die von der American Motors Corporation und von Importfahrzeugen, an erster Stelle dem VW Käfer, gefüllt wurde. Der Verkaufserfolg von AMC und VW wurde Ende der 1950er Jahre so groß, dass er nicht mehr übersehen werden konnte. Die großen amerikanischen Hersteller reagierten schließlich im Herbst 1959 praktisch gleichzeitig mit der Einführung ihrer Kompaktwagen.

Mit dem neuen Valiant war Plymouth nicht so mutig wie Chevrolet, aber mutiger als Ford. Der Valiant war ganz konventionell mit Frontmotor und Heckantrieb ausgestattet, doch zeigte seine Karosserie einen ganz eigenen, etwas gewöhnungsbedürftigen Stil. Es zeigte sich aber, dass Ford mit dem glatt und schnörkellos geformten Falcon den größeren Erfolg hatte. Plymouth wollte sein neues Modell ursprünglich wie das Konzeptfahrzeug von 1955 „Falcon“ nennen, doch Ford hatte sich diesen Namen bereits für sein Kompaktmodell gesichert. Im ersten Modelljahr lief der Valiant als eigene Marke, erst ab 1961 wurde er Plymouth zugeordnet.

Der Valiant verfügt im Gegensatz zu vielen anderen amerikanischen Fahrzeugen dieser Zeit über eine Selbsttragende Karosserie. Angetrieben wird er von einem vorne eingebauten, „Slant Six“ genannten Sechszylinder-Reihenmotor. Der Name „Slant“ (schräg) deutet auf die um 30° zur Seite geneigte Einbaulage hin. Zu Beginn war nur eine Variante mit 2,8 Liter Hubraum verfügbar. Ab der Modellüberarbeitung 1962 wurde auch eine Variante mit 3,7 Liter

Hubraum angeboten.

Auch die Händler von Dodge, der zweiten Volumenmarke des Chrysler-Konzerns, wollten an der gewachsenen Nachfrage nach kompakteren Autos teilhaben. So war 1961 und 1962 ein nur geringfügig modifiziertes Schwestermodell des Valiant unter dem Namen Dodge Lancer im Angebot.

In der Schweiz wurde der Valiant bereits von 1960 an im AMAG-Montagewerk in Schinznach gebaut. Mit dem Slogan „MONTAGE SUISSE - Mehrwert Durch Schweizer Montage“ wurden die Fahrzeuge recht erfolgreich vermarktet. Die Teile stammten größtenteils aus den USA, aber Scheiben, Teppiche, Sitze, Kühler und Ähnliches stammten aus Schweizer Produktion. Dauerte der Zusammenbau in den USA überwiegend in Fließbandfertigung rund 6 Stunden, waren es in der Schweiz stolze 148 Stunden Handarbeit. 1972 wurden die letzten Valiant montiert.



Schweizer Montage in Schinznach. 3-Gang Handschalter. Seit 2017 in dritter Hand. Frisch ab Service. Sehr guter und gepflegter Originalzustand. **Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im März 2017.**

Montage Suisse à Schinznach. Boîte manuelle à trois vitesses. Depuis 2017 en troisième main. Service viens d'être fait. Très bon état d'origine, très soigné. Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en mars 2017.

Lot 71

1'700 Fahrzeuge (Schinznach)
6 Zylinder Reihe
2'790 cm³
102 PS bei 4'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 30'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Besitzer





Lot 72

137'800 Fahrzeuge (1955-59)
3 Zylinder Zweitakt
896 cm³
38 PS bei 4'250/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 12'000 - 14'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



DKW 3=6 F93, 1956

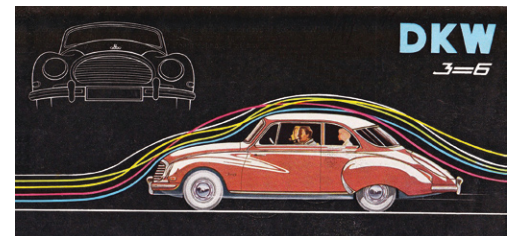
Der DKW F93/94 ist ein deutscher Personenkraftwagen, den die Auto Union von 1955 bis 1959 herstellte. Im September 1955 wurde er als Großer DKW 3=6 (Typ F93) vorgestellt. Er löste den DKW F91 Sonderklasse ab.

Der F93 unterscheidet sich vom F91 durch einen stärkeren Motor mit 38 PS Leistung bei 4200 min⁻¹, die um 10 cm verbreiterte Karosserie, eine gleichmäßig gewölbte Windschutzscheibe und den chromgefassten ovalen Kühlergrill. Seinen Namen verdankt der 3=6 dem Vergleich von Dreizylinder-Zweitakter mit Sechszylinder-Viertakter: pro Kurbelwellenumdrehung gibt es bei beiden Typen die gleiche Anzahl Arbeitstakte (beim Viertakter der 3.Takt). Die von 1930 bis 1940 gebauten DKW-Modelle mit Vierzylinder-V-Motor und zwei Kolbenladepumpen trugen die ähnliche Zusatzbezeichnung DKW 4=8.

DKW bot die Baureihe F93 in drei Ausführungen an: Limousine Normal mit Dreiganggetriebe und fast ohne Zierrat, Limousine Spezial mit Vierganggetriebe (1. Gang nicht synchronisiert), allerlei Glanzteilen und Nützlichem wie einem Handschuhfachdeckel sowie als Coupé mit voll versenkbaren Seitenscheiben und zweifarbigem Innenausstattung. Als viertürige Limousine mit längerer Karosserie, wie sie auch Taxifahrer fuhren, erhielt diese ab 1957 verfügbare Bauform die Modellbezeichnung F94. Nun war auch der Kombi Universal erhältlich. Der Motor leistete jetzt 40 PS und der Kühlergrill bekam ein feinmaschiges Gitter aus Aluminium anstelle des Blechpressteils. Ab September 1957 wurden die zweitürigen Limousinen mit vorn angeschlagenen Türen ausgeliefert, während Viertürer und Kombi die hinten angeschlagenen behielten. Gegen Aufpreis waren alle Ausführungen mit dem Kupplungsautomaten Saxomat lieferbar.

Die Übernahme der Auto Union durch Daimler-Benz machte sich auch bei den Bezeichnungen bemerkbar: Ab Mitte 1958 wurden die Fahrzeuge als DKW 900 vermarktet, bevor sie vom Auto Union 1000 abgelöst wurden.

Auf Basis des DKW-Fahrgestells des großen DKW 3=6 entstand bei Dannenhauer & Stauss in Stuttgart der DKW Monza.



Vor ca. 10 Jahren komplett restauriert. Bremsen 2018 revidiert. Sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im März 2018.

Complètement restauré il y a environ 10 ans. Freins révisés en 2018. Très bon état.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en mars 2018.





Land Rover Series II, 1959

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg benötigte die britische Regierung dringend Devisen und begann, Druck auf die Automobilindustrie auszuüben: billig zu produzierende Massen- und Serienautos sollten entwickelt und in die ganze Welt exportiert werden.

Maurice Wilks war zu diesem Zeitpunkt technischer Direktor bei Rover. Auf seinem Landsitz benutzte er einen Willys Jeep, eine Hinterlassenschaft der US-Streitkräfte. Wilks war von der Nützlichkeit des Jeeps überzeugt, jedoch war das Fahrzeug schon altersschwach und durch das feuchte Klima rostig. So hatte er die Idee, bei Rover einen Geländewagen für die Landwirtschaft zu bauen und damit das Unternehmen aus der Krise zu führen.

Der Prototyp wurde im Frühjahr 1947 in nur wenigen Wochen auf einem Jeep-Chassis aufgebaut; die Bezeichnung „Land-Rover“ (ein Rover für die Landwirtschaft) fand von Anfang an Verwendung und wurde später beibehalten. Die Bleche der Karosserie waren aus Duralumin gefertigt. Noch im gleichen Jahr gab der Rover-Vorstand grünes Licht für eine Kleinserie.

Zunächst wurde ein eigenes Chassis konstruiert. Ein Leiterrahmen und eine Spritzwand aus Stahl bilden das stabile Grundgerüst. Da für das Fahrgestell Stahl in entsprechender Länge nicht zur Verfügung stand, wurde es aus zwei Stücken zusammengeschweißt.

Für die meisten weiteren Bauteile wurde wie beim Prototyp Duralumin verwendet. Es war zwar dreimal teurer als Stahl, jedoch wesentlich verfügbarer – die Stahlreserven waren überwiegend durch die Rüstungsindustrie während des Zweiten Weltkrieges aufgebraucht. Dass Aluminium sich zwar in der Oberflächenbeschaffenheit verändert, aber nicht tiefgehend rostet, war ein glücklicher Zufall. Die daraus resultierende Langlebigkeit wurde schnell zu einem Markenzeichen von Land Rover. Mehr als die Hälfte aller „pre-production“-Land Rover existieren noch heute, auch deshalb, weil die Leiterrahmen komplett feuerverzinkt waren. Die weiteren „Series one“ waren unverzinkt und lediglich mit der Karosseriefarbe gespritzt. Motorisiert

wurde das erste Modell, ein Fahrzeug mit einem Radstand von 80“, mit einem rovereigenen 1,6-Liter-Motor.

Auf der Amsterdam Motor Show am 30. April 1948 wurde der erste Land Rover enthüllt. Bis zu diesem Zeitpunkt war sich der Rover-Vorstand keineswegs sicher, ob das Fahrzeug eine Käuferschaft finden würde oder ob es sich um eine Fehlinvestition handelte. Bereits auf dieser Messe gingen weit mehr Bestellungen ein als erwartet; dieser Erfolg hielt an.

1958 wurde der bereits überaus erfolgreiche Land Rover technisch überarbeitet und als „Serie II“ auf den Markt gebracht. Durch diese Einführung wurden alle bis dahin gebauten Land Rover rückwirkend zur Serie I.



RHD. Aluminiumkarosserie, 2011 komplett restauriert. Motor revidiert und leistungsgesteigert. Neue „Extreme“ Sitze. Seltener Series II Land Rover mit kurzem Radstand in sehr gutem Zustand. EU-Fahrzeugpapiere, in der Schweiz nicht verzollt.

Conduite à droite. Carrosserie en aluminium, complètement restaurée en 2011. Moteur révisé, avec augmentation de la performance. Sièges „Extreme“ neufs. Land Rover Series II avec l'empattement court en très bon état. Documents de la CE, non dédouané en Suisse.

Lot 73

60'456 Fahrzeuge (1958-61)
4 Zylinder Reihe
2'286 cm³
86 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 25'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org

Fotos Besitzer





Lot 74

14'519 Fahrzeuge (1974 F400)
V8
6'558 cm³
225 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 30'000 - 34'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Besitzer



Pontiac Firebird Formula 400, 1974

Am 27. Januar 1967, fünf Monate nach dem Debüt des Schwestermodells Chevrolet Camaro, wurde der erste Firebird als Coupé und Convertible (Cabriolet) vorgestellt.

Nachdem der Verkaufsstart am 23. Februar 1967 erfolgte, wurde bereits im ersten Produktionsjahr der Absatz von 82'560 Fahrzeugen erreicht. Damit war das Fahrzeug ein voller Verkaufserfolg. Die Motorisierung reichte vom 3,8-Liter-Sechszylindermotor mit 115 PS bis zum 6,6-Liter-Achtzylinder mit 325 PS. Schon im ersten Jahr wurde der Firebird als Pace Car auf dem Daytona International Speedway eingesetzt.

Das Modell von 1968 unterschied sich nur geringfügig, zum Beispiel durch neue, seitlich herumgezogene Blinker vorn. Die Motorleistung stieg beim 6,6-Liter-Motor auf 340 PS.

Der Jahrgang 1969 erhielt eine größere Überarbeitung, was an der Frontpartie mit einem markentypischeren Grill und vier Scheinwerfern erkennbar war. Das Basismodell kostete 2'821 Dollar. Als Spitzenmodell wurde der Trans Am eingeführt.

Die zweite Generation des „Feuervogels“ wurde neu entworfen und sollte einen Hauch italienischen Designs enthalten.

Das Anfang 1970 präsentierte Modell wirkte auf den ersten Blick kleiner als seine Vorgänger, obwohl die Abmessungen weitgehend unverändert blieben. Die Kunden waren mit dem neuen Design nicht so zufrieden, was sich in den Verkaufszahlen niederschlug: Es wurden nur 48'739 Exemplare verkauft. Vom Spitzenmodell TransAm Ram Air IV mit 272 kW starkem 6,6-Liter-Motor liefen gerade einmal 88 Fahrzeuge vom Band.

1971 wurde aufgrund neuer Abgas- und Laufleistungsanforderungen der 7,5-Liter-Motor mit 335 PS eingeführt. Das Basismodell kostete nun über

3'000 Dollar – den Trans Am gab es ab 4'595 Dollar. Äußerlich waren die 71er-Modelle durch den überdimensionierten Heckspoiler für den Formula 400 und den Trans Am zu unterscheiden.

Im Jahr 1972 blieb der Firebird weitgehend unverändert – die Verkaufszahlen aber sanken auf 29'951 Stück. Es gab erste Überlegungen, die Modellreihe einzustellen.

1973 war die Motorleistung nicht mehr der Verkaufsfaktor – die Ära der Musclecars schien zu Ende zu sein. In diesem Jahr wurde der Innenraum des Firebird grundlegend überarbeitet, die Karosserie blieb nahezu unverändert. Die Motorisierung reichte vom 4,1-Liter-Sechszylinder mit 150 PS bis zum 7,5-Liter-Achtzylindermotor mit 290 PS. Die Verkaufszahlen stiegen auf 46'313 Stück. Mit dem Jahr 1974 wurde die Karosserieform überarbeitet. Die Frontpartie wurde aerodynamisch verbessert, was die Zustimmung der Kundschaft fand.



B&M-Shifter, Interieur vor einiger Zeit restauriert. Sehr guter Allgemeinzustand.

Für Schweizer Käufer wird das Fahrzeug nach der Auktion frisch vorgeführt.

Levier B&M, intérieur restauré il y a quelque temps. Très bon état général.

Pour un acheteur suisse, l'expertise cantonale sera faite après la vente.



MG A 1600 Mk II Roadster, 1962

Der MG A ersetzte den TF 1500 und stellte einen völligen Bruch mit der Form seines Vorgängers dar. Der Wagen wurde offiziell auf der IAA in Frankfurt 1955 vorgestellt. Nachfolgemodell war im Juli 1962 der MG B. Bis dahin hatte BMC 101'081 MG A verkauft, die meisten davon im Export; nur 5'869 blieben in Großbritannien. Dies ist die höchste Exportrate (94,2 %) eines britischen Autos. Der MGA wurde vorwiegend als Roadster, aber auch als Coupé hergestellt.

Die Konstruktion geht auf das Jahr 1952 zurück, als der Hausdesigner von MG, Syd Enever, eine stromlinienförmige Karosserie für George Phillips' TD für Le Mans entwarf. Das Problem dieses Autos war die hohe Sitzposition des Fahrers, die in den Eigenschaften des TD-Fahrwerks begründet war. Man konstruierte ein neues Fahrwerk mit weiter auseinander liegenden Längsträgern und einem Fahrzeugboden, der unter den Rahmenträgern anstatt auf ihnen befestigt war. Es wurde ein Prototyp gebaut und dem Direktor von BMC, Leonard Lord, vorgestellt. Lord aber lehnte die Serienproduktion dieses Autos ab, da er gerade zwei Wochen zuvor einen Vertrag mit Donald Healey zur Herstellung der Austin-Healey-Autos unterschrieben hatte. Sinkende Verkaufszahlen für die traditionellen MG-Fahrzeuge bewirkten jedoch einen Sinneswandel, und so kam die Konstruktion, ursprünglich „Serie UA“ genannt, wieder in Betracht. Da sie sich stark von den bisherigen MG-Modellen unterschied, wurde sie „MG A“ genannt, d. h., der Wagen galt als erstes Auto einer neuen Reihe, wie es eine zeitgenössische Werbung darstellte. Es gab auch statt des alten XPAG-Motors einen aus der neuen BMC-B-Serie, der eine flachere Motorhaube ermöglichte.

Der MG A war – wie sein Vorgänger – eine Konstruktion mit separatem Rahmen und hatte den gleichen Motor der BMC-B-Serie wie der MG Magnette, dessen Kraft über ein manuelles Vierganggetriebe an die Hinterräder weitergeleitet wurde. Vorne hatte der Wagen Einzelrad-

aufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern und hinten eine an halbelliptischen Blattfedern aufgehängte Starrachse. Die Zahnstangenlenkung war nicht servounterstützt. Der MGA hatte entweder Stahlscheibenräder oder Drahtspeichenräder.

1961 erschien der MG A Mark II mit auf 1'622 cm³ Hubraum vergrößertem Motor (Bohrung 76,2 mm anstatt 75,4 mm). Er hatte außerdem eine länger übersetzte Hinterachse (4:1), die ein entspannteres Fahren bei höheren Geschwindigkeiten ermöglichte. Die optischen Änderungen beschränkten sich auf einen Kühlergrilleinsatz und die Rücklichter des Morris Mini, die horizontal unterhalb der Kofferraumhaube eingebaut waren.



Schweizer Auslieferung mit einem äusserst seltenen Hardtop der Firma Ghia-Aigle. Letzte Evolutionsstufe des MG A mit Scheibenbremsen vorne. Vor einigen Jahren restauriert. Guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2015.

Livraison suisse avec un hardtop de Ghia-Aigle extrêmement rare. Dernière évolution de la MG A avec freins à disque à l'avant. Restauré il y a quelques années. Bon état général.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en août 2015.

Lot 75

8'198 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'622 cm³
91 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 38'000 - 42'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 76

38'703 Fahrzeuge (1971-75)
4 Zylinder Reihe
1'977 cm³
130 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 45'000 - 50'000

Story www.radical-mag.com
Fotos Besitzer

BMW 2002 ti, 1974

Alles war geheim am Projekt mit der Entwicklungsnummer 114. BMW hatte 1961 / 62 die Neue Klasse aufs Band geschoben, mit Erfolg – und das hatte Appetit auf mehr geweckt. Vorstand und Aufsichtsrat wollten nun ein Auto unter der Mittelklasse-Limousine, zuerst dachte man an eine Weiterentwicklung des 700er, doch dann entschied man sich für eine komplett neue zweitürigen Limousine mit weniger als 800 Kilo Leergewicht, die auf der IAA 1965 hätte debütieren sollen. Geplant war zuerst ein liegender Vierzylinder mit Wasserkühlung und zwischen 1,2 und 1,5 Liter Hubraum.

Doch es wurde alles anders. Vom ursprünglichen Projekt 114 blieben am Schluss nur die zwei Türen. Als Antrieb wurde der Motor aus dem 1600 übernommen, der war ja vorhanden und kostete weniger Geld. .

Der BMW 1600-2 wurde bei einem ganz besonderen Anlass vorgestellt, am 7. März 1966 in der Bayerischen Staatsoper in München. Dort feierte BMW seinen 50. Geburtstag – und der -2 war sicher das schönste Geschenk, das sich BMW gleich selber machte. Nur drei Tage später erlebte der kleine BMW auf dem Genfer Automobil-Salon seine offizielle Weltpremiere. Mit einer Länge von 4,23 Metern war er 27 Zentimeter kürzer als die Neue Klasse, obwohl der Radstand um nur gerade 5 Zentimeter (auf 2,5 Meter) gekürzt worden war. Die vordere Spur war mit 1,33 Meter genau gleich wie beim größeren Bruder, das Dach war 4 Zentimeter niedriger, was zusammen mit der flacheren Frontscheibe, den Rundscheinwerfern und den kreisförmigen Rückleuchten den Eindruck von Dynamik und Sportlichkeit betonte.

Schon zur IAA 1967 wurde der junge Erfolg auf eine breitere Basis gestellt: Zum 1600-2 gesellte sich der 1600 TI mit Doppelvergaser, höherer Verdichtung und 105 PS. Auf das Anhängsel -2 wurde verzichtet, dafür zierten die Buchstaben ti das Heck, was für «Turismo Internazionale» stand. Neu war auch das 1600-2 Cabriolet, das für lange Zeit der letzte vollkommen offene BMW sein sollte. Und es ging gerade so weiter. Während die Jugend des

stürmischen Jahres 1968 rund um den Erdball revoltierte, sorgte unter den Autofans aller Altersklassen ein neuer «kleiner» BMW für Furore: der 2002, für viele Jahre das Symbol der Sportlimousine schlechthin.

Mit vier neuen Modellen läutete 1971 die Ära 02 ihre erfolgreichsten Jahre ein: Zwischen das jetzt 1602 genannte Basismodell und den Zweiliter schob sich der 1802, während der 2002 ti (das zweite i stand für injection) mit 130 PS-Einspritzmotor den 2002 ti ablöste. Dazu kamen zwei neue Karosserieformen: das BMW 2002 Cabriolet mit feststehendem Überrollbügel und der 2000 touring. In beiden waren ebenso interessante wie eigenwillige Lösungen verwirklicht: Der offene 2002 besaß ein über die gesamte Türlänge reichendes herausnehmbares Dachelement, eine nach vorn versetzte C-Säule und dahinter ein Stoffdach mit eingearbeiteter Heckscheibe.



Matching-Numbers. Seltenes Stahl-Schiebedach ab Werk. Einige Belege vorhanden.

Sehr guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2016.

Matching-Numbers. Toit ouvrant en acier original d'usine rare. Quelques factures disponibles.

Très bon état général.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en août 2016.



Citroën Ami Super Pick-up, 1973

Der Citroën Ami 8 war ein Automobil der unteren Mittelklasse des französischen Automobilherstellers Citroën. Der Ami 8 (interne Bezeichnung Citroën Typ AM3) basierte technisch auf dem Citroën 2CV und wurde von Frühjahr 1969 bis Herbst 1978 gefertigt.

Das als Schräghecklimousine und Kombi angebotene Fahrzeug wurde auch mit Vierzylinder-Boxermotoren aus dem Citroën GS als Ami Super vertrieben. Im März 1969 wurde die Ami 6-Limousine durch die des Ami 8 abgelöst. Die Kombivariante des Ami 8 folgte im August 1969.

Sein Zweizylinder-Boxermotor entsprach weitgehend der letzten Version des Ami 6. Ebenso war auch die Fliehkraftkupplung für den Ami 8 lieferbar, mit der man das Kupplungspedal nur beim Schalten zu betätigen brauchte. Die skurrile Karosserie des Ami 6 wurde für den Ami 8 geglättet, vereinfacht und verfeinert, gleichzeitig wurde die Rundumsicht verbessert. Statt eines Stufenhecks mit entgegen der Fahrtrichtung geneigter Heckscheibe erhielt der Ami 8 ein Schrägheck. Die Kombiversion wurde als Ami 8 Break bezeichnet.

Von Ende 1969 bis Frühjahr 1971 entstanden auf Basis des Ami 8 knapp 300 Prototypen mit dem Namen Citroën M35. Dieses Coupé hatte hydropneumatische Federung und einen Wankelmotor. Mit diesem Fahrzeug wollte Citroën den Wankelmotor von Kunden erproben lassen.

Zwischen Januar 1973 und Februar 1976 wurde auch ein als Ami Super bezeichnetes Modell angeboten.

Der Wagen war mit einem verstärkten Fahrgestell sowie dem Motor mit 1015 cm³ Hubraum und dem Getriebe des größeren GS ausgerüstet. Der luftgekühlte Vierzylinder-Boxermotor mit obenliegenden

Nockenwellen leistete 54 PS (40 kW) und verhalf dem Ami Super zu besseren Fahrleistungen bei niedrigen Verbrauchswerten.

Besonders erfolgreich war der Ami Super damit nicht, da die vom Ami 8 kommenden Aufsteiger eher zum im Herbst 1970 präsentierten GS strebten, der zwar teurer, aber mit der selbsttragenden, strömungsgünstigen Karosserie und der Hydropneumatik mehr als eine Generation moderner war.



Einmaliger Pick-up mit 4-Zylinder Motor und 55 PS. 2017 neu lackiert, Teppiche neu. Perfekter Werbeträger in sehr gutem Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Dezember 2017.

Pick-up unique avec un moteur 4 cylindres de 55 cv. Peinture neuve en 2017, tapis neufs. Véhicule en très bon état, parfait pour faire de la publicité.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en décembre 2017.

Lot 77

Sonderanfertigung
4 Zylinder Boxer
1'015 cm³
55 PS bei 6'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 25'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Besitzer / OG





Lot 78

8'425 Fahrzeuge
V8
6'750 cm³
ca. 220 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 30'000 - 35'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Rolls-Royce Silver Shadow II, 1980

1965 wurde der Silver Shadow und das baugleiche Schwestermodell Bentley T-Series vorgestellt. Der Bentley unterschied sich lediglich durch andere Markenembleme, Kühlergrill und an den Grill angepasste Motorhaube vom Silver Shadow. Waren die Vorgängermodelle mit ihren geschwungenen Formen selbst für ihre Zeit konservativ gestaltet, so waren die neuen Modelle auf der Höhe der Zeit und wurden allgemein als gelungen anerkannt. Das galt sowohl für die Technik als auch für die Karosserie, die unter der Leitung von John Blatchley entworfen worden war, der Elemente des einige Jahre zuvor entwickelten Konzeptfahrzeugs Rolls-Royce Rangoon aufgriff. Die Technik wurde auf modernen Stand gebracht: Dazu gehörte eine bei Pressed Steel hergestellte selbsttragende Karosserie, Scheibenbremsen, Einzelradaufhängung und eine von Citroën lizenzierte Zentralhydraulik mit Niveauregulierung. Die beiden Modelle waren außen in allen Dimensionen kleiner als vorige Modelle und leichter, dennoch war der Innenraum wegen der selbsttragenden Karosserie größer. Die erste Serie des Silver Shadow war der nachträglich so genannte Silver Shadow I. Nach der Modellpflege im Jahr 1977 hieß das Modell Silver Shadow II. Auffallende äußere Änderungen waren der neu gestaltete Kühlergrill sowie die nun voluminöseren Stoßstangen mit Kunststoffummantelung. Schon Ende 1973 waren letztere in den USA vorgeschrieben; daher sind sie alleine genommen kein sicheres Unterscheidungsmerkmal. Klares Unterscheidungsmerkmal sind die Außenspiegel; erst bei Modell II sind sie von innen einstellbar und entsprechend größer.

Ab 1969 wurde der Silver Shadow mit einem um zehn Zentimeter verlängerten Radstand angeboten. Diese verlängerte Version wurde bei Einführung des Silver Shadow II als Silver Wraith II bezeichnet; bei der ersten Baureihe bezeichnete Rolls-Royce dieses Modell als Silver Shadow Long Wheel Base.

Der Silver Wraith wurde überwiegend mit einem Everflex-Dach ausgeliefert. Dabei handelt es sich um ein mit PVC-beschichtetem Gewebe bezogenes Dach, angeboten in verschiedenen Farben. Hingegen wurde der Silver Shadow mehrheitlich ohne dieses Dach gekauft.

Während der Bauzeit gab es mehrere Modifikationen. So wurde 1970 der ursprüngliche, aus dem Rolls Royce Silver Cloud III stammende 6,3-Liter-Achtzylinder und die zugehörige 4-Gang-Automatik durch einen 6,75-Liter-Motor und eine Dreigangautomatik ersetzt; das Armaturenbrett wurde im Rahmen dieser Modellpflege an US-amerikanische Sicherheitsvorschriften angepasst.



Automat, Leder, Klimaanlage, etc. Seit 1995 im selben Besitz, 135'500 km, frisch ab Ölwechsel. Sehr schöner, gepflegter und unrestaurierter Silver Shadow II. **Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Januar 2013.**

Boîte automatique, cuir, air conditionné, etc. Au même propriétaire depuis 1995, 135'500 km, vidange d'huile neuf. Très joli Silver Shadow II, bien entretenu et non restauré.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en janvier 2013.



VW Golf 1 1600 GTI, 1982

Es stand nicht gut um Volkswagen, Ende der 60er-Jahre. Der Käfer hatte seine besten Zeiten längst hinter sich, und alles, was Wolfsburg als mögliche Nachfolger des Typ 1 konstruiert hatte, ging mächtig in die Hose. Seit 1970 wurde aber an einem komplett neuen Fahrzeug gearbeitet – nichts mehr war mit luftgekühlten Heckmotoren, es gab Frontantrieb und einen ganz anderen Namen: Golf. Doch es war Anfang der 70er-Jahre auch die Zeit der Ölkrise und der Sonntagsfahrverbote, und so beschloss Wolfsburg, dass 70 PS der Gipfel des Vergnügens beim neuen Modell sein sollten. 1974 wurde der Golf dem Publikum vorgestellt. Er war von Anfang an ein Erfolg.

Doch es gab bei Volkswagen eine Gruppe von Ingenieuren, denen waren die 70 Pferden einfach zu wenig. Schon 1973, noch bevor der Golf vorgestellt wurde, hatte Alfons Löwenberg ein paar enthusiastische Ingenieure um sich geschart, die dem neuen Golf das Fliegen beibringen wollten. Sie bastelten in der Freizeit, und ihre «Entschuldigung» war, dass sich mit einem stärker motorisierten Modell die Grenzen des Fahrwerks besser ausloten liessen. Weil der neue Golf sich weit besser verkaufte, als VW in den kühnsten Träumen erwartet hatte, war auch mehr Geld in der Kasse, und die Konzernleitung interessierte sich plötzlich für den verstärkten Golf aus der Versuchsabteilung. Im November 1974 gaben die VW-Bosse grünes Licht für die weitere Entwicklung, bei der es vor allem um eine neue Einspritzanlage (K-Jetronic von Bosch, schon 1975 im Audi 80 GT/E eingesetzt) ging, welche die Leistung auf 110 PS brachte. Aber es war schon ein feiner Motor, für damalige Verhältnisse. Die Verdichtung wurde von 8,2:1 auf 9,5:1 angehoben (darum brauchte der GTI dann unbedingt Super), grössere Einlassventile gab es und einen grösseren Ölkühler, einen nach dem Heron-Prinzip in den Kolben verlegten Brennraum.

Im September 1975 erlebte der Golf GTI – «GT» für Gran Turismo, «I» für Injection, Einspritzung – auf der IAA in Frankfurt seine Weltpremiere. Bis aber die ersten Seri-

enmodelle vom Band liefen, wurde es Juni 1976. Doch was die Kunden für damals 13'850 Mark erhielten, war eine kleine Sensation: Mit einem Leergewicht von 860 Kilo – andere sagen: 810 Kilo – schaffte der Sport-Golf den Sprint von 0 auf 100 km/h in nur 9,2 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei damals fantastischen 180 km/h. Also, das waren die Werksangaben. Im Test der «Automobil Revue» (Ausgabe 32/1976) waren es dann 10,2 Sekunden für den Sprint, die Höchstgeschwindigkeit lag bei 183 km/h (bei 6200/min im 4. Gang). Erkennbar war der GTI an der Gummispoilerlippe, statt Chrom trug er Mattschwarz, innen gab es karierte Sportsitze. Und natürlich den berühmten Schaltknopf in der Optik eines Golfballs. Allerdings hatten gerade die erste GTI-Serie Mühe, die versprochenen Fahrleistungen zu erreichen. Es waren nur selten echte 110 PS, die der 1,6-Liter-Vierzylinder zu entwickeln vermochte.



Schweizer Auslieferung, 128'500 km, Serviceheft. Selten gewordener 1er Golf GTI in unverbasteltem Originalzustand. Sehr gut und sehr gepflegt.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2017.

Livraison suisse, 128'500 km, carnet de services. Golf 1 GTI en état d'origine et non bricolé qui est devenu rare. Très bon état, très soigné.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en août 2017.

Lot 79

350'000 Fahrzeuge (1975-83)
4 Zylinder Reihe
1'588 cm³
110 PS bei 6'100/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 32'000

Story www.radical-mag.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 80

591 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
1'983 cm³

105 PS bei 5'300/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 32'000 - 38'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Bond Equipe 2 Litre GT Mk II, 1970

Der Bond Equipe ist ein Sportwagen, der von 1963 bis 1971 von Bond Cars in Preston (Lancashire) als erstes Auto mit vier Rädern des Herstellers gebaut wurde.

Der erste Equipe, der GT, saß auf dem Fahrgestell eines Triumph Herald und hatte eine GFK-Karosserie mit Fließheck. Auch andere Bauteile von Triumph kamen zum Einsatz, zum Beispiel Spritzwand, Windschutzscheibe und Türen. 1964 kam der GT4S heraus, der eine überarbeitete Karosserie mit Doppelscheinwerfern und zu öffnender Heckklappe hatte. Er wurde, wie der Triumph Herald, von einem Reihenvierzylinder-motor mit 1147 cm³ Hubraum angetrieben, dessen Leistungsabgabe mit 63–67 bhp (46–49 kW) der des Triumph Spitfire entsprach. 1967 wurde diesem Fahrzeug der GT4S 1300 mit dem neuen Spitfire-Motor zur Seite gestellt. Sein Motor besaß einen Hubraum von 1296 cm³ und gab eine Leistung von 75 bhp ab.

Eine weitere 1967 eingeführte Variante war der 2-litre GT mit sanfteren Karosserielinien. Er war auf dem Chassis des Triumph Vitesse aufgebaut, von dem er auch den Sechszylinder-Reihenmotor mit 1'998 cm³ und 95 bhp hatte. Es gab den Wagen als Coupé und später auch als Cabriolet. Sie erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und boten eine respektable Beschleunigung. Ein stärkerer Motor mit 104 bhp und das Cabriolet wurden zusammen mit dem Triumph Vitesse Mk. II 1968 eingeführt.

Mit der Übernahme von Bond durch Reliant im Juli 1970 endete die Produktion und die Fabrik in Preston wurde geschlossen.



Eines von nur vier offiziell in die Schweiz importierten Fahrzeugen. Bewährte Triumph Herald 6-Zylinder Technik. Seit 1971 in zweiter Hand. Der Wagen wurde 1978 abgemeldet und von 1980 bis 2016 komplett restauriert und revidiert. Alle Belege vorhanden. Sitze, Armaturenbrett und Türpaneele befinden sich in sehr gutem Originalzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2016.

Un de seulement quatre véhicules officiellement importés en Suisse. Technologie 6 cylindres éprouvée de Triumph Herald. Depuis 1971 en deuxième main. La voiture a été annulée en 1978 et complètement restaurée et révisée entre 1980 et 2016. Tous les factures disponibles. Sièges, tableau de bord et les panneaux de portes sont en très bon état d'origine.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en septembre 2016.





Oldsmobile Toronado, 1967

Der Name Oldsmobile Toronado stand von Oktober 1965 bis 1992 in vier Generationen für den grossen Schritt nach vorn - zumindest was den Antrieb von General Motors-Fahrzeugen anbetrifft. Die erste Generation der Modelljahre 1966 bis 1970 war aus technischen und designerischen Gesichtspunkten ein Meilenstein des amerikanischen Automobilbaus. Er war in manchen Bereichen aber zu überdurchschnittlich, um erfolgreich zu sein.

Als der Toronado im Herbst 1965 vorgestellt wurde, unterschied er sich in vielerlei Hinsicht vom damals üblichen Angebot auf dem US-Markt. Da war zum einen die Karosserieform dieses grossen Luxuscoupés. Außerdem war der Wagen mit Vorderradantrieb ausgestattet. Es war der bis dahin größte Wagen, der mit Frontantrieb ausgerüstet wurde, und in Amerika seit fast 30 Jahren das erste Auto mit Frontantrieb (als letztes hatte es den Cord 810 und 812 gegeben, mit dem Cord 1937 in die Pleite gerutscht war).

Mit dem 7,0-Liter-V8 erreichte er eine damals außergewöhnliche Höchstgeschwindigkeit von 217 km/h. Skeptiker bezweifelten, ob der Frontantrieb für so ein großes Auto sinnvoll war, doch bewiesen die Tests, dass der Toronado im Vergleich zu anderen amerikanischen Autos aus jener Zeit auch über eine überdurchschnittlich gute Straßenlage verfügte. Auch die Technik des großen Olds war ungewöhnlich, Drehmomentwandler und Getriebe waren mit einem einzigartigen Kettenantrieb verbunden. Allerdings waren das Platzangebot im Fond und die Übersicht nach hinten durch die abfallende Coupé-Form etwas eingeschränkt.

Das Auto war anfangs bei den amerikanischen Automobilkäufern sehr beliebt. 1966 wurden mehr als 40.000 Toronados verkauft. Zur damaligen Zeit war es eines der technisch beeindruckendsten Fahrzeuge auf dem amerikanischen Markt.

Eingeführt wurde der Toronado zum Modelljahr 1966 in den Versionen Basis und Deluxe. Kennzeichen der

ersten Version war die Front mit flachem Kühlergrill, darüber sitzenden Klappscheinwerfern und Schrägheck. Angetrieben wurde er von einem Siebenliter-V8 mit 385 PS, die Kraft übertrug eine Turbo-Hydrumatic-Automatik mit drei Gängen.

Ende 1967 erfolgte ein Facelift, das die Form des Toronado mit Stufenheck und in den stark vergrößerten Kühlergrill integrierten Klappscheinwerfern dem Mainstream-Design annäherte. Der Siebenliter wurde durch einen neuen 7,5-Liter-V8 mit 375 oder 400 PS ersetzt. Das Deluxe-Modell wurde in Toronado Custom umbenannt.



GM Suisse Auslieferung. Seit 2006 im selben Besitz. Interieur 2008 restauriert. Karosserie 2009 teilrestauriert und neu lackiert. Sehr gut gewartet. Belege für Restaurierungen und Unterhalt für mehr als CHF 30'000.00 vorhanden. Toronado aus dem seltensten Baujahr in sehr gutem und originalgetreuem Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juli 2016.

Livrée neuf par GM Suisse. Au même propriétaire depuis 2006. Intérieur restauré en 2008. Carrosserie partiellement restaurée et peinture neuve en 2009. Très bien entretenu. Factures pour la restauration et l'entretien de plus de CHF 30'000.00 disponibles. Toronado de l'année la plus rare en très bon état, très authentique.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en juillet 2016.

Lot 81

21'790 Fahrzeuge (1967)
V8
6'964 cm³
385 PS bei 4'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 35'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Besitzer / OG





Lot 82

29'665 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'250 cm³
55 PS bei 5'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 24'000 - 28'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie

MG TD, 1952

Bereits 1931 begann MG einen "Midget" mit dem Namen "C-Type" zu verkaufen, 1932 folgte der Q-Type und im gleichen Jahr auch der J-Type, aus dem der P-Type und schliesslich ab 1936 der TA entstand, der als direkter Vorläufer der späteren TB, TC, TD und TF Midgets gesehen werden darf. TA und TB wurden vor dem zweiten Weltkrieg verkauft, der TC war ab 1945 der erste Nachkriegssportwagen der Firma aus Abingdon.

Am 18. Januar 1950 brachte MG dann in allen wichtigen Absatzmärkten den komplett überarbeiteten MG TD heraus.

Am doch noch stark an die Vorkriegsgeneration erinnernden MG TC war viel Kritik geäussert worden, was die Ingenieure bei MG dazu anspornte, die technische Basis des Wagens fast komplett zu erneuern. Statt des bisherigen vergleichsweise "weichen" Fahrgestells des TC kam nun ein deutlich verwindungssteiferer Kastenrahmen, ähnlich wie beim Y-Type Saloon, zum Einsatz. Vorne führten Einzelradaufhängungen mit Schraubenfedern die Räder, hinten eine Starrachse mit Halbelliptikfedern. Bei der Lenkung sorgte eine Zahnstangenkonstruktion für Exaktheit, gebremst wurde hydraulisch mit Lockheed-Trommeln.

Nur der Motor wurde praktisch unverändert übernommen, es blieb beim XPAG-Vierzylinder (hängende Ventile, seitliche Nockenwelle) mit 1250 cm³ und 55 PS bei 5200 Umdrehungen pro Minute. Und auch das bisherige Viergang-Getriebe wurde beibehalten.

Das Design dürfte für die MG-Leute keine leichte Herausforderung gewesen sein, denn man hätte sicher die moderne Mechanik gerne mit einem ebenso modernen Aufbau eingekleidet. Doch man entschied sich für eine konservative Aussenhaut, um die Amerikaner an der Stange zu halten und keine grossen Risiken für die wichtige Umsatzquelle einzugehen.

So trug auch der TD freistehende Kotflügel und Scheinwerfer und auch innen blieb man bei der

gemeinsamen Sitzlehne, dem nostalgischen Armaturenbrett und Federspeichen-Lenkrädern. Von den grösseren Abmessungen profitierte der zehn Zentimeter breitere Innenraum und wenigstens bei den Rädern verzichtete man auf altertümliche Speichen und wählte Scheibenräder.

Der Tank wurde weiterhin ganz zuhinterst platziert und das Ersatzrad darauf befestigt.

"Safety fast", also Sicherheit und Schnelligkeit waren das Motto von MG und mit dem TD war man der eigenen Lösung sicherlich näher gekommen.



RHD. Aus langjährigem Besitz. Vor einigen Jahren restauriert und revidiert. Einige Zeit gestanden. Bremsen müssen revidiert werden. Guter bis sehr guter Allgemeinzustand. Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Oktober 2006.

Conduite à droite. De longue date au même propriétaire. Restauré et révisé il y a quelques années. N'a pas roulé depuis quelque temps. Freins à réviser. Bon à très bon état général. Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en octobre 2006.



Mercedes 300 SEL 6.3, 1971

Thomas und Peter spielen Auto-Quartett. Siegessicher zückt Peter seine nächste Karte und sagt 200 km/h an, doch Thomas erwidert trocken "220 km/h, schneller ist keiner!" In seiner Hand hält Thomas die Karte mit dem Mercedes-Benz 300 SL 6.3 Liter, der temperamentvollsten Limousine der Welt. Nur im Hubraum hätte ihn Peter mit einem Cadillac oder Rolls-Royce vielleicht übertrumpfen können, aber Leistung, Höchstgeschwindigkeit und Preis - rund DM 40'000 oder der Gegenwert von sieben Volkswagen - waren für Limousinen Superlative Ende der Sechzigerjahre. Und der Wagen war dreimal so schnell, 18 mal kräftiger und 12 mal teurer als ein Goggomobil, welches Otto Normalverbraucher damals vielleicht fuhr.

Nun, ein Schaf war eigentlich ein Mercedes 300 SEL mit 170 PS starkem Sechszylinder nicht, und der 6,3-Liter war nicht ein Wolf, sondern eher ein Gepard. Spurtschneller war nämlich im Limousinen-Umfeld 1968 niemand. Es brauchte schon einen Sportwagen vom Kaliber eines Lamborghini oder Ferrari, um gegen die Kraft und den Vortrieb der Benz-Limousine antreten zu können, und dies mit ungleich mehr Aufwand.

Im auf Komfort ausgelegten Mercedes unterstützten eine Servo-Lenkung, aber vor allem eine Getriebeautomatik beim schnellen Vorwärtskommen, während im Lamborghini oder Ferrari nur geübte Piloten mit schnellen (manuellen) Gangwechseln gute Beschleunigungswerte erreichen konnten.

Erich Waxenberger gilt als Vater des 300 SEL 6.3. Ein Prototyp auf Basis eines (vom Band gefallenen) 250 SE Coupés mit dem Motor aus dem Mercedes 600 wurde mit Fünfganggetriebe und Lastwagenkupplung verbunden und intensiv erprobt.

Der Vorstand gab grünes Licht und nur sechs Wochen nach der ersten Probefahrt wurde die damals schnellste Mercedes-Limousine mit dem V8-Motor am Genfer Autosalon 1968 vorgestellt.

Aus dem 300 SEL erbt der 6,3-Liter die Luftfederung und

die gesamte Ausrüstung, nur an den Frontscheinwerfern, es waren je zwei pro Seite, wie bei den amerikanischen SE-/SEL-Modellen, erkannte man den schnellen Mercedes, wenn das "6,3"-Schild nicht montiert war. Das vermutlich erste "Unterstatement"-Auto war geboren. Den Marktbedarf schätzte man auf 50 Wagen und irrte damit gewaltig. Trotz des hohen Preises, am Anfang waren es DM 39'160 oder CHF 52'000, griffen die Kunden freudig zu. Und bezahlten trotz umfangreicher Serienausstattung erheblich mehr, wenn Radio, Schiebedach, Lederpolsterung, Sicherheitsgurte, Sicherheitskopfstützen, Klimaanlage, Koffersatz, Weisswandreifen, Zweiklangfanfare oder Sonderlackierungen geordert wurden.

Ach ja, auch ein Autotelefon wurde damals schon auf der Aufpreisliste geführt, für rund DM 8'000, also rund 20% des Basispreises. Heute taugt es nur noch als Kulisserie, aber die wenigsten dürften sich dies damals geleistet haben.



Automat, Leder, Klimaanlage, Schiebedach, etc.
Sehr guter Allgemeinzustand.
EU-Papiere, in der Schweiz verzollt.

*Boîte automatique, cuir, air conditionné, toit ouvrant, etc.
Très bon état.*

Documents de la CE, dédouané en Suisse.

Lot 83

6'526 Fahrzeuge
V8
6'332 cm³
250 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 70'000 - 80'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 84

1'871 Fahrzeuge (RHD)
V12
5'343 cm³
276 PS bei 5'850/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 95'000 - 100'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie



Jaguar E V12 Roadster, 1973

Obschon bereits zehn Jahre auf dem Markt, wertete ein neuer Zwölfzylindermotor den Jaguar E-Type 1971 nochmals nachhaltig auf. Kaum ein Konkurrent bot vergleichbare Fahrleistungen, selbst doppelt so teure Sportwagen aus Italien konnten den E-Type kaum distanzieren.

Der Jaguar E-Type - in Amerika wird der Wagen XKE genannt - war die Sensation des Genfer Autosalons von 1961. Der hinreissend geformte Sportwagen verdrehte den Autointeressierten den Kopf und machte den Griff zur Geldbörse leicht, denn der E-Type bot beste Fahrleistungen zum Discount-Preis, zumindest im Vergleich zu anderen vergleichbaren Sportwagen.

Die ersten Jaguar E waren echte Sportwagen, die dem Fahrer einiges abverlangten. Nicht Komfort sondern Leistung stand im Vordergrund. Der amerikanische Markt und dessen Gesetzgebung verlangten aber immer stärkere Eingriffe in die Technik und sogar in die Formgebung, mussten doch die Stossstangen höher gesetzt werden und kräftiger ausgestaltet werden, um den geltenden Normen zu genügen.

Die Abgasnormen und entsprechende Entgiftungen des Sechszylindermotors hatten zu einem erheblichen Leistungsverlust geführt und auch prestigemässig war der Sechszylinder nicht mehr auf der Höhe. Jaguar entschloss sich daher zum Einbau eines Zwölfzylinders.

Der Zwölfzylindermotor hatte seine Anfänge bereits im Jahre 1963, als man ein 5-Liter-V12-Triebwerk für den Rennsport entwickelt hatte. Der neue Zwölfzylinder bestand ganz aus Leichtmetall, pro Zylinderreihe kam nur noch eine Nockenwelle zum Einsatz, die Heron-Verbrennungsräume wurden mit vier Zenith-Vergasern befüllt.

Die Akustik kam bei der Entwicklung des neuen Motors wohl etwas zu kurz. Die Automobil Revue schrieb 1971: "Die Geräuschentwicklung im Innern dürfte allerdings den Fan exotischer Vielzylindermotoren etwas enttäu-

schen; ausser bei 2500 U/min, wo zwar gedämpfte, aber dennoch deutlich hörbare Zwölfzylindermusik ertönt, hat der Jaguarmotor nichts gemeinsam mit dem edlen Klang einer V12-Maschine aus der Emilia (wie bei Ferrari oder Lamborghini), sondern gibt bis etwa 5000 U/min ein ebenfalls «entgiftetes» Surren von sich.

Zwar überzeugte der neue V12-E-Type fast auf der ganzen Linie, das Timing aber war nicht optimal, setzte doch zu Beginn der Siebzigerjahre die Ölkrise ein. So blieb der V12 denn auch der am wenigsten verkaufte E-Type, 15'293 Exemplare wurden bis 1975 verkauft, bereits 1974 wurde die Produktion gestoppt.



RHD. 4-Gang Handschaltung. Karosserie vor einigen Jahren neu lackiert. Interieur im Originalzustand mit Patina. Motor und Mechanik in sehr gutem Zustand.
Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Mai 2017.

Conduite à droite. Boîte manuelle à 4 vitesses. Peinture neuve il y a quelques années. Intérieur en état d'origine avec patine. Moteur et mécanique en très bon état.
Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en mai 2017.



CLASSIC CAR AUCTION

auf der Kunsteisbahn Dolder Sports | Zürich

Samstag 16. Juni 2018



Rund 50 ausgesuchte
Fahrzeuge werden über den
roten Teppich gefahren.

Anmeldungen hochwertiger
Klassiker sind noch möglich.

Environ 50 véhicules
sélectionnés ont droit au
tapis rouge.

Inscriptions de véhicules
classiques sont encore possibles.

About 50 selected vehicles
will be rolling over the red
carpet.

Last consignments of high
quality cars are possible now.


OLDTIMER GALERIE TOFFEN
THE SWISS AUCTIONEERS

OLDTIMER GALERIE INTERNATIONAL GMBH
Guerbestrasse 1 Phone +41-31-8196161
CH-3125 Toffen info@oldtimergalerie.ch
www.TheSwissAuctioneers.swiss



Lot 85

3'641 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
903 cm³
56 PS bei 6'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 35'000 - 38'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Fiat 850 Bertone Berlinetta Racer, 1970

Der Fiat 850 ist ein Kleinwagen, den der italienische Automobilhersteller Fiat ab Sommer 1964 produzierte.

Schon bald zeichnete sich der große Erfolg der Baureihe ab. Fiat brachte daraufhin im Sommer 1965 auf der gleichen Plattform zusätzliche Karosserievarianten auf den Markt.

Das Coupé wurde erstmals im März 1965 auf dem Genfer Auto-Salon vorgestellt. Um das sportliche Coupé von der Basisversion abzuheben, wurde die Motorleistung erhöht, außerdem die Ausstattung erweitert und den gehobenen Ansprüchen angepasst. Beide erhielten Sportsitze, ein Sportlenkrad und Rundtachometer. Die vorderen Trommelbremsen wurden durch Scheibenbremsen ersetzt. Zunächst hatte das Coupé eine Leistung von 47 PS bei einem Hubraum von 843 cm³; die Höchstgeschwindigkeit betrug 140 km/h.

Gleichzeitig mit dem Coupé wurde auch ein sportliches, zweisitziges Cabrio mit der Bezeichnung Spider präsentiert, das mit seinen 49 PS bis zu 145 km/h erreichen konnte. Es wurde vom Designstudio Bertone entworfen und dort auch gebaut. Das faltverdeck aus Stoff kann vollständig unter einer Heckklappe verstaut werden.

Der Spider wurde gleichzeitig mit dem Coupé technisch weiter entwickelt. Im März 1968 wurde er mit einem größeren und stärkeren Motor zum Sport Spider. Er erhielt senkrecht stehende Scheinwerfer. Die vordere Stoßstange wurde höhergesetzt, alle Stoßstangen erhielten Hörnchen. Auch das Heckblech wurde geändert (lackiert statt poliertem Aluminium), eine Vielzahl kleinerer Änderungen sind eher technischer Natur. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 152 km/h.

Die Produktion des 850 wurde schrittweise eingestellt:

Zunächst nahm Fiat das Coupé ab Mitte 1972 aus dem Programm. Danach folgte gegen Mitte 1973 die Limousine (in Italien) und der Spider. Wenn man alle Varianten zusammenzählt, wurden demnach fast 2,3 Millionen Exemplare weltweit verkauft. Allerdings vertrieb Bertone ein spezielles 850 Sport Coupé mit der Grundform des 850 Sport Spider als „Bertone Racer“ bis 1974 in eigener Regie weiter.



Von 3'641 produzierten Fahrzeugen wurden 2'890 Exemplare in die USA geliefert, entsprechend selten sind die Bertone Racer in Europa. Ausgeliefert nach Nizza, wurde dieser Wagen Mitte der 70er Jahre in die Schweiz importiert. Vor einigen Jahren restauriert. Sehr guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im November 2016.

Sur 3'641 véhicules produits, 2'890 ont été livrés aux États-Unis, en conséquence les Bertone Racer sont très rare en Europe. Livrée neuve à Nice, cette voiture a été importée en Suisse au milieu des années 70. Restauré il y a quelques années. Très bon état général. Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en novembre 2016.



Mercedes 230 SL, 1963

Der W 113 ist ein zweisitziges Faltdach-Cabriolet von Mercedes-Benz, das im März 1963 auf dem Genfer Auto-Salon vorgestellt wurde. Er sollte gleichzeitig die Typen 190 SL und 300 SL ersetzen. Wegen seines zusätzlich lieferbaren, nach innen gewölbten Hardtops erhielt er den Spitznamen Pagode.

Der W 113 markiert den Übergang von den rundlichen Formen des Vorgängermodells zu einem mehr sachlichen Stil. Das Ziel bei der Designentwicklung bestand darin, sich vom Vorgänger deutlich abzugrenzen und ein „maskulines“ Erscheinungsbild anzustreben. Glatte Flächen, viel Nutzraum und den Verzicht auf Zierelemente zeichnen den Pagoden-SL aus. Der Hauptabsatzmarkt waren die USA, hier wiederum ging ein Großteil der Fahrzeuge nach Kalifornien.

Die „Pagode“ war der erste SL, bei dem umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen eingeführt wurden. Da seine Basis die Bodengruppe der „Heckflosse“ W 111 mit einem 30 cm kürzeren Radstand ist, hat auch der SL eine steife Fahrgastzelle und Knautschzonen, leicht verformbare Bug- und Hecksegmente. Der Innenraum ist wie bei der Limousine entschärft, es gibt keine harten Ecken und Kanten. Sicherheitsgurte waren, wie beim Vorgänger, als Sonderausstattung erhältlich. Das Lenkgetriebe wurde aus dem crashgefährdeten Bereich des Vorderwagens an die Stirnwand gerückt, die Lenksäule ist geknickt und hat Gelenke, die den gefährlichen Lanzeneffekt bei einem Unfall verhindern. 1967 kamen die Sicherheitslenksäule mit Pralltopf im Lenkrad hinzu.

Das Fahrwerk mit Kugelumlauflenkung und hinterer Eingelenk-Pendelachse wurde ebenfalls aus der W 111-Limousine übernommen. Das Zweikreis-Bremssystem hatte Scheibenbremsen anfangs nur an der Vorderachse; mit Einführung des 250 SL auch an der Hinterachse. Seine Federung ist straff, aber für einen Sportwagen sehr komfortabel. Für die Dämpfung sorgen Gasdruckstoßdämpfer; erstmals fuhr ein SL auf Gürtelreifen.

Der ebenfalls aus der W 111-Limousine stammende Sechszylinder M 127 mit paarweise gegossenen Zylindern wurde einigen Änderungen unterzogen. Die wichtigste war die Verwendung einer Sechsstempel-Einspritzpumpe statt der Zweistempel-Pumpe mit zwei Dreifachverteilern. Damit war es möglich, den Kraftstoff durch die geöffneten Einlassventile in den Brennraum einzuspritzen und nicht mehr nur in das Ansaugrohr. Der auf 2,3 Liter aufgebohrte Motor M 127 II leistet so 150 PS bei 5'500/min. Dieser sehr sportlich angelegte Antrieb des SL verlangt verhältnismäßig hohe Drehzahlen.



Seltener Handschalter aus dem ersten Baujahr des 230 SL. Zweite Hand, 117'500 km. Vor einigen Jahren neu lackiert. Unrestauriertes Originalhardtop. Motor, Getriebe, Interieur und Verdeck in sehr gutem Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Mai 2015.

Voiture rare avec une boîte de vitesse manuelle et de la première année de la 230 SL. Deuxième main, 117'500 km. Peinture neuve il y a quelques années. Hardtop original non restauré. Moteur, boîte de vitesses, intérieur et capote en très bon état.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en mai 2015.

Lot 86

1'465 Fahrzeuge (1967)
6 Zylinder Reihe
2'306 cm³
150 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 90'000 - 110'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 87

10'030 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
2'660 cm³
90 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 85'000 - 90'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie

Austin-Healey 100/4 BN1, 1954

Als Donald Healey im Jahr 1898 in Cornwall geboren wurde, steckte das Auto noch in den Kinderschuhen. Schon früh war er zur schnellen Fortbewegung hingezogen, flog Einsätze im ersten Weltkrieg und eröffnete seine ersten Garage kurz danach, inzwischen per Fernkurs zum Automobil-Ingenieur ausgebildet. International bekannt wurde er durch seine Werkseinsätze für Invicta.

Mit Siegen im Glacier Cup und beim Alpine Trial, vor allem aber mit der Triumphfahrt an der Monte Carlo Rallye von 1931 festigte er seinen Ruf als begabter Langstrecken-Rennfahrer.

Mit einer Anstellung bei Riley gelangte Healey ins grosse Autogeschäft und baute bei Triumph dann sogar die ersten Autos nach seinem Geschmack.

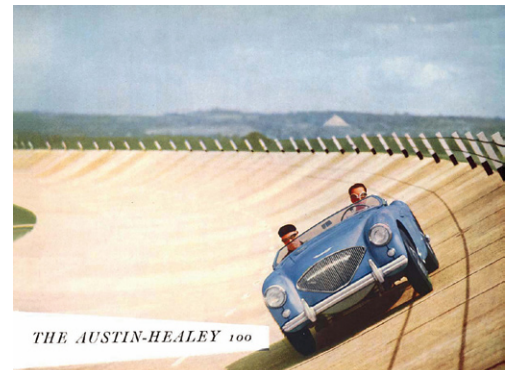
Nach dem zweiten Weltkrieg brachte er die ersten Sportwagen unter seinem eigenen Namen heraus, es folgten Fahrzeuge wie der Healey Silverstone oder der Nash-Healey. Allen diesen Fahrzeugen war gemeinsam, dass sie sportlich ausgerichtet und nicht eben gerade günstig waren, im Markt aber durchaus Erfolge feiern konnten.

Donald Healey aber hatte erkannt, dass es einen Markt für günstigere Sportwagen gab, insbesondere in England. Im Geheimen begann er bei sich zuhause in der zweiten Hälfte des Jahres 1951 einen Prototypen mit Austin-A90-Technik zu bauen. Der Plattform-Rahmen wurde in der angepeilten Grösse um die gewählten Vorder- und Hinterachskomponenten herum konstruiert, mit einem Radstand von 2,29 Metern und einer Gesamtlänge von knapp über 3,8 Metern war das Ergebnis kompakt.

Jerry Coker entwickelte dann in enger Zusammenarbeit mit Donald Healey die Form des neuen Sportwagens, der als Prototyp aus Aluminium- und Stahlblechen zusammengeschweisst wurde.

Rechtzeitig für die Earls Court Show in London, die am 21. Oktober 1952 mit dem Pressetag begann, war der Wagen fertig und man hatte sogar schon einige Testarbeit daran verrichtet. Angeschrieben war er als "Healey Hundred", doch schon bald lautete die Bezeichnung "Austin-Healey 100", denn noch am selben Tag hatten Donald Healey und Sir Leonard Lord, damals Chef der British Motor Company, eine Zusammenarbeit vereinbart und damit gleich mehrere Probleme gelöst. Austin würde den neuen Sportwagen in Longbridge in grossen Stückzahlen bauen und natürlich war auch die Lieferbarkeit der einzelnen Komponenten damit gesichert.

Ab Frühjahr 1953 konnten Sportwagenkäufer den Austin-Healey 100 fahren.





Natürlich war es von Anfang an die Absicht von Donald Healey gewesen, den neuen Sportwagen auch im Rennsport einzusetzen. Dank der Rückendeckung durch die BMC verfügte er nun auch über das nötige Kapital dazu. Um im Falle eines Versagens keine negativen Auswirkungen auf die Serienproduktion zu haben, nannte man die in Wettbewerb eingesetzten Fahrzeuge "Special Test Cars".

Man entschied, sich auf zwei Arten von Veranstaltungen zu konzentrieren: Langstreckenrennen und Rekordfahrten.

Für die Renneinsätze wurden vom Serienfahrzeug leichtere Versionen abgeleitet. An der Mille Miglia 1953 fand der erste Einsatz von vollständig in Aluminium gekleideten und von 90 auf 100 PS leistungssteigerten seriennahen Sportwagen statt.

Die Mille Miglia 1953 endete mit dem Ausfall beider Austin-Healey 100. Nur sechs Wochen später fuhren wiederum zwei Wagen (NOJ 392 und NOJ 393) bei den 24 Stunden von Le Mans mit, die sich optisch durch eine knapp gehaltene Frontscheibe, Riemen über der Motorhaube und Passagierabteilabdeckung von ihren Vorgängern unterschieden. Mit den Plätzen 12 und 14, respektive dem zweiten Platz in der Dreiliterklasse, war dieser zweite Einsatz vom Erfolg gekrönt.

Allerdings musste man erkennen, dass mit dem seriennahen Sportwagen gegen die damals vorherrschenden Prototypen wenig Staat zu machen war.

Auch bei Geschwindigkeitswettfahrten konnten Erfolge vermeldet werden. Die Automobil Revue schrieb im September 1953: "Austin-Healey erreicht 230 km/h. Auf dem Salzsee von Bonneville in Utah (USA) erreichte ein von Donald Healey geführter Austin-Healey-Sportzweisitzer eine Geschwindigkeit von 229,45 km/h über eine Meile."

Dass man sich die USA für diese Rekordfahrten ausgesucht hatte, kam natürlich nicht von ungefähr ...



RHD, 1. Inverkehrsetzung 1953. Seit 1977 in zweiter Hand. Karosserie und Interieur vor vielen Jahren restauriert, Original-Lenkrad vorhanden. Motor vor einigen Jahren revidiert und mit einem Aluminium-Zylinderkopf ausgestattet, kann mit bleifreiem Benzin gefahren werden. Originalwerkzeug und -wagenheber vorhanden. Sehr guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2012.

Conduite à droite, première mise en circulation 1953. Depuis 1977 en deuxième main. Carrosserie et intérieur restaurés il y a beaucoup des années, volant original disponible. Moteur révisé et équipe d'un culasse en aluminium il y a quelques années, modifié pour rouler avec de l'essence sans plomb. Utiles et cric originaux disponibles. Très bon état général.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân en août 2012.





Lot 88

2'229 Fahrzeuge (1963)
4 Zylinder Boxer
1'582 cm³
75 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 70'000 - 80'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie



Porsche 356 B T6, 1963

Er wurde ganz offiziell "Dame" genannt, der Porsche 356 B 1600, das Einstiegsmodell in den Porsche-Himmel. 12'700 DM oder 16'500 Franken musste aufbringen, wer sich einen Basis-Porsche mit 1,6 Litern Hubraum und 60 PS leisten wollte.

60 PS tönt nach wenig in einer Zeit, wo selbst der kleinste Diesel mehr Pferdestärken aufweist. Anfangs der Sechzigerjahre aber reichten 60 PS beim Porsche für Tempo 164 km/h und damit gehörte man zu den Schnellsten auf den ersten Autobahnen, denn ein VW Käfer, den die halbe motorisierte Menschheit in unseren Breitengraden zu fahren schien, leistete nur schwächliche 34 PS und diese brachten ihn auf 115 km/h. Womit er für den Porsche zum Verkehrshindernis wurde.

Wer in jenen Jahren den Porsche wegen seiner Volkswagen-Gene kritisierte griff zu kurz. Zwar war der Typ 356 ab 1950 sehr wohl mit vielen Teilen aus dem VW-Regal entstanden, doch mit jedem Baujahr verringerte sich konstruktive Ähnlichkeit.

Bereits der ab 1955 gebaute 356 A entfernte sich sowohl optisch als auch leistungsmässig deutlich vom Käfer, der ab Baujahr 1959 gebaute 356 B wies nur noch wenige Gleichteile mit dem Volkswagen auf, so etwa die beiden Vorderachs-Traghebel und -Lagerbügel, die Hinterachswelle, das Kegelrad und das Gehäuse für das Ausgleichsgetriebe.

Der Rest war Fabrikat Porsche oder stammte von einem sorgfältig ausgesuchten Zulieferbetriebes wie z.B. die Firma Reutter, die Rohkarossen lieferte.

Von Anfang an sass der Motor wie beim Käfer im Heck, also hinter der Hinterachse. Wie beim Käfer handelt es sich um einen luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor. Ein Kastenrahmen aus Stahlblech trug die damit verschweisste Karosserie und die vier Einzelradaufhängungen. Während vorne im 356 B zwei Kurbellängslenker und Quertorsionsstabfedern für den Bodenkontakt sorgten, tat hinten eine Pendelachs-Konstruktion ihren Dienst. Gebremst wurde rundum mit Trommeln, erst das Modell

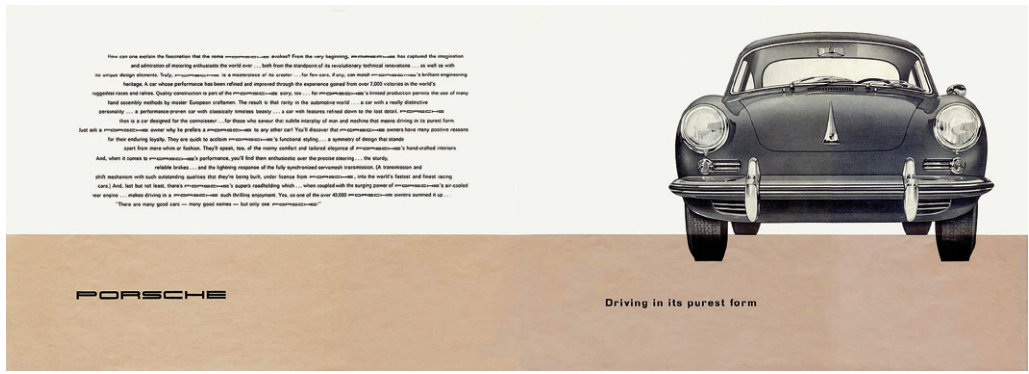
356 C wurde ab 1964 mit Scheibenbremsen versehen. Nach drei Baujahren wurde die erste Variante des 356 B, auch T5 genannt, nochmals optisch etwas aufgepeppt. Die T6-Variante wies grössere Scheiben hinten und vorne, zwei Kühlergitter für mehr Luftzufuhr zum Motor, einen aussenliegenden Tankverschluss und einige Verbesserungen im Bereich der passiven Sicherheit auf. Mit dem Typ 356 B bewegten sich die Porsche-Entwickler eindeutig in Richtung mehr Komfort, Wertigkeit und Sicherheit. Dies hatte natürlich damit zu tun, dass Amerika ein sehr wichtiger Abnehmermarkt war und dass schon damals Leute, die sich für maximale Fahrleistungen mit einem Minimum an Komfort zufrieden gaben, in der Minderzahl waren.

Für mehr Sicherheit waren die Stossstangen im Vergleich zum Vorgänger 356 A vorne um 95 und hinten um 105 mm nach oben gewandert. Auch die Scheinwerfer wurden angehoben, um die Lichtbeute zusammen mit dem Einbau von asymmetrischem Abblendlicht zu verbessern. Die Leichtmetall-Trommelbremsen hatten 72 axiale Kühlrippen erhalten.

Das Getriebe war verbessert und mit einem kürzeren Schalthebel gekoppelt worden. Blinker, Abblendung und Lichthupe konnten jetzt mit Lenkstockhebeln betätigt werden. Auch der Sitze hatte man sich angenommen und hinten statt der früheren Sitzbank zwei Sitzschalen mit umklappbaren Rückenlehnen zur Schaffung zusätzlicher Transportkapazität eingebaut. Vorne gab es nun auch für das Coupé Ausstellscheiben.

Zur Verbesserung des Geräuschkomforts war an verschiedensten Stellen Dämmmaterial verbaut worden, was zusammen mit den übrigen Massnahmen auch zu einer Erhöhung des Leergewichts zunächst 20 kg gegenüber dem 356 A, schliesslich im letzten Baujahr 1963 aber ganzen 65 kg führte.

Von den reinen Leistungsdaten und Fahrleistungen rechtfertigte ein Porsche 356 B 1600 im Jahr 1960 den Begriff Sportwagen sicherlich nicht mehr vollständig.



Und das soll ein Sportwagen sein?
 Nun, die Sportlichkeit eröffnet sich einem erst im Gesamterlebnis. Für heutige Begriffe sind 905 kg absoluter Leichtbau und diese Leichtigkeit des Seins beflügeln auch 60 PS. Dabei fühlt sich der Porsche auch im rüstigen Alter im Halbjahrhundertbereich sehr robust und sicher an. Kompakt ist er mit knapp vier Metern Länge und 1,67 Metern breite sowieso.



75 PS Motor. Seit 2004 im selben Besitz. Karosserie 1994 restauriert. Motor 1994 revidiert. Frisch ab Service. Einige Belege vorhanden. Guter, gepflegter Allgemeinzustand mit Patina.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juni 2017.

Moteur 75 cv. Au même propriétaire depuis 2004. Carrosserie restaurée en 1994. Moteur révisé en 1994. Service viens d'être fait. Quelques factures disponibles. Bon état général, soigné, avec patine.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passé en juin 2017.



Schnelle Mittelklasselimosinen beschleunigten in kürzerer Zeit auf 100 km/h als die 15,4 Sekunden, die die Dame benötigte.

Amerikanische Strassenkreuzer wiesen schon lange Motorleistungen vor, die im dreistelligen PS-Bereich waren, da fühlten ich die 60 PS des 356 doch eher schwächling an, auch wenn sie dank guter Aerodynamik Geschwindigkeiten von über 160 km/h erlaubten. Der Normverbrauch (nach DIN 70030) lag bei bescheidenen 7,6 Litern pro 100 km, im Test wurden daraus dann 11,2 Liter Superbenzin.

H. U. Wieselmann verglich in der Zeitschrift 'Auto Motor und Sport' die drei Porsche-Modelle 1600, 1600 Super (75 PS) und Super 90 (90 PS) des Jahres 1960 miteinander und kam zum Schluss, dass die Porsche-Fahrzeuge halt eben perfekter als "normale Gebrauchswagen" seien.

Und dies hatte seiner Meinung nach wenig mit der Leistung zu tun, sondern vor allem mit dem Streben nach stetigen Verbesserungen. "Wer geräuschlos, kommode, mit möglichen 160 km/h schnell genug und ausserdem ein individuelles Auto mit der Bedürfnislosigkeit eines VW fahren will, der wird sich für die Dame, den 1600 Normal entscheiden", schrieb Wieselmann und empfahl den Super 90 höchstens für den Sportfahrer mit entsprechendem Budget.

Mit diesem Urteil gingen auch die Mannen von 'hobby' einig und sie setzten die Porsche-Modelle 1600 und 1600 S auf die vordersten Plätze eines Sportwagen-Vergleichstests, bei dem auch der MG A, der Mercedes Benz 190 SL, der Alfa Romeo Giulietta Sprint, der Sunbeam Alpine und der Triumph TR3 antraten. Dass ihnen bei der Abrechnung ein Rechenfehler unterlief, sei den Hobby-Machern verziehen.

Setzt sich der moderne Autofahrer in den Porsche 356, so staunt er erstmals, wie einfach der Wagen zu fahren ist. Man muss kaum umlernen, sofern man das Zündschloss nicht auf der falschen (rechten) Seite sucht.

Der Motor klingt ein wenig nach Käfer, das erstaunt kaum. Er startet willig und ist leiser, als man es vielleicht auf Antrieb erwartet hätte. Nur den Kraftstoff-Dreivegehaun sollte man nicht unbeachtet lassen. Steht er auf "Zu", dann geht dem Vierzylinder-Boxermotor im Heck schnell die Puste aus.

Das Getriebe gibt keine Rätsel auf und flott kann es losgehen. Bei 4'500 Umdrehungen warnt der Drehzahlmesser mit dem roten Bereich, dass jetzt das Ende der Drehfähigkeit des Motors gekommen sei, notabene bei Umdrehungszahlen, die heutzutage selbst von den meisten Dieselmotoren spielend überwunden werden.

AUKTIONSBEDINGUNGEN

Die Teilnahme an der Auktion erfolgt mit der Anerkennung und vorbehaltloser Annahme vorliegender Auktionsbedingungen.

1. GEBOTE

- Die Abgabe eines Gebotes bedeutet eine verbindliche Offerte.
- Der Bieter bleibt an sein Gebot gebunden, bis dieses entweder überboten oder von der Auktionsleitung abgelehnt wird.
- Gebote Unbekannter können von der Auktionsleitung zurückgewiesen werden.
- Nicht anwesende Personen können der Auktionsleitung Steigerungsgbote schriftlich mitteilen. Diese Gebote gelten als maximale Gebote ohne Aufgeld, MwSt und Zoll. Aenderungen eines schriftlichen Gebotes bedürfen der Schriftform; sie müssen spätestens am Vorabend des Auktionstages vorliegen.

2. VERSTEIGERUNGSOBJEKTE

- **DIE OBJEKTE WERDEN IM NAMEN UND AUF RECHNUNG DER EINLIEFERER ODER AUS EIGENBESTAND ANGEBOTEN UND VERKAUFT!**
- **Sowohl die Oldtimer Galerie International GmbH (OG) als auch die Verkäuferschaft lehnen jede Gewährleistung für Alter, Herkunft, Zustand und Qualität der zur Versteigerung gelangenden Objekte ab. Die Objekte werden in dem Zustand verkauft, in welchem sie sich zum Zeitpunkt des Zuschlages befinden. Tacho-Stände gelten, soweit nicht ausdrücklich anders vereinbart, als nicht garantiert.**
- Sämtliche Objekte sind an der vorausgehenden Ausstellung zu besichtigen. Es besteht die Möglichkeit, sich über deren Zustand und Wert ins Bild zu setzen und zu informieren.
- Die Beschreibung der Objekte erfolgt auf Grund des letzten aktuellen Kenntnisstandes nach bestem Wissen und Gewissen.
- **Die OG haftet nicht für offene oder verdeckte Mängel.**
- Sämtliche Fahrzeuge, welche ab Motorfahrzeugkontrolle (MFK) angeboten werden und die **zum Zeitpunkt des Zuschlages noch ungeprüft sind, werden nach der Auktion zu Lasten der Einlieferer geprüft.** Für diese Fahrzeuge gewährt die OG, bis zum Termin der durchgeführten MFK, eine «Gratis-Garagierung».

3. ZUSCHLAG / EIGENTUM

- Das Objekt wird dem Meistbietenden zugeschlagen. Das Objekt wird erst nach vollständiger Bezahlung an den Käufer ausgeliefert.
- Der Zuschlag kann unter Vorbehalt erfolgen: d.h. die OG kann Rücksprache mit dem Einlieferer nehmen und den Bieter bis spätestens innerhalb von 10 Tagen über sein Gebot informieren.
- **Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt das Angebot für den Bieter bindend!**
- Bei Differenzen zwischen zwei oder mehreren Bietern kann das Objekt noch einmal ausgeschrieben werden.
- **Ist der Zuschlag erfolgt, werden keine Beanstandungen mehr zugelassen.**

4. ZUSCHLAGPREIS / KOSTEN

- Auf jedes ersteigerte Objekt ist ein Aufgeld von 12 % auf den Zuschlagspreis zu entrichten.

5. BEZAHLUNG DER STEIGERUNGSOBJEKTE

- Die Bezahlung der ersteigerten, geprüften oder ungeprüften Fahrzeuge muss innert 5 Tagen, in Schweizer Franken oder mit Bankcheck, ab Auktionstag gerechnet, erfolgt sein.
- **Jeder Käufer wird vor dem Verlassen des Auktionssaales gebeten, im Auktionsbüro die entsprechenden Formalitäten in Empfang zu nehmen.**

6. AUSLIEFERUNG / ABHOLUNG DER STEIGERUNGSOBJEKTE

- Die Auslieferung der ersteigerten Objekte erfolgt erst nach der Auktion und nach vollständiger Bezahlung.
- Die zum Zeitpunkt der Auktion, resp. des Zuschlages, auslieferungsbereiten Fahrzeuge sind innerhalb von 5 Tagen, ab Auktionstag gerechnet, abzuholen.
- Auf Objekte / Fahrzeuge, die nicht fristgerecht abgeholt werden, muss eine Lagergebühr von CHF 15.00 plus MwSt von 7.7 % pro Tag und Objekt erhoben werden.

7. RECHTSFRAGEN / HAFTUNG

- Die OG behält sich das Recht vor, Aenderungen und Hinweise bezüglich der Katalog-Beschreibung der Objekte, vor und während der Ausstellung oder bis zum Zuschlag hin, anzubringen.
- **Sobald der Zuschlag erfolgt ist, können keine Mängelrügen mehr zugelassen werden.**
- Die OG, als Verkaufskommissionärin gemäss Artikel 425 ff OR, handelt für Rechnung des Einlieferers. Jede Haftung für Mängel ist nach Massgabe von Ziff.2 wegbedungen. Allfällige Mängelrügen, Wanelungs- oder Minderungsansprüche sind direkt an den Einlieferer als Verkäuferschaft zu richten.
- **Kein Vertreter bzw. Angestellter der OG ist legitimiert, davon abweichende Garantien abzugeben.**
- Die Auktionsleitung kann ohne Begründung ausserhalb der numerischen Reihenfolge Lots anbieten sowie Katalognummern vereinigen, trennen oder zurückziehen.
- Jede Teilnahme an der Auktion erfolgt auf eigenes Risiko. Bei Beschädigung ausgestellter Objekte ist der Verursacher haftbar.
- Jede Wegschaffung der ersteigerten Objekte, auch durch Dritte, ist mit eigenen Kosten und Risiken verbunden.
- Die Rechnung der ersteigerten Objekte ist gemäss Ziffer 5 zu bezahlen. Wird dies versäumt, kann der Versteigerer wahlweise die Erfüllung des Kaufvertrages unter Verrechnung eines Verzugszinses von 1% monatlich auf den Zuschlagspreis plus Aufgeld und der Kosten für das Inkasso verlangen. Er kann aber auch ohne Fristansetzung oder sonstige Mitteilung unter Annullierung des Zuschlages vom Kaufvertrag zurücktreten und das Objekt freihändig veräussern. Der Ersteigerer haftet in diesem Fall für alle aus der Nichtzahlung oder Zahlungsverspätung entstehenden Schäden, insbesondere für einen Mindererlös. Eine eventuell geleistete Anzahlung wird auf den Schaden angerechnet.
- Die Versteigerung und sämtliche daraus resultierenden Streitigkeiten unterliegen dem Schweizer Recht und der Beurteilung durch die Bernische Gerichtsbarkeit, unter Vorbehalt des Weiterzuges an das Schweizerische Bundesgericht in Lausanne. Dies gilt ungeachtet des Rechtsdomizils der beteiligten Parteien.
- Für die Beurteilung von Streitigkeiten ist die deutsche Fassung vorliegender Verkaufsbedingungen, resp. Auktionsbedingungen massgebend.
- **Der Gerichtsstand ist Bern.**

8. ALLGEMEINES

- Die Versteigerungs- und Verkaufsbedingungen werden jeder interessierten Person bekannt gemacht und sind während der Ausstellung und Auktion im Auktionssaal angeschlagen.
- Zum Mitbieten und Ersteigern eines Objektes sind Formalitäten, Name und Adresse des Käufers erforderlich. Das Registrieren berechtigt zum Bieten.
- Es ist Sache des Käufers, sich gegen Risiken von Verlust, Diebstahl, Beschädigung und Zerstörung der betreffenden Objekte durch Abschluss einer Versicherung rechtzeitig zu schützen.

Toffen, 21. April 2018

CONDITIONS DES VENTES AUX ENCHÈRES

La participation à la vente aux enchères implique l'acceptation inconditionnelle des présentes conditions de vente.

1. LES OFFRES

- L'enchérisseur est lié par l'offre qu'il formule. Il le demeure, jusque ce que son offre soit dépassée par celle d'un autre enchérisseur ou refusée par le responsable de la vente.
- Les offres émanant de personnes inconnues peuvent être refusées par le responsable de la vente.
- Les personnes qui ne peuvent être présentes lors de la vente peuvent communiquer par écrit à la direction de la vente aux enchères des ordres d'achat. Les prix mentionnés dans ces ordres constituent le prix maximum d'adjudication, sans frais, TVA et frais de douane. La modification d'un ordre d'achat écrit doit revêtir la forme écrite et être déposée au plus tard la veille au soir du jour des enchères.

2. LES OBJETS DE LA VENTE

TOUS LES OBJETS SONT OFFERTS ET VENDUS AUX RISQUES ET PÉRILS DU FOURNISSEUR OU DU STOCK!

Oldtimer Galerie International GmbH (ci-après OG) et les propriétaires des objets soumis aux enchères déclinent toute garantie concernant l'âge, la provenance, l'état et la qualité des véhicules et objets offerts en vente. Ceux-ci sont vendus dans l'état où ils se trouvent au moment de l'adjudication. Les indications fournies par les tachymètres ne sont pas garanties, sauf convention contraire expresse.

- Au cours de l'exposition précédant la vente, les visiteurs auront la possibilité d'examiner tous les objets mis en vente ainsi que de se renseigner sur leur état et leur valeur actuelle. La description des objets est fournie de bonne foi en tenant compte des dernières connaissances actuelles.
La OG n'assume aucune responsabilité aussi bien pour les défauts visibles que pour les défauts cachés.
- Les véhicules qui sont offerts expertisés mais **ne l'ont pas encore été au moment de l'adjudication le seront par le service cantonal des automobiles aux frais du vendeur.**
- OG offre gratuitement à l'acheteur d'un véhicule qui doit être expertisé une place dans sa galerie jusqu'à l'expertise.

3. ADJUDICATION / PROPRIÉTÉ

- L'adjudication est faite au plus offrant. L'objet adjugé ne sera transféré à l'adjudicataire qu'après complet paiement du prix.
- L'adjudication peut avoir lieu sous réserve: cela signifie que OG peut reprendre contact avec le propriétaire de l'objet mis en vente et aviser l'adjudicataire au plus tard dans les 10 jours de la position adoptée par le propriétaire concernant le montant offert par l'adjudicataire.
L'offrant est lié par son offre jusqu'à l'expiration de ce délai!
- En cas de litige entre deux ou plusieurs enchérisseurs, l'objet contesté sera immédiatement remis aux enchères.
- **Il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.**

4. LE PRIX D'ADJUDICATION / LES FRAIS

- Il est perçu de l'adjudicataire une surtaxe de 12 % en sus du prix d'adjudication de chaque lot.

5. LE PAIEMENT DES LOTS VENDUS

- Le paiement des véhicules vendus, expertisés ou non, doit intervenir dans les 5 jours dès la date des enchères.
- Il doit s'effectuer au comptant ou par chèque bancaire.

Avant de quitter la salle de vente, chaque acheteur est prié de passer au bureau pour régler les formalités administratives.

6. LIVRAISON DES OBJETS ADJUGÉS

- La livraison des objets adjugés n'intervient qu'après la fin des enchères et le paiement du prix.
- L'adjudicataire d'un véhicule prêt à la livraison doit venir en prendre possession dans les cinq jours dès la date de l'enchère, respectivement de l'adjudication.
- Pour les objets/véhicules dont l'adjudicataire ne prendrait pas possession dans le délai, il sera perçu une taxe d'entreposage de CHF 15.00, plus TVA à raison de 7.7 %, par objet et par jour.

7. QUESTIONS DE DROIT / RESPONSABILITÉ

- La OG se réserve le droit d'apporter des modifications et des indications complémentaires concernant la description de l'objet qui figure dans le catalogue, cela avant et pendant l'exposition précédant les enchères ou jusqu'à l'adjudication. **Plus aucun avis des défauts ne pourra être accepté une fois l'adjudication intervenue.**
- OG agit en qualité de commissionnaire chargée de la vente conformément aux articles 425 ss CO pour le compte du vendeur. Elle décline toute responsabilité pour les défauts conformément au chiffre 2 ci-dessus. D'éventuels avis des défauts et prétentions en résiliation ou en diminution du prix doivent être adressés directement au vendeur. **Aucun représentant ou employé de la OG n'est autorisé à délivrer une garantie en dérogation à ce qui précède.**
- La direction des enchères a le pouvoir discrétionnaire d'offrir des lots sans suivre la numérotation de ces derniers, ainsi que de joindre, séparer ou retirer des lots figurant dans le catalogue.
- Chaque personne participant aux enchères le fait à ses risques et périls. La personne endommageant des objets exposés sera responsable du dommage causé.
- Tout adjudicataire qui fait expédier le lot acquis, même par l'entremise d'un tiers, le fait à ses frais et à ses propres risques.
- Le prix des objets adjugés doit être réglé conformément au chiffre 5 ci-dessus. Si tel n'est pas le cas, la direction des enchères peut soit exiger l'exécution du contrat de vente en calculant un intérêt d'un pour cent par mois sur le prix d'adjudication et la surtaxe ainsi que les frais d'encaissement.
Elle peut également sans fixation de délai ou autre communication à l'adjudicataire annuler l'adjudication, se départir du contrat de vente et vendre l'objet de gré à gré. Dans ce cas, l'enchérisseur répond de tous dommages résultant du non paiement ou du retard dans le paiement, en particulier d'une différence du prix de vente. Un éventuel acompte versé sera imputé au montant du dommage.
- Les enchères et tous litiges en résultant sont soumis au droit suisse et à la juridiction bernoise, sous réserve de recours au Tribunal fédéral, à Lausanne, cela quel que soit le domicile des parties intéressées.
- En cas de litige, le texte allemand des présentes conditions de vente fait foi. **Le for est à Berne.**

8. GÉNÉRALITÉS

- Les conditions d'enchères et de vente seront communiquées à toute personne intéressée et affichées dans la salle de vente pendant l'exposition et pendant les enchères.
- Les personnes intéressées donneront à OG leur nom et adresse. Leur enregistrement leur donnera le droit de participer aux enchères.
- Il appartient à l'acheteur de se prémunir contre les risques de perte, vol et dommages des objets concernés en contractant à temps une assurance.

Toffen, 21 avril 2018



- Schriftlicher Kaufauftrag / ordre d'achat**
 Anmeldung telefonischer Gebote / demande de miser par téléphone

**Auktion vom 21. April 2018
in der Oldtimer Galerie, CH-3125 Toffen**

Auftraggeber / mandant: _____	
Anschrift / adresse: _____ Ort / lieu: _____	
Tel. / FAX: _____ Mobile: _____	
E-Mail: _____ Homepage: _____	
Tel. für telefonische Gebote / No. pour miser par téléphone: _____	

Bei schriftlichen Geboten gilt der angegebene Preis als Höchstgebot, ohne Aufgeld. Der Zuschlag kann somit auch zu einem niedrigeren Preis erfolgen. **Mit der Angabe der/des bindenden Gebote(s) bzw. der Anmeldung telefonischer Gebote werden die Auktionsbedingungen des Auktionshauses anerkannt.** Die schriftlichen Aufträge und Anmeldungen für telefonische Gebote werden bis zum 20. April 2018, 20.00 Uhr, in der Oldtimer Galerie International GmbH, AUKTION, CH-3125 Toffen, entgegengenommen und bei vollständig ausgefülltem Talon registriert.

Les prix mentionnés sur les ordres d'achat sont des prix maximums d'adjudication sans surtaxe. Par conséquent, il se peut que, parfois, le prix d'adjudication soit plus bas. **La participation à la vente aux enchères, par écrit ou par téléphone, implique l'acceptation inconditionnelle des présentes conditions de vente de l'organisateur de la vente aux enchères.** Les offres écrites ainsi que les demandes pour miser par téléphone doivent parvenir à l'Oldtimer Galerie International GmbH, AUKTION, CH-3125 Toffen, jusqu'au 20 avril 2018 à 20 heures.

Lot No.	Beschreibung / Description	Höchstgebot in CHF prix maximum en CHF
Datum / date: _____		Unterschrift / signature: _____

Einsenden an / envoyer à:
Oldtimer Galerie International GmbH, AUKTION, Gürbestrasse 1, CH-3125 Toffen
oder per Fax an / ou par télécopieur à:
+41 (0)31 8193747

DOLDER CLASSICS



2018: IMMER SONNTAGS VON 9.00 BIS 17.00 UHR
13. MAI | 17. JUNI | 12. AUGUST | 09. SEPTEMBER


OLDTIMER GALERIE TOFFEN
THE SWISS AUCTIONEERS

SAMSTAG 16. JUNI AUKTION
AUF DER EISBAHN DOLDER, ZÜRICH

ALPINE IS BACK!

auto
ILLUSTRIERTE



www.alpine-rrg.com

Classic Car & Bike-Treffen auf der Eisbahn Dolder, Zürich

www.dolderclassics.ch



Allianz 


INFINITI
EMPOWER THE DRIVE



Degussa 
GOLD AND SILVER.


ZENITH
SWISS WATCH MANUFACTURE SINCE 1845

ALPINE
Alpine Centre Zürich



Lamborghini St.Gallen



ENGEL & VÖLKERS



UNIS



ROHNER SPILLER



Schmohl AG
SINCE 1823





ZENITH

SWISS WATCH MANUFACTURE SINCE 1865

ZENITH, THE FUTURE OF SWISS WATCHMAKING

DEFY | El Primero 21

1/100th of a second chronograph



www.zenith-watches.com