



Auktion Vente aux enchères

Klassische Automobile, Motorräder & Traktoren
Voitures, motos & tracteurs de collection

19. Oktober 2019

13.30 Uhr

Vorbesichtigung | Visite
12. - 19. Oktober 2019



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**

Erstes Wochenende im Monat geschlossen!

AUKTIONEN



Classic Car Auction

29. Dezember 2019, Gstaad

Weitere Auktionen:

- 28. März 2020, Toffen
- 23. Mai 2020, Swiss Classic World Luzern
- 17. Oktober 2020, Toffen
- 29. Dezember 2020, Gstaad

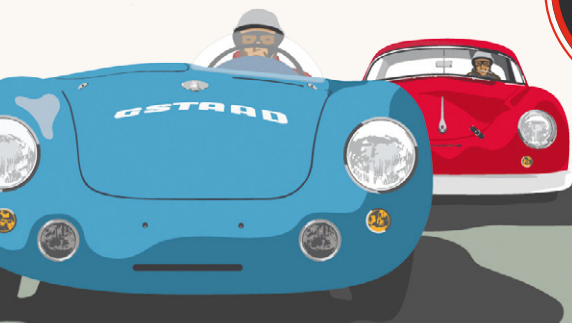
Fahrzeuganmeldungen und Katalogbestellungen sind jederzeit möglich!

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



29. DEZEMBER
CLASSIC CAR AUCTION
GSTAAD

**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 & tracteurs

Samedi 19 octobre 2019 | 13 h 30

Visite préliminaire:

Samedi - Lundi	12 - 14 octobre	10 h 00 - 18 h 00
Mardi - Vendredi	15 - 18 octobre	10 h 00 - 20 h 00
Samedi	19 octobre	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 18 octobre 2019 à 20.00 heures avec l'ordre d'achat à la page 100 du catalogue.
- Enchérir en ligne est possible sur **www.invaluable.com** et **www.swissauctioncompany.com**, veuillez vous inscrire à temps sur la site correspondante!

Automobile, Motorräder & Traktoren

Samstag 19. Oktober 2019 | 13.30 Uhr

Vorbesichtigung:

Samstag - Montag	12. - 14. Oktober	10.00 - 18.00 Uhr
Dienstag - Freitag	15. - 18. Oktober	10.00 - 20.00 Uhr
Samstag	19. Oktober	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 18. Oktober 2019, 20.00 Uhr mit beiliegendem Kaufauftrag (Seite 100 des Kataloges) bei der Oldtimer Galerie in Toffen einzureichen.
- Online mitbieten ist auf **www.invaluable.com** und **www.swissauctioncompany.com** möglich, bitte registrieren Sie sich rechtzeitig auf der entsprechenden Seite!

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

! IMPORTANT / WICHTIG / IMPORTANTE !



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

7% Einfuhrumsatzsteuer, kein Zoll



9% 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, 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

45.

OTM

Oldtimer & Teilemarkt

Schweiz · Suisse

SA 9:00-18:00 Uhr
SO 9:00-17:00 Uhr

CHF 15.- Erwachsene
CHF 12.- Studenten/AHV
CHF 2.- Kinder von 6-15 Jahren

www.oldtimer-teilemarkt.ch

21. & 22.03.2020

Forum Fribourg



Hauptsponsor

BELMOT® SWISS

Partner

radiofr
radio fribourg | fribourg

LATÉLÉ
VAUD FRIBOURG

media F
visiblement efficace

Sonderausstellung über Fahrzeuge,
Motorräder und Geräte der Schweizer Armee

31. Club Show
Gratis Stadtrundfahrten mit Oldtimern

INDEX

Kurzbeschreibung	Lot-Nr.	Kurzbeschreibung	Lot-Nr.
Alfa Romeo 2000 Spider, 1987	Cabriolet	19 Jazz Nights Schloss Stauffenberg	Jazzfestival
Alfa Romeo Giulia 1300, 1966	Limousine	35 Kaiser Jeep CJ-5, 1967	Jeep
Aston Martin DB 7, 1996	Coupé	52 Maserati Kyalami 4200, 1978	Coupé 2+2
Aston Martin V12 Vanquish, 2003	Coupé	55 Mercedes 170 VA, 1950	Limousine
Austin Princess Vanden Plas Mk II, 1962	Limousine	37 Mercedes 190 E 1.8, 1990	Limousine
Benelli 500 Quattro, 1975	Motorrad	23 Mercedes 220 /8, 1970	Limousine
Benelli 900 Sei, 1982	Motorrad	25 Mercedes 230 /8, 1972	Limousine
Bentley Mulsanne Turbo, 1985	Limousine	30 Mercedes 230 E W123, 1981	Limousine
BMW 320/4 E21, 1977	Limousine	36 Mercedes 230 SLK, 2000	Cabriolet
BMW 320i Baur TC2 Cabriolet, 1989	Cabriolet	82 Mercedes 250 CE /8, 1971	Coupé
BMW 628 CSi, 1981	Coupé	43 Mercedes 280 SE 3.5, 1971	Limousine
BMW 740i E38, 1995	Limousine	49 Mercedes 300 CE, 1993	Coupé
Buick Special de Luxe 4100, 1964	Limousine	31 Mercedes 300 SEL 3.5, 1972	Limousine
Cadillac Eldorado Convertible, 1976	Cabriolet	17 Mercedes 300 SL-24, 1992	Cabriolet
Cadillac Eldorado Convertible, 1976	Cabriolet	76 Mercedes 350 SL, 1971	Cabriolet
Cadillac Series 62 Coupé de Ville, 1954	Coupé	74 Mercedes 500 SL, 1987	Cabriolet
Chevrolet Z28 IROC-Z, 1989	Targa	11 Mercedes 500 SL W129, 1991	Cabriolet
Chrysler Le Baron 2.2 Turbo Cabriolet, 1990	Cabriolet	04 Mercedes 600 SE W140, 1991	Limousine
CMC Classic Destiny, 1991	Cabriolet	70 MG A 1500 Roadster, 1959	Roadster
Daimler 4.0 Majestic, 1996	Limousine	07 MG A Twin Cam Roadster, 1959	Roadster
Dodge Challenger 340 R/T, 1971	Coupé	94 MG B Roadster, 1973	Cabriolet
Dodge Challenger SRT-8 Special Convertible, 2009	Cabriolet	69 MG TC, 1948	Roadster
Dodge Coronet 440/6 „Super Bee“ Wagon, 1969	Kombi	73 MG TD, 1952	Roadster
Dodge Magnum SRT-8, 2006	Kombi	72 MG VA Tickford Drophead Coupe, 1938	Cabriolet
Ducati MH 900e, 2001	Motorrad	27 MG Y Saloon, 1948	Limousine
Ferrari 328 GTS, 1988	Targa	60 Monteverdi Sahara 5.7 V8, 1979	Geländewagen
Ferrari 365 GT 2+2, 1969	Coupé 2+2	56 Moto Guzzi Galletto 175, 1953	Roller
Ferrari 400 GT, 1978	Coupé 2+2	78 Opel Calibra 2.5 V6 Keke Rosberg Edition, 1996	Coupé
Ferrari 456 M GT, 2002	Coupé 2+2	92 Pontiac Firebird Trans Am, 1979	Coupé
Ferrari 550 Maranello, 1997	Coupé	54 Porsche 924 S, 1987	Coupé 2+2
Fiat 600, 1955	Coach	64 Porsche 928 GTS, 1992	Coupé 2+2
Ford A Tudor Sedan, 1930	Limousine	01 Porsche 928 S4, 1989	Coupé 2+2
Ford F-1 Panel Truck ex. CH-Post, 1949	Lieferwagen	75 Porsche Boxster 2.7, 2006	Cabriolet
Ford Model T Touring Special, 1919	Tourer	41 Porsche-Diesel Master 409, 1963	Traktor
Ford Model T Tudor Sedan, 1923	Limousine	08 Porsche-Diesel P 133, 1957	Traktor
Ford Mustang Mach 1, 1971	Coupé	67 Porsche-Diesel Standard 218, 1959	Traktor
Ford Mustang Mach 1, 1972	Coupé	68 Rover P6 3500 V8, 1974	Limousine
Ford Torino 302 V8 Hardtop Coupé, 1970	Coupé	44 Schwarzwald Winter Challenge,	Rallye
Jaguar 420, 1967	Limousine	83 Singer Nine Le Mans Special Speed, 1935	Roadster
Jaguar E 4.2-Litre Series 1 Coupé 2+2, 1966	Coupé 2+2	66 Sunbeam 1500 GT, 1973	Coupé
Jaguar Mk 2 3.4-Litre Saloon, 1960	Limousine	47 Toyota Celica Supra 2.8i, 1983	Coupé
Jaguar XJ 12 L, 1974	Limousine	33 Triumph TR 6, 1973	Cabriolet
Jaguar XJ 4.2 C, 1976	Coupé	14 Vespa 150 VB1 Sei Giorni Tribute, 1957	Roller
Jaguar XJ 4.2 C, 1976	Coupé	77 Vespa Grand Sport 160, 1962	Roller
Jaguar XJ 6 2.8-Litre Series 1, 1969	Limousine	42 Vespa Rally 200, 1973	Roller
Jaguar XJR 4.0 Supercharged, 1995	Limousine	28 Volvo 760 GLE, 1983	Limousine
Jaguar XK 120 Open Two Seater, 1952	Roadster	96 VW Käfer 1200 de Luxe, 1962	Coach
Jaguar XK 150 3.4-Litre FHC, 1958	Coupé	59 VW Käfer 1300 L, 1970	Coach

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

www.TheSwissAuctioneers.swiss



Lot F1: Mercedes W202/W210 Alufelgen

4 Mercedes 6 1/2x15 ET37 Alufelgen mit Winterbereifung 195/65-15.
Original zu Mercedes W202 und W210.

*4 jantes en aluminium Mercedes 6 1/2x15 ET37 avec pneus neige
195/65-15. Original pour Mercedes W202 et W210.*

Schätzpreis / Estimate

CHF 400 - 500

ohne Limite / sans prix de réserve



Lot F2: Mercedes R230 Alufelgen

4 Mercedes 8 1/2x17 ET35 Alufelgen.

Original zu Mercedes R230.

*4 jantes en aluminium Mercedes 8 1/2x17 ET35.
Original pour Mercedes R230.*

Schätzpreis / Estimate

CHF 400 - 600

ohne Limite / sans prix de réserve



Lot F3: Alpina B10/B11 Räder

Ein Satz original Alpina Felgen 8 1/2x17 ET12 und 9 1/2x17 ET24 mit
Hankook Ventus V12 evo Reifen im Format 225/45 ZR17 bzw. 245/40
ZR 17. Passend zu Alpina B10 und B11.

*Un jeu jantes Alpina originales 8 1/2x17 ET12 et 9 1/2x17 ET24 avec
pneus Hankook Ventus V12 evo en dimension 225/45 ZR17 et 245/40 ZR
17. Bon pour Alpina B10 et B11.*

Schätzpreis / Estimate

CHF 1'200 - 1'600



Lot F4: BBS BMW M1 Räder

Ein Satz BBS 8x15 und 12x15 Alufelgen mit neuwertigen Pirelli P Zero
Reifen im Format 225/50 ZR 15 und 345/35 ZR 15.

Passend auf BMW M1.

*Un jeu jantes en aluminium BBS 8x15 et 12x15 avec pneus neufs Pirelli P
Zero en dimension 225/50 ZR 15 et 345/35 ZR 15.*

Bon pour BMW M1.

Schätzpreis / Estimate

CHF 3'000 - 4'000



Ford A Tudor Sedan, 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“.

Vor vielen Jahren restauriert und umgerüstet auf 12 Volt und hydraulische Bremsen. FIVA-ID. Ordentlicher bis guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK im Juli 2019.

Restauré il y a beaucoup des années et modifié à 12 volts et freins hydrauliques. FIVA-ID. Moyen à bon état. Dernière expertise passée en juillet 2019.

Lot 1

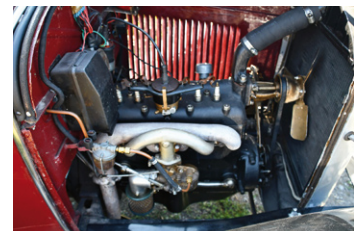
376'271 Fahrzeuge (1930)
4 Zylinder Reihe
3'286 cm³
40 PS bei 2'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 15'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Sunbeam 1500 GT, 1973

Seltener 1500 GT, seit 2011 im selben Besitz. 2013 wurden der Kühler sowie der Viscolüfter ersetzt. Das Getriebe wurde demontiert, kontrolliert und mit neuen Simmerringen versehen, im Zuge dieser Arbeiten wurde auch gleich der Kurbelwellendichtring Motorseitig ersetzt. Im Dezember 2013 wurde die Karosserie restauriert und im originalen Farbton neu lackiert. 2017 wurde die Wasserpumpe ersetzt und die Radbremszylinder hinten revidiert. Belege für rund CHF 15'000.00 sind vorhanden. Der GT hat wahrscheinlich erst 122'500 km gefahren und befindet sich in gutem bis sehr gutem Zustand. **Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Mai 2014.**

1500 GT rare, au même propriétaire depuis 2011. En 2013, le radiateur et le ventilateur visqueux ont été remplacés. La boîte de vitesses a été démontée, vérifiée et équipée de joints spi neufs, au cours de ce travail le joint de vilebrequin au côté du moteur était également remplacé. En décembre 2013, la carrosserie a été restaurée et repeinte dans sa couleur d'origine. En 2017, la pompe à eau a été remplacée et les cylindres de freins de roue arrière ont été révisés. Factures pour environ FS 15'000.- sont disponibles. La GT en bon à très bon état n'a probablement parcouru que 122'500 km. Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en mai 2014.

Lot 2

Stückzahl unbekannt
4 Zylinder Reihe
1'497 cm³
78 PS bei 5'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 5'500 - 7'500

ohne Limite / sans prix de réserve

Fotos Oldtimer Galerie



Lot 3

128'398 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
2'197 cm³
105 PS bei 4'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 7'000 - 9'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Fotos Oldtimer Galerie



Mercedes 220 /8, 1970

Schweizer Auslieferung an einen deutschen Kriegsversehrten. Da diesem der Linke Arm fehlte, wurden die Bedienelemente alle nach Rechts umgebaut. 1993 wurde der Wagen vom Zweitbesitzer übernommen, welcher 1995 die Karosserie teilrestaurieren liess. 2008 wurden neue Sitzbezüge montiert, und 2017 wurden Vorderachs- und Motorlager ersetzt. Guter, ehrlicher, Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im November 2017.

Livraison suisse à un mutilé de guerre allemand. Comme cela manquait du bras gauche, les commandes ont toutes été déplacées vers la droite. En 1993 la voiture a été achetée par le deuxième propriétaire, qui a partiellement restauré la carrosserie en 1995. De nouvelles housses de siège ont été installées en 2008 et, en 2017, les supports d'essieu avant et de moteur ont été remplacés. Bon état d'origine.

Dernière expertise en tant que véhicule vétéraran passée en novembre 2017.

Lot 4

38'928 Fahrzeuge (1990)
4 Zylinder Reihe Turbo
2'175 cm³
148 PS bei 5'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 3'500 - 4'500

ohne Limite / sans prix de réserve

Fotos Oldtimer Galerie



Chrysler Le Baron 2.2 Turbo Cabriolet, 1990

Ausgeliefert nach Deutschland, wurde dieses Cabriolet 1996 vom 2. und letzten Besitzer in die Schweiz importiert. 5-Gang Getriebe, Leder und elektrisches Verdeck. 93'000 km, Serviceheft. Zylinderkopf 2006 bei rund 90'000 km ersetzt. Einige Zeit gestanden, Bremsen müssen revidiert werden. Sehr gute Substanz um mit geringem Aufwand ein spassiges Cabriolet für den nächsten Sommer zu besitzen. Letzte MFK im Januar 2009.

Livré neuf en Allemagne, ce cabriolet a été importé en Suisse par son deuxième et dernier propriétaire. Boîte à 5 vitesses, cuir et capote électrique. 93'000 km, carnet de services. La culasse a été remplacée en 2006 à environ 90'000 km. N'a pas roulé depuis quelque temps. Les freins doivent être révisés. Très bonne base pour posséder un cabriolet amusant pour l'été prochain avec peu d'effort. Dernière expertise passée en janvier 2009.



Mercedes 190 E 1.8, 1990

Der W 201 wurde immer als Mercedes-Benz 190 vermarktet, unabhängig vom Hubraum des Motors. Mercedes-Benz stellte ihn am 8. Dezember 1982 vor und produzierte bis August 1993 mehr als 1,8 Millionen Stück. Damit zählt er zu den erfolgreichsten Modellen von Mercedes-Benz. Der Mercedes-Benz W 201 markiert für Daimler-Benz den Übergang zu einer neuen Fahrzeuggeneration. Raumlenerhinterachse, neuentwickelte gekapselte Dieselmotoren und strömungsgünstige und sachliche Karosserie stehen für den neuen Stil.

Schweizer Auslieferung, 204'000 km, 5-Gang Handschalter. Sportfedern, im Fahrzeugausweis eingetragen. Guter Allgemeinzustand. Letzte MFK im März 2018.

Livraison suisse, 204'000 km, boîte manuelle à 5 vitesses. Ressorts sport, homologués dans le permis. Bon état général. Dernière expertise passée en mars 2018.

Lot 5

173'354 Fahrzeuge (1990-93)
4 Zylinder Reihe
1'796 cm³
109 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 2'500 - 3'500

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Volvo 760 GLE, 1983

Seit 1991 in Familienbesitz, 191'000 km, Serviceheft und Belege für Unterhalt und Reparaturen ab 1993 für rund CHF 8'000.00. 2.9-Liter V6, 156 PS, Automat, Schiebedach. Guter, gepflegter Originalzustand. **Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Oktober 2014.**

En même famille depuis 1991, 191'000 km, carnet de services et factures d'entretien depuis 1993 pour environ FS 8'000.-. 2.9-litres V6, 156 cv, boîte automatique, toit ouvrant. Bon état d'origine, soigné. Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en octobre 2014.

Lot 6

33'616 Fahrzeuge (~ 83 R4&V6)
V6
2'847 cm³
156 PS bei 5'700/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 9'000 - 11'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Fotos Oldtimer Galerie



Lot 7

1'430 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
3'978 cm³
241 PS bei 4'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 4'500 - 6'500

ohne Limite / sans prix de réserve

Fotos Oldtimer Galerie



Daimler 4.0 Majestic, 1996

Einer von nur 1'430 gebauten Daimler 4,0 mit langem Radstand. Ausgeliefert durch Emil Frey Bern an das Royal Park Hotel in Kandersteg, Originalrechnung vorhanden. Erste Hand, 247'500 km, lückenloses Serviceheft. Vollausrüstung mit Automat, Leder, Klima, Schiebedach, elektrisch verstell- und beheizbare Einzelsitze hinten, Picknicktische hinten, etc. Guter Originalzustand. Letzte MFK im April 2010.

L'un des seuls 1'430 Daimler 4.0 à empattement long construits. Livré par Emil Frey Berne au Royal Park Hotel à Kandersteg, facture originale disponible. Un seul propriétaire depuis neuf, 247'500 km, carnet de services suivi. Entièrement équipé avec boîte automatique, cuir, climatisation, toit ouvrant, sièges chauffants isolés et ajustable électriquement à l'arrière, tables de pique-nique arrière, etc. Bon état d'origine. Dernière expertise passée en avril 2010.

Lot 8

96'410 Fahrzeuge (1923)
4 Zylinder Reihe
2'890 cm³
20 PS bei 1'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'000 - 12'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Fotos Oldtimer Galerie



Ford Model T Tudor Sedan, 1923

Dieses Model T wurde 1972 restauriert, 1981 wurde das Fahrzeug mechanisch revidiert. Seit November 1981 befindet sich die „Tin Lizzie“ in Familienbesitz. Karosserie und Interieur sind nach wie vor in sehr gutem Zustand. Seit einigen Jahren war der Wagen in einer trockenen Garage aufgebockt und wurde nicht mehr gefahren. Der Motor dreht, das Fahrzeug benötigt jedoch sicherlich Service- und Einstellarbeiten. Schweizer Fahrzeugausweis.

Ce modèle T a été restauré en 1972. En 1981, la voiture a été révisée mécaniquement. Depuis novembre 1981 cette „Tin Lizzie“ a le même propriétaire familial. La carrosserie et l'intérieur sont toujours en très bon état. Au cours des dernières années, la voiture a été mis sur chevalets dans un garage à sec et n'a plus été conduite. Le moteur tourne, mais la voiture aura certainement besoin de travaux d'entretien et d'ajustements. Permis suisse.



VW Käfer 1300 L, 1970

Die New York Times hatte am 3. Juli 1938 in einem Artikel möglicherweise zum ersten Mal die englische Bezeichnung Beetle (dt. Käfer) benutzt, welche die Vision von „Tausenden und Abertausenden 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.



Vor einigen Jahren neu lackiert. Guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im April 2017.

Peinture neuve il y a quelques années. Bon état.

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

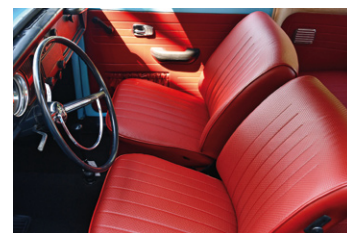
Lot 9

883'847 Fahrzeuge (1300/02)
4 Zylinder Boxer
1'285 cm³
40 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 12'000 - 14'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 10

19'565 Fahrzeuge (1973)
4 Zylinder Reihe
1'798 cm³
93 PS bei 5'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 14'000 - 16'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Einlieferer



MG B Roadster, 1973

Bereits im Jahr 1957, der MG A war gerade einmal zwei Jahre in Produktion, begannen Chef-Ingenieur Albert Sidney Enever (kurz: Sid Enever), Jim O'Neill und Peter Neal Konzepte für ein neues MG-Coupé zu entwickeln. Die Ergebnisse allerdings überzeugten das MG-Management nicht und man suchte nach Alternativen.

Ein Auftrag erging an Piero Frua, der auf Basis des MG-A-Chassis und einigen Entwürfen aus Abingdon einen eleganten Karosserieaufbau gestaltete, der Ähnlichkeiten mit dem Maserati 3500 GT aufwies. Der Innenraum war überaus luxuriös ausgestattet und der gesamte in Rot lackierte Wagen wirkte modern, gleichzeitig aber auch schwer.

Die MG-Leute befürchteten, dass der Wagen zu teuer zu bauen wäre und sie lehnten gleichzeitig die italienischen Designeinflüsse ab. Um Steuern zu sparen, soll der Wagen statt nach England importiert verschrottet worden sein.

Man begann also nochmals von neuem, oder wenigstens beinahe. Als neuen Startpunkt für das nun EX 205 genannte Projekt nahm man nun den Weltrekord-Prototyp EX 181.

1958 konnten bereits erste Entwürfe gezeigt, die allerdings kaum an das Rekordfahrzeug erinnerten, aber immerhin sportlich-flach und elegant gezeichnet war. John Thornley, der eigentlich ein Coupé wollte, liess sich vom Cabrioletkonzept überzeugen und liess weiterentwickeln. Pininfarina soll am Entwurf von Don Hayter auch noch Hand angelegt haben, aber die Linien änderten sich nur noch marginal.

Als Motor wurde der auf 1,8 Liter vergrösserte und auf 94 PS gesteigerte Reihenvierzylinder des Vorgängers eingebaut.

Die grosse Neuerung war schliesslich die selbsttragende Karosserie, die natürlich von Anfang an für ADO23, so hiess der neue Sportwagen intern inzwischen, vorgesehen worden war. Der Rest stammte modifiziert vom

Vorgängermodell. Dies war günstig und mit geringen Risiken behaftet.

Am 20. September 1962 wurde der MG B, so nannte man den Nachfolger des A nun in der Öffentlichkeit folgerichtig, der Presse vorgestellt. Bereits im Mai zuvor hatte man mit der Produktion losgelegt, um bereits zum Lancierungszeitpunkt in allen Verkaufsstellen ein Modell stehen zu haben, was zumindest teilweise gelang.

Im Vergleich zum MG A war der neue Typ B wirklich ein weitgehend neues Fahrzeug. Die selbsttragende Karosserie schaffte trotz geringerer Gesamtlänge mehr Platz, wenn sich auch die erhoffte Gewichtsreduzierung nicht materialisieren liess. Verbesserte Aufhängungen steigerten den Komfort und mit Kurbelgehäusen, Türgriffen an den Türen aussen, sowie einem gewachsenen Kofferraumabteil erfüllte der MG B die Wünsche vieler modern denkender Sportwagenfreunde.



Rallyerprobtes Fahrzeug mit Tripmaster, Zusatzscheinwerfern und Minilite Felgen. Vor einigen Jahren restauriert. Guter Allgemeinzustand. Letzte MFK im Juli 2017.

Voiture éprouvée dans divers rallyes et équipée d'un Tripmaster, des phares supplémentaires et des roues Minilite. Restaurée il y a quelques années. Bon état général.

Dernière expertise passée en juillet 2017.



Chevrolet Z28 IROC-Z, 1989

Im Frühjahr 1982 kam die dritte Generation des Camaro auf den Markt. Dies waren die ersten Modelle mit Einspritzung, Vierstufen-Automatikgetriebe (anstelle des bisherigen Dreistufen-Automatikgetriebe), Fünfgang-Schaltgetriebe (das Viergang-Schaltgetriebe blieb 1982 und bei einigen Modellen der Jahre 1983/1984 Serie), 14- und 15-Zoll-Räder, Heckklappe und selbst einem Basis-Vierzylindermotor (infolge der zweiten Ölkrise des Jahres 1979). 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 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-Fünfspeichenalüräder und Reifen in der Größe 245/50ZR16. Fürs Erste erhielt nur der Fünfliter-Motor die TPI-Einspritzung; den 5,7-Liter-Motor vom Typ L98 gab es erst im Frühjahr 1986 und nur mit dem 700R4-Automatikgetriebe, 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.

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-Motor verfügte (der TBI-Fünfliter-Motor war gegen Aufpreis erhältlich).

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



Schöner Targa aus Schweizer Auslieferung mit automatischem Getriebe. 144'000 km, Serviceheft. Seit 2006 im selben Besitz, wurden vor rund 200 km die hinteren Bremsen revidiert sowie die vorderen Stossdämpfer ersetzt. Momo Sportlenkrad und eingetragene 19" Chrom-Räder. Originalräder sind vorhanden und können beim Einlieferer abgeholt werden. Guter bis sehr guter und gepflegter Zustand. Letzte MFK im Juli 2009.

Bel Targa de livraison suisse avec boîte automatique. 144'000 km, carnet de services. Au même propriétaire depuis 2006. Les freins arrière ont été révisés et les amortisseurs avant ont été remplacés il y a environ 200 km. Volant sport Momo et jantes chromés 19" homologués. Les roues d'origine sont disponibles et peuvent être récupérées chez le vendeur. Bon à très bon état, soigné. Dernière expertise passée en juillet 2009.

Lot 11

20'067 Fahrzeuge (1989)
V8
4'998 cm³
172 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 12'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Lot 12

245'588 Fahrzeuge (1980-85)
6 Zylinder Reihe
2'298 cm³
136 PS bei 5'100/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 12'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Mercedes 230 E W123, 1981

Die Baureihe 123 ist das bisher meistgebaute Modell von Mercedes-Benz. Es zählt zur oberen Mittelklasse, bei Mercedes-Benz heute E-Klasse genannt. Vorgänger sind der W 114 und der W 115, auch „Strich 8“ (/8) genannt. Sowohl der Vorgänger als auch der Nachfolger liefen jeweils rund ein Jahr parallel mit dem W 123 vom Band. Die Baureihe 123 setzte Maßstäbe in der Fahrzeugsicherheit und war einer der ersten Kombis in dieser Klasse.

Vom Serienbeginn im November 1975 bis Januar 1986 liefen insgesamt fast 2,7 Millionen Fahrzeuge vom Band. Die Baureihe gilt als Inbegriff von Solidität.

Schöner, gepflegter W123 im Originalzustand. Automat mit elektrischem Schiebedach, 132'000 km und Serviceheft. Toller Alltagsklassiker mit der letzten MFK im August 2018. **Für Schweizer Käufer wird das Fahrzeug nach der Auktion frisch vorgeführt.**

Belle W123, bien entretenue et en état d'origine. Avec boîte automatique, toit ouvrant électrique, 132'000 km et carnet de services. Parfaite voiture classique pour rouler tous les jours avec la dernière expertise passée en août 2018. Pour un acheteur suisse, l'expertise cantonale sera faite après la vente.

Lot 13

1'000 Fahrzeuge
V6
2'498 cm³
170 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'000 - 12'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Opel Calibra 2.5 V6 Keke Rosberg Edition, 1996

Um Ende der 1980er-Jahre gegen die drohende Coupé-Übermacht aus Japan zu bestehen, stellte die Adam Opel AG unter dem Namen Opel Calibra auf der IAA 1989 ein Sportcoupé „in 2+2-Auslegung“ vor. Ab dem 9. Juni 1990 stand das Modell bei den Händlern. Das Kunstwort „Calibra“ ist eine Schöpfung des Markenname-Entwicklers Manfred Gotta.

Herausragend war damals der durch das Design von Erhard Schnell erreichte niedrige Luftwiderstandsbeiwert (Cw) von 0,26, der den Calibra zum „Aerodynamik-Weltmeister“ unter den Serienfahrzeugen machte.

Nr. 0857 von 1000 gebauten Fahrzeugen der Keke Rosberg Edition. Schweizer Auslieferung in Schwarz (nur in der Schweiz erhältlich). Seit 1998 im selben Besitz, 173'500 km, Serviceheft. Seit Juni 2017 abgemeldet, befindet sich der Calibra in gutem Originalzustand. Letzte MFK im Mai 2015.

No 0857 de 1000 véhicules de l'édition Keke Rosberg construits. Livraison en Suisse en noir (disponible que en Suisse). Au même propriétaire depuis 1998, 173'500 km, carnet de services. Annulée depuis 2017, la Calibra est en bon état d'origine. Dernière expertise en mai 2015.



Jaguar XJ 4.2 C, 1976

Im September 1973 wurde auf der IAA in Frankfurt am Main die XJ-Serie II vorgestellt, die als viertürige Limousine sowohl mit kurzem als auch mit langem Radstand erhältlich war.

Der 4,2-Liter-Motor leistete inzwischen aufgrund zurückgenommener Verdichtung nur noch 172 PS, im Gegensatz zur frühen Serie I mit 186 PS. Im Zuge immer zahlreicherer Ausführungen wurde der Overdrive Serienausstattung.

Bereits auf der IAA von 1973 war das neue XJ-Coupé als sicher attraktivste Variante der Serie II angekündigt worden, aber erst 1975 konnte es als XJ 4.2 C, Daimler Sovereign Two-Door, XJ 5.3 C und Daimler Double-Six Two-Door in die Serienproduktion gehen. Die rahmenlosen Seitenscheiben dieses Wagens, zwischen denen die B-Säulen aus Gründen der Optik völlig entfielen, von lästigen Windgeräuschen zu befreien, erwies sich als sehr schwierige technische Herausforderung. Die Produktion der Coupés wurde bereits im November 1977 eingestellt – wohl ein Versuch, die zunächst schwache Nachfrage nach dem erst 1975 vorgestellten Sportcoupé XJ-S etwas zu beleben.

Der zweitürige XJ-C wurde in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre werksseitig im Tourenwagensport eingesetzt. British Leyland beauftragte den etablierten Tuningbetrieb Broadspeed mit der Entwicklung und Herstellung speziell überarbeiteter Wagen.



Seltenes XJ 6 Coupé mit 4-Gang Handschaltung und Overdrive. Nach einer Teilrestauration 2013 entschloss sich der Einlieferer 2015 den Wagen komplett zu restaurieren. Das Fahrzeug wurde zerlegt, die Karosserie trockeneisgestrahlt und die nötigen Spenglerarbeiten wurden durchgeführt. Fehlende oder defekte Teile wurden von einem Spenderfahrzeug übernommen. Aus Zeitgründen konnte das Projekt nicht fertiggestellt werden und wird nun im Ist-Zustand angeboten. Sämtliche Teile sind – teilweise doppelt – vorhanden. Der Dachhimmel wurde ersetzt und die Lederausstattung befindet sich in gutem Originalzustand. Belge für getätigte Arbeiten ab 2013 für über CHF 40'000.- sind vorhanden. Interessantes Projekt, bei welchem wichtige und kostspielige Arbeiten bereits durchgeführt wurden.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Dezember 2013.

Rare XJ 6 Coupé avec boîte de manuelle à 4 vitesses et Overdrive. Après une restauration partielle en 2013, le vendeur a décidé de restaurer la voiture complètement en 2015. Le véhicule a été démonté, la carrosserie sablée à glace carbonique et les travaux de soudage nécessaires ont été effectués. Les pièces manquantes ou défectueuses ont été récupérées par une voiture du donneur. En raison de temps, le projet n'a pas pu être achevé et est maintenant proposé tel quel. Toutes les pièces sont – parfois en double – disponibles. Le ciel a été remplacé et l'intérieur en cuir est en bon état d'origine. Des factures pour les travaux effectués depuis 2013 pour plus de CHF 40'000.- sont disponibles. Projet intéressant sur lequel des travaux importants et coûteux ont déjà été effectués.

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

Lot 14

3'899 Fahrzeuge (LHD)
6 Zylinder Reihe
4'235 cm³
172 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 15'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org

Fotos OGI / Einlieferer





Lot 15

43'486 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
2'959 cm³
180 PS bei 5'700/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'000 - 10'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Mercedes 300 CE, 1993

Der Mercedes-Benz W 124 ist eine Baureihe der oberen Mittelklasse von Daimler-Benz, die von Spätherbst 1984 bis Mitte 1997 (in Indien bis 1998) gebaut wurde.

Von Daimler-Benz wurde sie zunächst „mittlere Baureihe“ genannt. Mit der zweiten Modellpflege Mitte 1993 wurde im Zuge der Änderung der Nomenklatur der Mercedes-Personenkraftwagen für den W 124 die Modellbezeichnung E-Klasse eingeführt.

Im November 1984 präsentierte Daimler-Benz die neue Limousine der oberen Mittelklasse als Nachfolger der Baureihe W 123, zunächst unter der Bezeichnung „Mittlere Mercedes-Klasse“. Für die Baureihe 124 wurden Elemente des Mercedes-Benz 190 (W 201) übernommen, sie blieb dabei aber eigenständig in der Technik und im Design. Parallelen zur Kompaktklasse bestanden zum Beispiel in der Verwendung hochfester Stahlbleche sowie anderer Gewicht sparender Materialien. Trotz des Leichtbaus wurde die Fahrzeugsicherheit verbessert. Als Messlatte dafür dienten der W 201 und die S-Klasse Baureihe 126.

Der Fahrgastraum der Baureihe 124 zeichnete sich durch hohe Seitenaufprall- und Überschlagfestigkeit aus und war mit ausgeklügelten Deformationszonen im Bug und im Heck versehen. Das Kriterium des asymmetrischen Frontalaufpralls mit 40 Prozent Überdeckung und 55 km/h wurde jetzt auch von den Limousinen der mittleren Baureihe erfüllt. Außerdem wurden mögliche Kontaktzonen zum Schutz von Fußgängern und Zweiradfahrern stoßnachgiebig konzipiert.

Im März 1987 erweiterte Mercedes-Benz das Typenprogramm der Baureihe. Zunächst debütierten auf dem Genfer Auto-Salon zwei Coupé-Typen, die als dritte Karosserievariante das Angebot vervollständigten. Es bestand eine enge Verwandtschaft zur Limousine. Allerdings wurde die Bodengruppe des Viertürers so verändert, dass das Coupé einen 8,5 Zentimeter kürzeren Radstand aufwies. Das unterstrich den

sportlichen Charakter des Zweitürers und machte ihn zu einer konstruktiv und formal eigenständigen Karosserievariante. Es trug von Anfang an die breiten Seitenplanken, bevor diese bei den übrigen Karosserieversionen eingeführt wurden, jedoch einheitlich in zwei verschiedenen Grautönen.

Erst ab der ersten Modellpflege (MOPF 1) ab September 1989 gab es die Seitenbeplankung dann angepasst an die jeweilige Karosseriefarbe bei allen Modellen. Die Gemeinsamkeiten mit der Limousine beschränkten sich auf den Vorbau und die Heckleuchten.



Schweizer Auslieferung, 1. Inverkehrsetzung 1994, 181'500 km, Serviceheft. Automat, Leder, Sitzheizung, Schiebedach. 2016 von grau metallic auf schwarz umlackiert. Im Januar 2018 wurde der Zylinderkopf revidiert und ein neuer Kühler montiert. Guter Allgemeinzustand. Letzte MFK im März 2015.

Livraison suisse, première mise en circulation en 1994, 181'500 km, carnet de services. Boîte automatique, cuir, sièges chauffants, toit ouvrant. Repeint de gris métallisé sur noir en 2016. En janvier 2018, la culasse a été révisée et un radiateur neuf a été installé. Bon état général. Dernière expertise passée en mars 2015.





MG A 1500 Roadster, 1959

Der MG A ragt als überaus schöne Schöpfung aus den vielen Kreationen der späten Fünfzigerjahre hinaus und gilt auch heute noch als überaus elegante Sportwagen-Erscheinung. Technisch baute er auf bewährten Lösungen auf und beschritt nur mit dem Twin-Cam neue Wege. Als Export-Weltmeister mit einem Auslandsanteil von fast 95% der 101'081 produzierten Exemplare profitierten die Engländer selber aber am wenigsten von dieser Ikone.

Die Design-Geschichte des MG begann bereits 1951 in Le Mans, als dort ein stromlinienförmiger Sportwagen mit George Philipps am Start stand. Als technische Basis des Rennwagen diente zu diesem Zeitpunkt ein Chassis des MG TD, das Design stammte vom MG-Designer Syd Enever.

Vier Jahre später, 1954, meldete MG drei Sportwagen-Prototypen, MG EX 182 genannt, für die 24 Stunden von Le Mans an. Äusserlich schienen sie sich nur in geringem Masse vom 51-er-Prototyp zu unterscheiden, technisch war das Auto aber eine Neuentwicklung und wurde in der Fachpresse 1955 bereits als Vorläufer des zu erwartenden neuen MGs gesehen.

Noch im selben Jahr (1955) wurde die Serienversion des MG A präsentiert, die Unterschiede zum Prototypen waren auf der Technikseite relativ gering, karosserieseitig wurde mehr Wetterschutz und Stahl statt Aluminium geboten. Statt 83 PS lagen in der Serie 69 PS an.

Gegenüber dem Vorgänger MG TF bot der A viel mehr Platz, einen grösseren Kofferraum, etwas Mehrleistung, aber vor allem ein wesentlich verbessertes Fahrverhalten und sportlichere Fahrleistungen.

Durch die geschickte Kombination von bewährten Technik-Komponenten und einer modernen Karosserie konnte MG von Anfang an einen relativ zuverlässigen Sportwagen mit vielen Reizen anbieten.

Die Pressevertreter jedenfalls waren begeistert. Gordon Wilkins schrieb nach seiner Probefahrt 1955: "Der MG A wird auch in seiner jüngsten Form wieder die Verkörper-

ung des Wunschtraumes manches jungen Enthusiasten bilden, bei noch immer bescheidenem Preis bietet er ein beträchtliches Mehr an Fahrleistungen und Komfort als sein Vorgänger."

CHF 10'800 kostete ein MG A anfangs in der Schweiz. Damit lag man deutlich unter den Konkurrenten.

Gut kamen beim Publikum aber auch die solide Fertigung und das saubere Finish, die präzise Zahnstangenlenkung und die als gering eingestuften Unterhaltskosten an.

Generell erntete der MG A viel positives Feedback. Paul Frère etwa lobte 1958 den Wagen für seine gute Strassenlage und die nicht übermässig harte Federung. Auch Reinhard Seiffert resümierte positiv: "Der MG A ist also geblieben, was der MG schon immer war: ein robuster Gebrauchssportwagen für nicht allzu empfindliche Naturen".



Linklenker mit Speichenrädern, seit 2004 im selben Besitz. Mechanisch gutes Fahrzeug in ordentlichem Allgemeinzustand. Viele Unterhaltsbelege seit 1997 sind vorhanden.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juni 2016.

Conduite à gauche, roues à rayons, depuis 2004 au même propriétaire. Véhicule en bon état mécanique et moyen état général. Beaucoup de factures d'entretien depuis 1997 sont disponibles.

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

Lot 16

6'474 Fahrzeuge (1959 LHD)
4 Zylinder Reihe
1'489 cm³
72 SAE-PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 25'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 17

14'000 Fahrzeuge (alle Motoren)
V8
8'190 cm³
215 SAE-PS bei 3'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 18'000 - 22'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Cadillac Eldorado Convertible, 1976

Nach vierjähriger Produktion des ersten frontgetriebenen Eldorado führte Cadillac zum Modelljahr 1971 die Nachfolgeneration ein, die eine gänzlich neu gestaltete Karosserie trug. Der neue Eldorado wirkte deutlich massiger als sein Vorgänger und war nach Wahrnehmung von Kritikern plumper gestaltet.

Anders als in der vorangegangenen Generation gab es nun neben dem Coupé auch eine Cabrioletversion des Eldorado. Sie war jetzt der einzige offene Cadillac, nachdem die Fertigung des DeVille Convertible mit Ablauf des Modelljahrs 1970 eingestellt worden war. Die zweite Generation der Frontantriebs-Eldorados blieb acht Jahre lang im Programm; zum Modelljahr 1975 erhielt sie allerdings ein Facelift.

Als Antrieb diente zunächst weiterhin der 8,2 Liter große Achtzylindermotor, der 1970 eingeführt worden war. Seine Leistung wurde 1971 mit 365 brutto-SAE-PS angegeben. Mit der Umstellung auf Netto-Werte zum Modelljahr 1972 lag die Motorleistung nach Werksangabe zunächst bei 235 SAE-PS (1972 und 1973), bevor sie infolge emissionsbezogener Modifikationen auf 210 SAE-PS (1974) und schließlich auf 190 SAE-PS (1975 und 1976) sank. Zum Modelljahr 1976 gab es wahlweise eine Version mit Benzineinspritzung, deren Leistung 215 SAE-PS betrug. Der 8,2-Liter-Motor, der seit 1975 der Standardantrieb auch aller anderen großen Cadillac-Modelle gewesen war, wurde mit Ablauf des Modelljahrs 1976 eingestellt.

Das Eldorado Cabriolet wog bei seiner Markteinführung leer 2335 kg; im letzten Produktionsjahr war das Leergewicht auf 2567 kg gestiegen. Die Coupés waren jeweils etwa 30 kg leichter.

Die offene Ausführung des Eldorado war in den 1970er-Jahren das einzige im Cadillac-Programm verbliebene Cabriolet, ab 1975 war er zudem das einzige offene Auto aus US-amerikanischer Produktion. Nachdem Cadillac die Produktionseinstellung des Cabrios zum Ende des Modelljahrs 1976 angekündigt

hatte, verkaufte das Unternehmen im letzten Jahr insgesamt 14.000 Eldorado Convertibles. Viele von ihnen wurden von Sammlern und Spekulanten als Anlageobjekte erworben.

Der Eldorado der Jahrgänge 1971 bis 1978 wurde in der Presse zumeist kritisiert. Nach Ansicht des Magazins Automobile Quarterly gab es „keinen logischen Grund“ für den Kauf eines solchen Autos: Die Effizienz des Eldorado liege „nahe Null“; er habe das Handling eines Schleppkahns und sei das verbrauchsintensivste Auto auf dem Markt.



Seltene Version mit Benzineinspritzung aus dem letzten Modelljahr des riesigen Cabriolets. Karosserie und Interieur wurden vor einigen Jahren restauriert. Guter bis sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Mai 2014.

Modèle à injection rare de la dernière année du cabriolet géant. Carrosserie et intérieur ont été restaurés il y a quelques années. Bon à très bon état.

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



MG Y Saloon, 1948

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 1'250 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 Reinbold & 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.



Sympathische kleine Limousine mit Schiebedach. RHD. Seit rund 40 Jahren im Familienbesitz. Die Karosserie wurde 1980 restauriert und neu lackiert. Guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juli 2016.

Petite berline sympathique avec toit ouvrant. Conduite à droite. En propriété familiale depuis environ 40 ans. Carrosserie restaurée et peinture neuve en 1980. Bon état général.

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



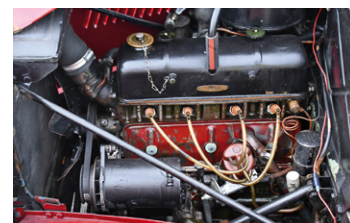
Lot 18

6'151 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'250 cm³
46 PS bei 4'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 12'000 - 14'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 19

31'808 Fahrzeuge (1983-89)
4 Zylinder Reihe
1'961 cm³
128 PS bei 5'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 15'000 - 18'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Alfa Romeo 2000 Spider, 1987

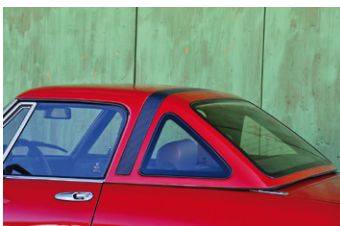
Als der Spider im Frühjahr 1966 vorgestellt wurde, war die Meinung der Öffentlichkeit gespalten. Die meisten Alfisti hätten sich einen anderen Nachfolger für den ein wenig barock wirkenden Giulia Spider gewünscht. Die Arbeiter am Band gaben ihm den Spitznamen Osso di Seppia (Rückenschale des Tintenfischs) 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“.

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.

Im Sommer 1983 wurde der Spider Aerodinamica vorgestellt, dem Stil der 1980er-Jahre entsprechend mit üppigem Front- und Heckspoiler. Diese Version war zwar schon in den 1970er-Jahren als Prototyp gezeigt worden, allerdings mit Pininfarinas Zusicherung, das Konzeptfahrzeug so nicht zu bauen. Auch diesmal fand die Öffentlichkeit wieder einen Kosenamen für das Modell: „Gummilippe“. Diese Generation entwickelte sich zur erfolgreichsten in der Geschichte des Spiders, was allerdings weniger etwas über das Auto als vielmehr über die Zeit, in der es gebaut wurde, aussagt. Die meisten Hersteller hatten offene Autos aus dem Programm genommen, und so kauften Cabriolet-Fans das, was am Markt angeboten wurde.

Analog zum Plastikstil der Zeit wurde auch der Innenraum modifiziert; das klassische „Eistütendesign“ blieb allerdings noch bis Sommer 1986 erhalten. Danach kam jener halbkreisförmige Kunststoffträger zum Einsatz, der auch im Nachfolgemodell erhalten blieb.

Es existieren einige Umbauvarianten der „Gummilippe“, weil sich einige Besitzer nicht mit dem neuen Design anfreunden konnten. So gab es einfache Umbausätze von Zender, bei dem die Gummilippe durch einen dezenteren Spoiler in Wagenfarbe ersetzt wurde, aber auch Umbauten mit Blechteilen vom Fastbackmodell. Des Weiteren bot Zender einen GFK-Stoßstangen- und Schweller-Kit und 5-Stern-Alu-Felgen an.



Vergasermodell, 116'500 km, Serviceheft. Schöner, gepflegter Spider mit elektrischen Fensterhebern, zeitgemässen Zender Bodykit und optionalem Hardtop. Sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Oktober 2017.

Modèle à carburateurs, 116'500 km, carnet de services. Bel Spider bien entretenue avec vitres électriques, kit carrosserie Zender contemporain et Hardtop en option. Très bon état.

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



Mercedes 230 /8, 1972

Erwartet hatte man von Mercedes eigentlich einen kleinen Benz, die Zeitschriften waren Ende der Sechzigerjahre voll von entsprechenden Spekulationen, genährt noch durch Erbkönigaufnahmen der kommenden Limousine.

Doch, obschon der Strich-Acht, so inoffiziell wegen des Geburtsdatums 1968 benannt, war zwar kleiner als der zweieinhalb Jahre vorher präsentierte W108/109, löste aber den Mittelklasse-W110 ab, bekannt als "kleine Heckflosse". Im Vergleich zu diesem wirkte er optisch aber wie von einem anderen Stern.

Für die Linienführung war, wie bei der Oberklassenlimousine Paul Bracq verantwortlich. Im Vergleich zur ebenfalls von Bracq stammenden Oberklassen-Limousine war die Karosserie noch geradliniger gestaltet worden, die Scheinwerfer vorne waren eckiger und schlanker, die Heckleuchten geometrischer. Die Gürtellinie lag tief, die Fensterflächen waren gross. Zwischen den verschiedenen Motorisierungen gab es karosserieeitig nur minimale Unterschiede.

Der Radstand entsprach mit 2,75 Metern dem der Baureihe W108, dank kürzerer Überhänge war die Karosserie trotzdem 22 cm kürzer und zudem auch geringfügig schmaler. Optisch allerdings wirkte der Strich-Acht deutlich kompakter.

Eine Revolution wollte man aber trotz dem komplett neuen Karosseriekleid nicht anzetteln, schliesslich hatte man es mit einer eher konservativen Kundschaft zu tun, die nicht auf Experimente aus war.

So wurden die Motoren der Vorgängerbaureihe weitgehend komplett und mit kleinen Optimierungen übernommen. Angeboten wurden am Anfang zwei Vierzylinder, zwei Sechszylinder und zwei Vierzylinder-Diesel-Aggregate mit einem Leistungsspektrum von 55 bis 130 PS.

Die Getriebe, ein handgeschaltetes Vierganggetriebe und ein Getriebeautomat, waren neu.

Die Hinterachse war ebenfalls eine Neukonstrukti-

on. Es handelte dabei um eine Schräglenkerachse, die aber aus Kontinuitätsgründen in Anlehnung an die bisherige Pendelachse "Diagonal-Pendelachse" genannt wurde.

Wie bei der grossen Baureihe hatte man auch für den kleineren Strich-Acht keine Kompromisse bei der Sicherheit gemacht: Eine formfeste Passagierzelle und verformbare Bug- und Heckpartien gehörten genauso dazu wie eine gepolsterte Flächen beim Armaturenbrett, ein grosser Pralltopf für das Lenkrad und nicht splitternde Ausstattungsteile im Innenraum.



Schweizer Auslieferung mit MB-Tex Innenausstattung und 4-Gang Getriebe. 145'000 km, Serviceheft und Unterhaltsbelege seit 2002 vorhanden.

Sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Mai 2016.

Livraison suisse avec l'intérieur en MB-Tex et boîte à 4 vitesses. 145'000 km, carnet de services et factures d'entretien depuis 2002 sont disponibles. Très bon état.

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

Lot 20

152'822 Fahrzeuge (1967-73)
6 Zylinder Reihe
2'292 cm³
120 PS bei 5'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 14'000 - 16'000

Story www.zwischengas.com

Fotos Oldtimer Galerie



Lot 21

ca. 71'000 Fahrzeuge (1950-65)
1 Zylinder Viertakt
175 cm³
7 PS bei 5'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 5'000 - 6'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Moto Guzzi Galletto 175, 1953

1950 wurde die Galletto von Carlo Guzzi als Motorroller mit großen Rädern und einem neuen Einzylindermotor mit 150 cm³ entworfen. Im selben Jahr wurde die Galletto 160 als erstes Serienmodell der Baureihe mit leicht vergrößertem Motor auf den Markt gebracht.

1951 wurde der anfänglich eingebaute Tipp-Fußschalthebel durch eine Schaltwippe, wie bei den Motorrädern der Marke üblich ersetzt. Ende 1952 war ein auf 175 cm³ vergrößerter Motor erhältlich und 1954 ein auf 192 cm³ vergrößerter. „Galletto“ bedeutet im Deutschen „Hähnchen“.

Diese schöne Galletto wurde vor rund 20 Jahren restauriert und befindet sich in gutem Zustand. Eine Auslieferungsbestätigung von Moto Guzzi ist vorhanden. Altes Italienisches Libretto.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Mai 2016.

Cette belle Galletto en bon état a été restaurée il y a environ 20 ans. Une confirmation de livraison de Moto Guzzi est disponible. Ancien Libretto italienne. Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en mai 2016.

Lot 22

7'105 Fahrzeuge (1973)
1 Zylinder Zweitakt
200 cm³
12 PS bei 5'700/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'500 - 9'500

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Vespa Rally 200, 1973

Die Vespa Rally 200 ist das erste Vespamodell mit elektronischer Zündung. Abgeleitet von der Vespa Rally 180 leistete der Motor bis zu 12 PS, was für viele Jahre die Spitzenmotorisierung von Vespas darstellte.

Das Modell war mit weißen „Rallystreifen“ auf dem vorderen Kotflügel und den Seitenhauben versehen, Modelle mit weißer Karosserie hatten silbergraue Streifen. Zusätzlich gab es einen Schriftzug „Electronic“, der auf die elektronische Zündung hinwies.

Sehr seltene Vespa Rally 200 der ersten Serie. Die Rally war das leistungstärkste 200er Modell von Vespa. Schweizer Auslieferung, vor einigen Jahren komplett restauriert. Sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juni 2016.

Vespa Rally 200 de la première série très rare. La Rally a été le modèle 200 le plus puissant de Vespa. Livraison suisse, complètement restauré il y a quelques années. Très bon état.

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



Benelli 500 Quattro, 1975

Diese seltene 4 Zylinder Benelli ist seit 2013 im selben Besitz. Rahmen und Anbauteile befinden sich in schönem Erstlack, der Motor wurde revidiert und ein neuer Zylinderkopf wurde montiert. Elektronische Zündung, neue Radlager, neue Edelstahlfelgen, neue Auspuffanlage, etc. Sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juli 2018.

Cette Benelli 4 cylindres rare est depuis 2013 chez le même propriétaire. Le cadre et les pièces rapportées portent toujours leur première peinture qui est en bon état, le moteur a été révisé et une nouvelle culasse a été installée. Allumage électronique, roulements de roue neufs, jantes Inox neufs, échappement neuf, etc. Très bon état.

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

Lot 23

Stückzahl unbekannt
4 Zylinder Reihe
498 cm³
44 PS bei 8'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'000 - 10'000

Fotos Einlieferer



Vespa Grand Sport 160, 1962

1962 löste die Vespa 160 GS das bisherige Sportmodell Vespa 150 GS ab. Während die seit 1955 gebaute 150 GS noch ein Wideframe-Modell war und mit der VNA bereits seit 1957 die erste Largeframe-Vespa erschien, floss die neue Bauform erst jetzt auch in die Sportmodell-Reihe ein: der neu konstruierte Motor war der leistungsstärkste Serienmotor im Portfolio und die Motorschwinge war nun auch hier in den Gehäuseblock integriert. Die neue Karosserie war schlanker und verlieh der 160 GS eine modernere, elegante Ausstrahlung.

Diese seltene Vespa Grand Sport der ersten Serie wurde 2014 in Italien komplett restauriert. Sehr guter Zustand. FIVA-ID.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Februar 2016.

Cette Vespa Grand Sport de la première série rare a été complètement restaurée en Italie en 2014. Très bon état. FIVA-ID.

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

Lot 24

28.970 Fahrzeuge (1962)
1 Zylinder Zweitakt
160 cm³
8.9 PS bei 6'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'500 - 9'500

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Lot 25

ca. 2'000 Fahrzeuge (1979-89)
6 Zylinder Reihe
905 cm³
80 PS bei 8'300/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 18'000 - 22'000

Fotos Oldtimer Galerie



Benelli 900 Sei, 1982

Diese seltene Benelli wurde 1985 durch Ernst Uhlmann in die Schweiz importiert und 2004 durch den aktuellen Besitzer mit erst 131 km gekauft und erstmals in der Schweiz zugelassen. Mit FIVA-ID und erst 1'900 km befindet sich das Motorrad in absolutem Sammlerzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Oktober 2018.

Cette Benelli rare a été importée en Suisse en 1985 par Ernst Uhlmann. Elle a été achetée et expertisée pour la première fois en Suisse par le propriétaire actuel avec seulement 131 km en 2004. Avec FIVA-ID et seulement 1'900 km, la moto est en parfait état de collection.

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

Lot 26

Unikat
1 Zylinder Zweitakt
150 cm³
5.4 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'000 - 10'000

Fotos Einlieferer / OGI



Vespa 150 VB1 Sei Giorni Tribute, 1957

Diese Vespa wurde Ende 2018 in der Schweiz komplett restauriert und mit original Piaggio Ersatzteilen revidiert. Das Chassis wurde sandgestrahlt und aufwändig im „Rost-Look“ neu lackiert. Die Reserverad-Montage, der grosse Tank und der Sitz entsprechen der legendären Vespa Sei Giorni. Sämtliche Originalteile sind vorhanden. Eine Fotodokumentation der Restauration ist vorhanden. Hervorragender Zustand. EU-Fahrzeugpapiere, in der Schweiz verzollt.

Cette Vespa a été entièrement restaurée et révisée avec des pièces d'origine Piaggio fin de l'année 2018 en Suisse. Le châssis a été sablé et repeint dans le „look rouillé“ actuel. La roue de secours, le grand réservoir et le siège sont identiques à ceux de la Vespa Sei Giorni légendaire. Toutes les pièces d'origine sont disponibles. Une documentation photo de la restauration est disponible. Excellent état. Documents de l'EU, dédouané en Suisse.



Ducati MH 900e, 2001

Die Ducati MH900e ist ein auf 2'000 Stück limitiertes Supersport-Modell des italienischen Motorradherstellers Ducati. Sie wurde auf der Internot 1998 vorgestellt und in den Jahren 2001 und 2002 produziert. Die komplette Produktion war vor Auslieferung bereits ausverkauft.

Das Motorrad wurde vom damaligen Ducati-Chefdesigner Pierre Terblanche als Hommage an Mike Hailwood, der im Jahr 1978 auf Ducati die TT auf der Isle of Man gewann, konzipiert.

Im September 1998 wurde ein erster Entwurf auf der Internot (damals in München) präsentiert. Auf Grund der positiven Reaktionen von Publikum und Presse veröffentlichte Ducati einen Fragebogen im Internet, um das tatsächliche Interesse herauszufinden. Nach der Auswertung entschieden die Verantwortlichen Federico Minoli und Massimo Bordi, eine Sonderserie von 2000 Exemplaren zu produzieren. Die Maschinen wurden exklusiv über das Internet direkt an die Endkunden verkauft (sogenanntes B2C Business to customer), Ducati war damit der erste Motorradhersteller, der diesen Vertriebsweg beschritt. Am 1. Januar 2000 ab 0.01 Uhr wurde das Modell zu einem Preis von 15'000 Euro angeboten, die ersten 1000 Maschinen waren nach 31 Minuten verkauft. Etwa 30 % der Besteller kamen aus Europa, 30 % aus den USA und 39 % aus Japan.

Das Design des Motorrades sollte Tradition und Moderne verbinden. Die Optik eines Straßenrenners der 1970er Jahre wurde mit moderner Technik verbunden. Die meisten Aspekte der Studie wurden tatsächlich realisiert. Allerdings wurde bei den ausgelieferten Modellen statt eines Auspuffs mit darin integrierten Blinkern eine eher konventionelle Lösung eingesetzt, außerdem wurden „normale“ Rückspiegel statt einer integrierten Kamera mit Display verbaut.

Der Motor entsprach dem luftgekühlten 90°-V-Motor (Ducati-Bezeichnung aufgrund der Einbaulage: L-Motor)

mit 904 cm³ Hubraum und 80 PS, der in der Ducati 900SS eingesetzt wurde.

Bei der Auslieferung der Maschine erhielt der Käufer ein T-Shirt mit der Produktionsnummer und einen passenden Ständer zum Aufbocken, auch an der Maschine selbst befindet sich eine entsprechende Plakette.

Das Motorrad wurde in der Fabrik in Bologna größtenteils handgefertigt, es entstanden vier bis fünf Maschinen pro Tag. Auf Grund unerwarteter Anpassungen startete die Produktion erst ein Jahr nach der Vorstellung und ging bis ins Jahr 2002, so dass zwei unterschiedliche Produktionsjahre bekannt sind.



Nummer 1'523 von 2'000 gebauten Ducati MH 900 evoluzione. Erste Inverkehrsetzung 2003. Seit 2007 in zweiter Hand, 4'900 km. Sehr guter Zustand. Letzte MFK im April 2013.

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

Numéro 1'523 de 2'000 Ducati MH 900 evoluzione construits. Première mise en circulation en 2003. Depuis 2007 en deuxième main, 4'900 km. Très bon état. Dernière expertise passée en 2013.

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

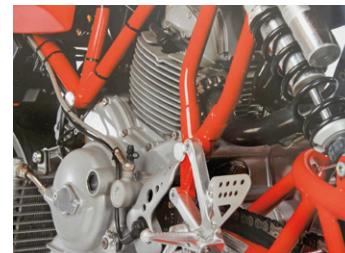
Lot 27

2'000 Fahrzeuge
V2
904 cm³
80 PS bei 7'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 18'000 - 20'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Einlieferer



Lot 28

6'547 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe, Kompressor
3'978 cm³
326 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 6'500 - 7'500

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org

Fotos Oldtimer Galerie



Jaguar XJR 4.0 Supercharged, 1995

Der Jaguar X300 ist die fünfte Generation des Jaguar XJ und der im Herbst 1994 vorgestellte Nachfolger des Jaguar XJ40. Mit diesem ist der X300 technisch eng verwandt. Durch eine geschickte Modellpflege, vornehmlich im Bereich von Scheinwerfern, Stoßfängern, Türgriffen und Heckleuchten entstand im Vergleich zum XJ40 eine rundlichere Linie als Hommage an die klassischen Jaguar-XJ-Modelle (Series I, II & III). Auf einigen Märkten wurden besonders hochwertig ausgestattete Versionen unter der Marke Daimler oder Vanden Plas vertrieben.

Schöne Jaguar Sportlimousine mit kraftvollem 6-Zylinder Motor mit Kompressor. Automat, Leder, Klimaanlage, etc. Neupreis CHF 113'000.-. 188'000 km, lückenloses Serviceheft. Guter Originalzustand. Letzte MFK im Mai 2016.

Belle berline de sport Jaguar avec moteur 6 cylindres à compresseur puissant. Boîte automatique, cuir, climatisation, etc. Prix neuf CHF 113'000.-. 188'000 km, carnet de services suivi. Bon état d'origine. Dernière expertise passée en mai 2016.

Lot 29

6'868 Fahrzeuge (1987)
4 Zylinder Reihe
2'477 cm³
150 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 7'000 - 9'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Fotos Oldtimer Galerie



Porsche 924 S, 1987

Äusserst gepflegter 924 S aus erster Hand. Lückenloses Serviceheft, immer bei Porsche gewartet. Vor 2'000 km wurde ein grosser Service inklusive Wechsel von Zahnriemen, spannrollen und Wasserpumpe durchgeführt. Katalysator, herausnehmbares Hubdach und elektrische Fensterheber. Sehr guter Zustand. Letzte MFK im September 2016.

924 S, extrêmement bien entretenu et avec un seul propriétaire depuis neuve. Carnet de service suivi, tout entretien effectué par Porsche. Un grand service comprenant courroie de distribution, tendeur et pompe à eau a été effectué il y a 2'000 km. Catalyseur, panneau de toit amovible et vitres électriques. Très bon état. Dernière expertise passée en septembre 2016.



Bentley Mulsanne Turbo, 1985

Schmohl Auslieferung mit bekannter Historie. 78'000 km, Serviceheft. Teilrestauration 2017 bis 2019: Armaturenbrett neu mit Leder bezogen, Holzapplikationen restauriert, Klimakompressor neu, neu bereift, etc. Belege für rund CHF 20'000.- sind vorhanden. Guter bis sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Oktober 2015.

Livraison Schmohl avec une historique connue. 78'000 km, carnet de services. Restauration partielle de 2017 à 2019: tableau de bord avec revêtement en cuir neuf, applications en bois restaurées, compresseur de la climatisation neuf, pneus neufs, etc. Factures pour environ CHF 20'000.- sont disponibles. Bon à très bon état.

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

Lot 30

498 Fahrzeuge
V8 Turbo
6'750 cm³
222 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 30'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Fotos Oldtimer Galerie



Buick Special de Luxe 4100, 1964

1961 erschien ein neuer Buick Special auf der nagelneuen, wesentlich kleineren GM-Y-Plattform. 1962 und 1963 gab es kaum stilistische Änderungen, aber es wurden nun zusätzlich eine zweitürige Limousine und ein zweitüriges Cabriolet angeboten. 1964 stand wieder eine gründliche Überarbeitung an. Die Karosserien wurden deutlich länger und schwerer; der Radstand stieg auf 2921 mm. Front und Heck waren deutlich konturiert; die Schnauze zeigte eine leichte V-Form und die Doppelscheinwerfer waren zurückgesetzt.

Automat. Schweizer Auslieferung aus Erstbesitz, 164'000 km, Serviceheft. Sehr guter und äusserst gepflegter Originalzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Oktober 2015.

Boîte automatique. Livraison suisse du première propriétaire, 164'000 km, carnet de services. Très bon état d'origine, extrêmement soigné.

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

Lot 31

31'742 Fahrzeuge (1964)
V6
3'691 cm³
157 SAE-PS bei 4'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 15'000 - 18'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 32

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

Schätzpreis / Estimate

CHF 18'000 - 22'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie

Mercedes 250 CE /8, 1971

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.



Schweizer Auslieferung mit automatischem Getriebe und vermutlich erst 77'000 km. Originaldokumente inklusive Datenkarte vorhanden. Bremsanlage revidiert. Sehr guter Originalzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2019.

Livraison suisse avec boîte automatique et probablement seulement 77'000 km. Documents d'origine, y compris la fiche de production, sont disponibles. Système de freinage révisé. Très bon état d'origine.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en août 2019.



Jaguar XJ 12 L, 1974

Rund vier Jahre Zeit nahmen sich die Jaguar-Ingenieure, um den Nachfolger von gleich zwei Baureihen, nämlich 240/340 und 420G, zu entwickeln. Das Pflichtenheft verlangte nach einer geräumigen, aber vor allem komfortablen Oberklassen-Limousine und mit 4,8 Metern Länge und fast 1,8 Metern Breite bei mindestens 1,6 Tonnen bot der als XJ 6 im Herbst 1968 präsentierte Wagen den erwarteten Luxus und Stil.

Technisch vertraute man auf Bewährtes und Zeitgemässes. Der 4,2-Liter-Reihen-Sechszylindermotor stammte von den Vorgängern und leistete rund 186 PS, die Kraftübertragung erfolgte per Handschaltgetriebe oder Borg-Warner-Automatik, die Räder waren rundum einzeln aufgehängt und natürlich mit Scheibenbremsen ausgerüstet.

1972 dann war der von vielen erwartete Zwölfzylinder auch im XJ erhältlich, der damit zum XJ 12 oder Daimler Double Six mutierte. 253 DIN-PS betrug die Leistung des 5,3-Liters, der mit vier Horizontalvergäsern des Typs Zenith 175 DD 2 SE mit viel Benzin versorgt wurde. 25,6 Liter Superbenzin pro 100 km ermittelten die Tester der Automobil Revue und bei 200 km/h genehmigte sich die Reiselimousine gar 36,3 Liter pro 100 km. Da erschien einem dann der 109 Liter grosse Benzintank gar nicht mehr so üppig.

Im Gegenzug erhielt man Sportwagen-Temperament, der Spurt auf 100 km/h wurde trotz Wandler-Automatikgetriebe in acht Sekunden absolviert und als Spitze konnten echte 227,5 km/h gemessen werden. Dabei überzeugte der Motor, der bereits Mitte der Sechzigerjahre im Mittelmotor-Prototyp XJ-13 erprobt worden war, mit enormer Laufruhe. "Im Bummeltempo und auch im Leerlauf ist man anfänglich versucht, durch kurzes Antippen des Gaspedals über den Tourenzähler herauszufinden, ob der Motor auch dreht, denn hören kann man ihn dabei nicht. Er reagiert auf geringste Gaspedaländerungen und dreht nathlos bis über den auf 6'500 U/min rot gekennzeichneten

Drehzahlbereich", notierten die AR-Testfahrer in ihren Aufzeichnungen.

Die frühen Siebzigerjahre waren allerdings wegen der Erdölkrise nicht das beste Umfeld für einen trinkfesten Zwölfzylinder, so dass von der Serie 1 nur gerade etwa 5% mit dem V12-Motor verkauft wurden, obwohl der Aufschlag gegenüber der kleineren Variante mit 4'702.31 Pfund gegenüber 4'154.15 Pfund (jeweils für die Lang-Version) moderat ausfiel.

Fünf Jahre nach der Erstpräsentation stellten die Jaguar-Verkäufer an der IAA in Frankfurt die modellgepflegte XJ-Serie vor. Die Stossfänger waren nach oben geklettert, um den amerikanischen Normen zu genügen. Gleichzeitig hatte man das Armaturenbrett-Layout angepasst und dem Wagen eine modernere Belüftungs-/Klimaanlage verpasst.



Schöner Series 2 XJ 12 mit langem Radstand.
Guter Originalzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juni 2014.

Belle XJ 12 avec empattement long de la deuxième série. Bon état d'origine.

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

Lot 33

4'744 Fahrzeuge (1974)
V12
5'344 cm³
253 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 12'000 - 15'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 34

11'309 Fahrzeuge
V8
3502 cm³
200 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 30'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

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 am Coupé der Reihe W 111 orientiert war. Mit diesen Modellen begann die Tradition, dass das Oberklassecoupé eine neue Stilrichtung der Marke Mercedes vorgibt.

Das technische Konzept der neuen Typen entsprach weitgehend dem der Vorgänger. Neu waren außer der Karosserie die beiden 2,5-Liter-Motoren, die man aus dem 2,2-Liter-Motor 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.

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 Wähl-Betätigung am Mittelhebel: die Parkstellung P war zunächst hinten, 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. Jedoch waren Lenkradschalthebel die Voraussetzung, vorn mit drei Personen bzw. zwei Beifahrern fahren zu dürfen. Hierzu wird ein kleines Sitzkissen in die Ablageschale zwischen den Sitzen gelegt und die Mittelarmlehne mit gepolsterter Unterseite hochgeklappt, sodass auf dem provisorisch verbreiterten Beifahrersitz zwei Personen Platz nehmen können. Jedoch verschwand diese Art der „Sitzbank“-Nutzung in den 1970er-Jahren allmählich. Das Anschlappen zweier Beifahrer war nicht möglich; ohne Sicherheits-

gurt zu fahren vertrug sich nicht mit dem Gedanken bestmöglicher Sicherheit, den Daimler-Benz stets propagierte. Versionen mit Lenkradschalthebeln und Sitzkissen dürfen bis heute mit drei Personen vorn gefahren werden.

Ab März 1971 gab es einen 280 SE 3.5 und einen 280 SEL 3.5. Der Motor des Typs Mercedes-Benz M 116, war ab 1969 im W 109 (Modell 300 SEL 3.5) angeboten worden. Der V8-Motor hatte 3,5 Liter Hubraum, 200 PS und war der erste Mercedes mit elektronischer Saugrohreinspritzung (Bosch D-Jetronic). Der 280 SE mit Sechszylindermotor war auch weiterhin erhältlich, während der 280 SEL zugunsten des Achtzylindermotors 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 vétérinaire passée en mars 2018.



Alfa Romeo Giulia 1300, 1966

Am 27. Juni 1962 bestaunte eine Horde von Journalisten die neue Limousine, die da kantig und hochaufgeschossenen auf dem Asphalt der Rundstrecke von Monza stand. Commendatore Dottore Ingegniere Orazio Satta Puliga präsentierte den Nachfolger der Giulietta, deren Motorenkonzept, einst zukunftsweisend entwickelt von Giuseppe Busso, der neue Wagen übernahm. Man konzentrierte sich in Mailand daher vor allem auf die Verbesserung von Fahrwerk und Karosserie, welche deutlich mehr Nutzwert und Platz und gleichzeitig auch dem Wind weniger Widerstand bieten sollte.

Dies gelang denn auch mit Bravour. Einen cw-Wert von 0,34 hatten damals höchstens windschlüpfige Rennwagen und vielleicht die Citroën DS (0,38) zu bieten. Und dies ohne Einschränkungen des Alltagskomforts, denn die Giulia wies vier Türen, fünf Sitzplätze und einen grossen Kofferraum auf. Und war dazu auch noch übersichtlich und mit grossen Fensterflächen gesegnet.

An Sportlichkeit fehlte es aber nicht, denn die 92 PS, die der auf 1570 cm³ vergrösserte Leichtmetall-Reihenvierzylindermotor mit zwei oberliegenden Nockenwellen und mit einem Doppelvergaser entwickelte, hatten mit den rund 1000 Kilogramm leichtes Spiel, so dass selbst ein Porsche 356 Super 90 der Mailänder Limousine nicht davonfahren konnte, so befand zumindest die ADAC Motorwelt in ihrem Test im Jahr 1963: "Beim Umsteigen von einem Sportwagen in den Giulia 1600 TI fällt man nicht Treppen tiefer, sondern man hat gleich zwei Trümpfe in der Hand: einen Alltagswagen mit bewundernswert geschmeidigem Motor und dank gleichzeitig ausgeprägter Hochleistungseigenschaften und einem Alfa-Romeo-Fahrwerk sehr viel von der Fahrfreude im Sportwagen".

Das Fahrwerk mit unabhängig an Querlenkern geführten Vorder- und an einer aufwändig konstruierten Starrachse antreibenden Hinterrädern entsprach genauso bester Sportwagentradition wie die grossen Bremsstrommeln, die man für optimale Verzögerung montierte.

Alein das Design des Neuankömmlings überzeugte in seiner Nüchternheit nicht alle Kritiker, dafür aber die Konsumenten, denn die Kurzbauweise und der wohlliche Innenraum sorgten für volle Auftragsbücher.

Mit der Giulia TI Super mit 1,6-Liter-Motor folgte bereits 1963 eine Evolutionsvariante für den Tourenwagensport, die mit deutlichen Gewichtserleichterungen und dem Hochleistungsaggregat aus der Giulia Sprint Speciale mit zwei Doppelvergasern und 112 PS der Konkurrenz auf den Rennstrecken das Leben schwer machte. Für die Einsteiger gab es ab 1964 eine 1,3-Liter-Giulia.



Schöne und Rallyerprobte Berlina. TZ-Style Alufelgen, Sitze vorne vor einigen Jahren - Sitzbank hinten neu restauriert. Einige Ersatzteile vorhanden. Technisch sehr gutes und gesundes Fahrzeug mit schöner Patina.
Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Oktober 2014.

Belle berline, éprouvée dans des Rallyes. Jantes en aluminium style TZ, sièges avant restaurés il y a quelques années, banquette arrière récemment restaurée. Divers pièces disponibles. Véhicule sain, techniquement en très bon état et avec une belle patine.

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

Lot 35

33'000 Fahrzeuge (1964-71)
4 Zylinder Reihe
1'290 cm³
78 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 18'000 - 20'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 36

118'399 Fahrzeuge (1975-77)
4 Zylinder Reihe
1'990 cm³
109 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 12'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

BMW 320/4 E21, 1977

Mit dem Werkscode BMW E21 werden die Fahrzeuge der ersten 3er-Reihe von BMW bezeichnet, die im August 1975 als Nachfolger der 02-Modelle auf den Markt kam. Der nur zweitürig lieferbare E21 war mit Vierzylinder- (M10) und ab Sommer 1977 auch mit Sechszylinder-Reihenmotor (M20) erhältlich und wurde bis Dezember 1983 gebaut.

Die ersten Modelle des E21 wurden noch ohne die schwarze Kunststoffblende zwischen den Heckleuchten ausgeliefert. Aufgrund von Kundenprotesten wegen der kargen Heck-Optik (beim Vorgänger war noch das Kennzeichen zwischen den Leuchten montiert) floss vier Monate nach dem Produktionsanlauf im August 1975 die geriffelte Heckblende in die Serie ein und verlieh dem Heck damit seine bekannte Optik.

Die Fahrzeuge mit den „kleinen“ Vierzylinder-Motoren (315, 316, 318 und 318i) unterscheiden sich auch optisch von den Varianten 320, 320i und 323i. So haben die kleineren Typen einzelne Rundscheinwerfer von 7“ (ca. 178 mm) Durchmesser, die je nach Modellversion und Baujahr teils mit R2-Zweifadenlampen oder H4-Halogenlampen ausgerüstet sind. Die Modelle ab BMW 320 sind mit zwei 5 3/4“ (ca. 146 mm) großen Rundscheinwerfern ausgestattet, die Sechszylindermodelle erkennt man am Typenschild im Kühlergrill. Der BMW 323i mit der K-Jetronic-Saugrohreinjection ist als einzige Variante mit zwei Auspuffendrohren ausgestattet links und rechts am Fahrzeugheck. Das „i“ hinter der Zahlenkombination stand für „injection“, also Saugrohreinjection – Modelle ohne „i“ waren mit Vergaser ausgerüstet.

Im September 1978 fiel die schwarze Grundfläche unter dem Chrom-Typenschild weg. Die noch aus dem BMW 02 übernommenen Vordersitze wurden durch Neukonstruktionen (unter anderem Gurtschlösser am

Sitzrahmen befestigt) ersetzt. Der Auspuff der Modelle 316 bis 320 wurde weiter vom Kennzeichen weg an die Stelle des linken 323i-Auspuffs verlegt.



Sehr schöner und gepflegter E21 4-Zylinder. 4-Gang Getriebe, Schiebedach. 127'000 km, Vergaser frisch revidiert und neuer Auspuff-Endtopf montiert. Sehr guter Originalzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2015.

Très bel E21 4 cylindres, très soigné. Boîte à 4 vitesses, toit ouvrant. 127'000 km, carburateur récemment révisé et pot d'échappement neuf. Très bon état d'origine. Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en septembre 2015.





Austin Princess Vanden Plas Mk II, 1962

Die Marke Vanden Plas ist uralt; sogar älter als das Automobil. Die Anfänge findet man 1870 in Belgien, als unter dem Namen „Van Den Plas“ Räder, Wagenteile und später ganze Kutschen fabriziert wurden. Der hervorragende Ruf der belgischen Droschken ging bis nach England. Der Export war so erfolgreich, dass man sich 1913 entschied, eine Dependence auf der Insel einzurichten. Diese wurde später sogar wichtiger als das belgische Mutterhaus, welches am Ende des zweiten Weltkrieges seine Produktion einstellte.

In England waren die Handwerkskünste der Kutschenbauer bei der Autoindustrie sehr gefragt. Vanden Plas lieferte Karosserien für Rolls-Royce, Daimler, Lagonda, Bentley, Armstrong-Siddeley oder Alvis. Nach dem Krieg kam Vanden Plas unter die Fittiche von Austin Motors. Deshalb entstanden in der Manufaktur in Kingsbury bei London drei Generationen der neuen grossen Austin-Limousine Princess A120 und A135.

Die vierte Generation ab 1956 hiess nicht mehr Austin, sondern firmierte als eigene Marke Namens „Princess“. Diese neue Bezeichnung sollte die teuren Autos von den preisgünstigeren Austin-Modellen abgrenzen.

Als 1959 der neue Austin Westminster A99 und das Schwestermodell Wolseley 6/99 (ab 1961: Mk II als A110 und 6/110) im Pininfarina-Kleid auf den Markt kamen, lag die Entscheidung nahe, auch davon eine „Princess“-Version zu lancieren.

Im Oktober 1959 kam so der Princess 3 Litre auf den Markt. Allerdings wurde die Bezeichnung „Princess“ vom Publikum nie als Marke verstanden. Die Öffentlichkeit sprach trotzdem weiterhin vom Austin Princess. Deshalb wurde entschieden, die Fahrzeuge ab Mai 1960 als Vanden Plas Princess 3 Litre zu verkaufen.

Vanden Plas war jetzt wieder Autohersteller, auch wenn die Hauptaufgabe nur darin bestand, andere Konzernmodelle zu veredeln. Wolseley, Riley und MG taten das gleiche: die Briten waren in jener Zeit die ungekrönten Könige des Badge-Engineering. So gab es praktisch von jedem Modell eine Vanden Plas-Variante.



Edellimousine von Austin mit 3-Liter 6 Zylinder Motor und 3-Gang Getriebe mit Overdrive. Seltener Linkslenker aus Schweizer Auslieferung mit Holz, Leder und klappbare Picknicktische hinten. Karosserie und Lederausstattung wurden vor einigen Jahren restauriert. Motor und Mechanik befinden sich in sehr gutem Zustand. Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im März 2011.

Berline de luxe d'Austin Premium, équipée d'un moteur 3 litres à 6 cylindres et d'une boîte de vitesses à 3 vitesses avec Overdrive. Rare conduite à gauche de livraison suisse avec bois, cuir et tables de pique-nique à l'arrière. La carrosserie et la garniture du cuir ont été restaurées il y a quelques années. Le moteur et la mécanique sont en très bon état. Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en mars 2011.

Lot 37

7'984 Fahrzeuge (1961-64)
6 Zylinder Reihe
2'912 cm³
113 PS bei 4'750/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 16'000 - 18'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Einlieferer





Lot 38

7'500 Fahrzeuge (1957-63)
2 Zylinder Reihe Diesel
1'644 cm³
25 PS bei 1'950/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 25'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Porsche-Diesel Standard 218, 1959

Die dritte Ausführung des Standard 218 wurde durch die Konstrukteure von Porsche auf 25 PS gebracht. Der N 218 löste damit den G 208 ab. Im Gegensatz zu den zwei schwächeren Ausführungen hatte der N 218 den Kriechgang serienmäßig. Zwei Ausführungen standen mit der Bezeichnung H und V im Angebot. Die Ausführung V war die billigere Version, ohne hydraulische Kupplung und ohne Zierleisten. Die Ausführung H mit 7'500 Stück sowie die Ausführung V mit 4'050 Stück waren zeitweise die meistverkauften Schlepper ihrer Klasse.

Die Porsche 218-Schlepper sind in rahmenloser Blockbauweise gefertigt, mit einer Portalachse hinten, und einer Pendelachse vorn; der Radstand beträgt 1'668 mm.

Durch Ausziehen der Vorderachse kann die Spur voran verstellt werden. Auf Wunsch war ein Dreipunktkraftheber lieferbar, der ein Gewicht von bis zu 550 kg anheben kann. Die Innenbackenbremse wirkt auf die Hinterräder und kann auch als Lenkbremse wirken. So kann der Porsche 218 auf der Stelle gedreht werden. Die Lenkung und das Getriebe wurden von ZF Friedrichshafen zugeliefert. Alle Schlepper haben sechs Vorwärtsgänge, einen Kriechgang und einen Rückwärtsgang. Die Kupplung ist die Einscheibentrockenkupplung K 200 Z von Fichtel & Sachs, die mit einer ölhydraulischen Voith-Kupplung zusammenarbeitet. Eine Ausnahme bildet der Standard V 218, der nur ein Fünfganggetriebe hat. Die ölhydraulische Kupplung fehlt dem V 218 ebenfalls. Für einen Aufpreis von 500 DM war der Porsche 218 mit Seitenschneidwerk lieferbar. Die zulässige Gesamtmasse beträgt 2'300 kg. Die Traktoren wurden in RAL 3002 (Karminrot) lackiert, die Räder jedoch in RAL 1014 oder 1015 (Elfenbein). Der Standard 218 hat zwischen Tank und Einspritzpumpe keinen Kraftstoffhahn, weil dieser zu schnell undicht würde.

Der Zweizylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor des Porsche 218 mit der Bezeichnung F 218 hat im Gegensatz zu seinem im Porsche 208 verwendeten Vorgänger Nr. 2066 kein Grauguss-, sondern ein Aluminiumgehäuse.

Bohrung und Hub des Motors betragen 95 × 116 mm; der Hubraum beträgt 1'644 cm³. Er hat Luftkühlung mit Radialgebläse. Das Motorgehäuse ist zweiteilig, auch andere Elemente wie die Pleuel mit angeschraubten Gegengewichten, schräg geteilte Pleuel und die Reiheneinspritzpumpe von Bosch sowie die Stoßstangen aus Aluminium wurden vom Motor 2066 beibehalten. Um mit der Luft ein zündfähiges Gemisch zu bilden, wird der Kraftstoff beim Porsche F 218 in Wirbelkammern eingespritzt.



Berühmter Porsche-Diesel 2 Zylinder Traktor in sehr gutem Zustand. Bremsen und Lackierung wurden erneuert.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im März 2017.

Fameux tracteur 2 cylindres Porsche-Diesel en très bon état. Les freins et la peinture ont été renouvelés. Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en mars 2017.



Porsche-Diesel P 133, 1957

Der Porsche P 133 ist ein Traktor der Porsche-Diesel Motorenbau GmbH, die ihren Sitz in Friedrichshafen am Bodensee hatte und die Traktorenfertigung der Allgaier Werke von 1956 bis 1957 übernahm. Der Porsche P 133 war das Vorgängermodell des Porsche Super 308. Bereits vor der Übernahme von Allgaier war Porsche als Motorenentwickler tätig und entwickelte für alle Motoren ein Baukastensystem. So hatte jeder Zylinder einen Hub von 116 mm, einen Hubraum von ca. 822 cm³ und eine Bohrung von 95 mm. Bei 2'000 Umdrehungen pro Minute standen pro Zylinder 11 PS zur Verfügung. Durch das Baukastensystem konnte man sicherstellen, das Kolben, Pleuel und Ringe gleich gehalten werden und Ersatzteile stets zur Verfügung standen. Der Porsche P 133 verfügte über einen stehend luftgekühlten 3-Zylinder-Dieselmotor mit Einspritzung über eine Wirbelkammer, der keilriemenlos konzipiert war. Das eingebaute Einspritzsystem stammte von Bosch und die Steuerung des Porsche Schleppers wurde durch eine Zahnradgetriebene und unten liegende Nockenwelle geregelt. Der Porsche P 133 besaß eine Hubraumgröße von 2'467 cm³, wodurch der Motor eine Leistung von 33 PS und ein Drehmoment von 119 Nm hatte. Die angesaugte Luft wurde dabei über den standardmäßig eingebauten Ölbadluftfilter gereinigt. Darüber hinaus war im Porsche-Traktor eine hydraulische Voith-Strömungskupplung oder eine Einscheibentrockenkupplung der Firma Fichtel & Sachs verbaut. Das ZF- oder Getrag-Zahnrad-Wechsel-Getriebe mit manueller Schaltung bot insgesamt fünf Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Auf Wunsch konnte im Porsche P 133 außerdem ein Kriechgang verbaut werden. Standardmäßig verfügte der Porsche-Schlepper über drei Zapfwellen. Eine Frontzapfwelle mit 1'000/min und eine Weg- und eine Getriebezapfwelle mit Normalprofil hinten. Die Zapfwellen konnten einen Baas-Frontlader oder ein Mähwerk antreiben, welche die Kunden zusätzlich bestellen konnten. Die fußbetätigte

Innenbackenbremse wirkte auf die Hinterräder. Eine feststellbare und unabhängige Handbremse, die als Außenbremse auf das Getriebe wirkte, war außerdem im Porsche Schlepper eingebaut. Das Gesamtgewicht des Schleppers betrug 2'650 kg. Während die Vorderachse als einzelradgefederte Pendelachse ausziehbar und in der Höhe verstellbar war, wurde die Hinterachse in starrer Portalbauweise verbaut. Zur Sonderausstattung des Porsche P 133 gehörte eine Uhr, Tachometer, Verdeck, Rückscheinwerfer und ein Betriebsstundenzähler. Außerdem konnten zusätzlich ein zweiter Kotflügelsitz auf der rechten Seite, sowie aufsteckbare Riemenscheiben für hinten und vorne bestellt werden.



Seltener Vorläufer des Porsche-Diesel Super 308 Traktors mit 3 Zylinder Diesel Motor. Bremsen und Lackierung wurden erneuert, womit sich das Fahrzeug in sehr gutem Zustand präsentiert.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im April 2018.

Prédécesseur rare du tracteur Porsche-Diesel Super 308 avec moteur 3 cylindres diesel. Les freins et la peinture ont été renouvelés, ce qui présente le véhicule en très bon état.

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

Lot 39

2'200 Fahrzeuge
3 Zylinder Reihe Diesel
2'467 cm³
33 PS bei 2'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 24'000 - 28'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Jederzeit startklar!

AUTO BILD KLASSIK im Abo lesen und Autobatterie-Ladegerät sichern



Ihre Vorteile

- ✓ CTEK CT5 TIME TO GO geschenkt
- ✓ Versandkostenfrei nach Hause
- ✓ 2 Tage früher als am Kiosk



Exklusive Vorteile auf
autobild.de/vip-lounge

Jetzt bestellen:

12 Ausgaben für 52,80 €



autobildklassik.de/lesen



0 8 00 / 12 45 61 1

10163253

Bitte bei der Bestellung angeben

Auto Bild klassik



Porsche-Diesel Master 409, 1963

Am 3. September 1950 feierte Professor Porsche seinen 75. Geburtstag. Wenige Monate vor seinem Tode, im Januar 1951, kann er noch die ersten großen Erfolge aus seinem Lebenswerk, den Allgaier- Schlepper AP 17 System Porsche, miterleben.

Mit einer modernen Schlepperbaureihe A111 bis A144 System Porsche behauptete sich Allgaier von 1953 bis Mitte der 50er Jahre die Spitzenposition auf dem Deutschen Schleppermarkt.

1956 wurde die Allgaier Maschinenbau GmbH in die Porsche-Diesel- Motorenbau GmbH in Friedrichshafen am Bodensee umgewandelt. Die neue Firma, ein Unternehmen des Mannesmann Konzerns, fertigte von dort an in den neu erstellten Produktionshallen Diesel Motoren sowie Land- und Industriebaumaschinen.

Den von Porsche Diesel gebauten Motoren lagen die Konstruktionserfahrungen von Ferdinand Porsche zugrunde. Mit der Entwicklungsstätte in Zuffenhausen bestand eine enge Zusammenarbeit. Die Schlepper haben ähnliche Typenbezeichnungen erhalten wie die Porsche Sportwagen. Namen wie Junior, Standard, Super und Master waren damals bei den Bauern in aller Munde und standen für fortschrittliche Konstruktion. Die formschöne, mit mehreren Zierleisten geschmückte weit nach vorne gezogene rot lackierte Motorverkleidung wirkte sehr elegant und modern. Auf dem Höhepunkt ihres Erfolgs erreichten die rot lackierten Schlepper vom Bodensee 1959 und 1960 den zweiten Platz in der deutschen Zulassungsstatistik. Rund 120'000 Porsche Diesel Schlepper wurden in acht Jahren bis 1963 gebaut. Dann kam das Ende einer Ära- Porsche Diesel stellt den Schlepperbau ein.

Der Master 409 war 1962 das letzte Modell aus Friedrichshafen, womit das Schlepperprogramm erweitert

wurde. Seine technische Ausstattung lag zwischen Master 408 und Master 419. Das Getriebe stammte vom 408 und die Zylinderbohrung vom 419. Es ist nicht sicher ob es sich bei diesem Modell um eine Sonderserie handelt oder ob man noch vorhandene Siebenganggetriebe verbauen wollte. Auf Grund der Produktionseinstellung im Juli 1963 wurden etwas weniger als 50 Exemplare hergestellt.



Äusserst seltener Porsche-Diesel Master mit 4 Zylinder Motor und ZF-Getriebe mit Schnellgang. Erstzulassung 1964. Das Fahrzeug wurde durch einen Porsche Fachmann komplett zerlegt, revidiert und neu aufgebaut. Sehr guter Zustand. EU-Fahrzeugpapiere, in der Schweiz nicht verzollt.

Porsche-Diesel Master extrêmement rare, avec moteur 4 cylindres et transmission ZF avec marche vite. Première mise en circulation en 1964. Le véhicule a été complètement démonté, révisé et reconstruit par un spécialiste de Porsche. Très bon état. Documents de l'EU, non dédouané en Suisse.

Lot 40

weniger als 50 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe Diesel
3'500 cm³
50 PS bei 2'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 165'000 - 175'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Einlieferer



Lot 41

286'935 Fahrzeuge (1919)
4 Zylinder Reihe
2'890 cm³
20 PS bei 1'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 15'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Fotos Oldtimer Galerie



Ford Model T Touring Special, 1919

Dieser 100 (!) Jahre alte Tourer befindet sich seit 40 Jahren in Familienbesitz. Das Model T wurde vor vielen Jahren restauriert. Karosserie und Interieur befinden sich immer noch in sehr gutem Zustand. Seit einigen Jahren war der Wagen in einer trockenen Garage aufgebockt und wurde nicht mehr gefahren. Der Motor läuft und der Tourer ist fahrbar, benötigt jedoch sicherlich Service- und Einstellarbeiten. Schweizer Fahrzeugausweis.

Ce Tourer âgé de 100 (!) ans appartient à la même famille depuis 40 ans. Le modèle T a été restauré il y a plusieurs années. La carrosserie et l'intérieur sont toujours en très bon état. Au cours des dernières années, la voiture a été mis sur chevalets dans un garage à sec et n'a plus été conduite. Le moteur est en état de marche, mais la voiture aura certainement besoin de travaux d'entretien et d'ajustements. Permis suisse.

Lot 42

19'322 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
2'792 cm³
149 PS bei 5'750/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 12'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Fotos Oldtimer Galerie



Jaguar XJ 6 2.8-Litre Series 1, 1969

4-Gang mit Overdrive, Leder, wahrscheinlich erst 133'500 km. Ehrliches und gepflegtes Fahrzeug, weitestgehend im Originalzustand. Viele Unterhaltsbelege seit 1993 sind vorhanden. Ein Satz Chrom-Speichenräder werden mit dem Fahrzeug abgegeben. Guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Mai 2017.

4 vitesses avec Overdrive, cuir, probablement seulement 133'500 km. Véhicule honnête et bien entretenu, en grande partie en état d'origine. Beaucoup de factures d'entretien depuis 1993 sont disponibles. Un jeu de roues à rayons chromés est livré avec la voiture. Bon état.

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



BMW 628 CSi, 1981

Der BMW E24 ist ein viersitziges Coupé der Oberklasse von BMW und das erste Modell der 6er-Reihe. Seine Produktion begann im Oktober 1975 als Nachfolger der Baureihe E9, während die Markteinführung im März 1976 erfolgte. Alle Modelle haben einen Sechszylinder-Reihenmotor und Hinterradantrieb. Der schon zu Serienbeginn nicht mehr uneingeschränkt zeitgemäße 630 CS, der mit seinem Dreilitermotor mit Solex-Doppelregistervergaser einen höheren Verbrauch hat als der hubraumgrößere und stärkere 633 CSi, wird 1979 durch den 628 CSi ersetzt.

Schweizer Auslieferung, 85'000 km, 5-Gang Getriebe, Leder, Schiebedach. Neue Edelstahl-Auspuffanlage. Sehr guter und gepflegter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Oktober 2019.

Livraison Suisse, 85'000 km, boîte à 5 vitesses, cuir, toit ouvrant. Echappement en Inox neuf. Très bon état, soigné.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en octobre 2019.

Lot 43

5'974 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
2'787 cm³
184 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 22'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Ford Torino 302 V8 Hardtop Coupé, 1970

Im Modelljahr 1968 präsentierte Ford eine neue Generation seiner Mittelklassemodelle. Sie waren seit 1961 unter der Bezeichnung Fairlane vermarktet worden. Ford behielt diesen Namen für die 1968 eingeführte Generation bei, beschränkte ihn nun aber auf die schwach ausgestatteten Versionen. Die hochwertigen Versionen erhielten ab 1968 die Bezeichnung Fairlane Torino. Technisch und stilistisch waren der Fairlane und der Torino weitgehend identisch. 1970 wurde der Torino zu einem eigenständigen Modell.

Erste Inverkehrsetzung 1972. Automat, Klimaanlage, Servolenkung. Motor 2012 revidiert, Belege vorhanden. Guter bis sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im März 2014.

Première mise en circulation 1972. Boîte automatique, air conditionné, direction assistée. Moteur révisé en 2012, factures disponibles. Bon à très bon état.

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

Lot 44

49'826 Fahrzeuge (1970)
V8
4'940 cm³
223 SAE-PS bei 4'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 30'000

ohne Limite / sans prix de réserve

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 45

ca. 79'000 Fahrzeuge (P6 V8)
V8

3'530 cm³

145 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 12'000 - 15'000

Story www.wikipedia.org

Fotos Oldtimer Galerie

Rover P6 3500 V8, 1974

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. 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 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.



Schweizer Auslieferung mit British Leyland „Swissfinish“. Automatisches Getriebe vor ca. 10'000 km revidiert. Seltenes Stoffinterieur. Guter bis sehr guter, sehr originaler, Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Februar 2017.

Livraison suisse avec „Swissfinish“ de British Leyland. La boîte automatique a été révisée il y a environ 10'000 km. Intérieur en tissu rare. Bon à très bon état, très original.

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



Porsche 928 S4, 1989

Anatole Lapine, 20 Jahre lang Design-Chef in Zuffenhausen, war sich anlässlich der Porsche-928-Präsentation auf dem Genfer Salon 1977 sicher: „Konventionelle Autos wirken nach kurzer Zeit langweilig. Mit dem 928 wird man sich noch in Jahren auseinandersetzen.“ Wie recht er hatte, und zur Bestätigung verließ die Zeitschrift „Style Auto, Architettura della Carrozzeria“ dem 928er die Trophäe für das bestaussehende Auto 1977. Beinahe 20 Jahre blieb der Gran Turismo danach im Programm. Die Form war auch 1995, als der letzte 928 GTS gebaut wurde, noch aktuell, aber zum richtig großen Erfolg reichte es nie. Der 928 sollte den 911 ersetzen, dafür wurde er von dessen Anhängern verschmäht, ach was: gehasst.

Als bis heute einziger Sportwagen wurde er „Auto des Jahres“, 1978 war das, aber die Stückzahlen blieben trotz ständiger Weiterentwicklung verhalten. Als klassischer Gran Turismo lockte der 928 sogar Mercedes- und BMW-Fahrer ins Porsche-Lager, aber einen direkten Nachfolger gab es nie. Irgendwie lief es nicht rund. Irgendwas kam immer dazwischen. Erst heute beginnt die Porsche-Gemeinde ganz allmählich zu verstehen: Nach dem 911 ist der 928 die große Stil-Ikone des Hauses. Einmalig, unkopierbar, formal und technisch ohne Fehl und Tadel. Ein echter Porsche eben. Zweifellos das richtige Auto für – leider, leider – falsche Kunden: die 911-Fahrer. Im Winter 1971/72 wurde das Sportwagenprojekt „K“, so die interne Bezeichnung, aus der Taufe gehoben.

Es ging um die Zukunft der Firma: Porsche-Chef Ernst Fuhrmann sah das Ende des Elfers nahen. Auf dem überlebenswichtigen US-Markt zogen beunruhigende Gerüchte wie düstere Wolken auf. Lärm-, Abgas- und Sicherheitsbestimmungen würden so verschärft, dass sie die betagte Konstruktion 911 niemals erfüllen könne. Ein größerer, komfortablerer Porsche sollte den 911 beerben. Der Motor: ein flach bauender, wassergekühlter V8. Das Getriebe: im Heck. Der Radstand: auf bequemere 2500 Millimeter gewachsen. Die Abmessungen: füllige 1,83 Meter in der Breite, fast 4,50 Meter in der Länge.



Schweizer Auslieferung mit automatischem Getriebe, Katalysator und Schiebedach. Lückenloses Serviceheft, bei km 79'810 wurde der Tachometer ausgewechselt, aktuell zeigt der Zähler 34'500 km – was eine Gesamtleistung von rund 114'500 km ergibt. 1997 wurde auf Kundenwunsch eine komplett neue Echtleder-Innenausstattung angefertigt und montiert. Seit 2008 im selben Besitz, wurde das Fahrzeug stets gut gewartet – im Mai 2019 erfolgte ein Service inklusive Zahnriemenwechsel. Viele Belege ab 1997 sind vorhanden. Eingelegte Keskin 19" Räder und Momo Sportlenkrad, ein Satz 17" Porsche Räder sowie das Originalenkrad sind vorhanden, und können beim Einlieferer abgeholt werden. Guter bis sehr guter Zustand. Letzte MFK im August 2017.

Livraison suisse avec boîte automatique, catalyseur et toit ouvrant. Carnet de services suivi, au kilomètre 79'810, l'indicateur de vitesse a été remplacé. Actuellement, le compteur indique 34'500 km - ce qui donne une kilométrie totale d'environ 114'500 km. En 1997, un intérieur en cuir véritable a été fabriqué et monté à la demande du client. Au même propriétaire depuis 2008, le véhicule a toujours été bien entretenu. En mai 2019, un service comprenant un changement de courroie de distribution a eu lieu. De nombreuses factures depuis 1997 sont disponibles. Roues Keskin 19" homologués et volant sport Momo, un jeu de roues Porsche 17" et le volant d'origine sont disponibles et peuvent être récupérés chez le vendeur. Bon à très bon état. Dernière expertise passée en août 2017.

Lot 46

17'894 Fahrzeuge
V8
4'955 cm³
320 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 32'000

Story www.autobild.de
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 47

28'663 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
3'439 cm³
210 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 30'000 - 35'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Jaguar Mk 2 3.4-Litre Saloon, 1960

Der Jaguar Mark 2 war eine viertürige sportliche Limousine der oberen Mittelklasse, die der britische Automobilhersteller Jaguar 1959 als Nachfolger der Modelle Jaguar 2.4 Litre und 3.4 Litre herausbrachte.

Die Karosserie erfuhr einige Detailverbesserungen und Retuschen, insbesondere die Fensterflächen wurden vergrößert. Scheibenbremsen an allen vier Rädern waren von nun an serienmäßig. Gegenüber dem Vorgänger erhielt der Mark 2 eine breitere Spur. Der Jaguar Mark 2 2.4 mit 2483 cm³ Hubraum hatte nun 120 bhp, der 3.4 weiterhin 210 bhp sowie der neu hinzugekommene 3.8 mit 3781 cm³ Hubraum 220 bhp. Über ein Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, auf Wunsch mit Overdrive oder Dreigang-Automatik, wurden die Hinterräder angetrieben. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 160/190/200km/h mit Schaltgetriebe. Damit war der Mark 2 als Version 3.8 der schnellste viertürige Serienwagen seiner Zeit, bis 1964.

Im Mai 1960 wurde die Daimler Motor Company von Jaguar übernommen. Von Oktober 1962 bis Mitte 1969 wurde daraufhin der Daimler 250 V8 produziert, der auf dem Jaguar Mark 2 basiert. Die Daimler-Ausführung erhielt jedoch den Motor des Daimler SP250, eine in Details abweichende Innenausstattung und den daimler-typischen geriffelten Kühlergrill.

Ab Herbst 1967 erhielten die Modelle die Bezeichnung Jaguar 240 und 340. Die Serienausstattung dieser Fahrzeuge war weniger üppig als zuvor. Neben dem Jaguar 340 mit 3,4-Liter-Motor gab es Einzelstücke auch als 340 3.8 mit dem größeren 3,8-Liter-Motor. Der Motor des 2.4 mit dem neuen, leistungsfähigeren Straight-Port-Zylinderkopf kam auf 133 bhp. Erkennungsmerkmal der 240- und 340-Modelle waren schmalere Stoßfänger. Für die USA gab es noch einige Exemplare des 340 mit breiteren Stoßfängern. Bis 1967 wurden 25'173 vom 2.4

Litre, 28'663 vom 3.4 Litre und 30'140 vom 3.8 Litre gebaut, dazu kamen 4'446 Exemplare des 240, 2'788 Exemplare des 340 (210 bhp) sowie 12 Fahrzeuge mit der 3,8-Liter-Maschine (220 bhp).

Einen direkten Nachfolger für den Jaguar Mark 2 gibt es nicht, da Jaguar mit Einführung des Jaguar XJ das Limousinenangebot auf ein Basismodell reduzierte. Der XJ war als Oberklassemodell höher positioniert als der Mark 2 und ist damit eher als Nachfolger des Jaguar 420G bzw. des ersten S-Type und des (kleinen) 420 anzusehen. Erst mit dem neuen S-Type kehrte Jaguar 1999 in die obere Mittelklasse zurück. Die Optik dieses modernen S-Type war deutlich am originalen S-Type und somit auch ein gutes Stück weit am Mark 2 angelehnt.



4-Gang Handschalter mit Overdrive, Speichenrädern und Picknicktischen hinten. 2013, nach 53 Jahren in Familienbesitz, vom Einlieferer übernommen. Guter bis sehr guter und gepflegter Originalzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im November 2016.

Boîte manuelle à 4 vitesses avec overdrive, jantes à rayons et tables de pique-nique à l'arrière. Acheté par le vendeur en 2013 après 53 ans de propriété familiale. Bon à très bon état d'origine bien entretenu.

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



Mercedes 600 SE W140, 1991

Die Mercedes-Benz Baureihe 140 bezeichnet Fahrzeuge der Oberklasse, die im März 1991 als Nachfolger der Baureihe 126 auf dem Genfer Automobilsalon debütierte. Sie wurde unter der Bezeichnung Mercedes-Benz S-Klasse zwischen Juli 1991 und September 1998 gebaut. Das Fahrzeug wurde als Limousine, verlängerte Limousine und als Coupé angeboten. Von der Limousine wurden 406'717 Stück hergestellt, vom Coupé 26'025. Für Papst Johannes Paul II. wurde 1997 eine Sonderanfertigung ausgeliefert, ein S 500 lang Landaulet. Darüber hinaus existierte eine Pullman-Limousine des Herstellers als Repräsentationsfahrzeug.

Die Entwicklung begann 1981, der Produktionsstart war ursprünglich für Oktober 1989 vorgesehen. Der Chef-Designer war Bruno Sacco. Zwischen 1982 und 1986 wurden mehrere Gestaltungsentwürfe erarbeitet, am 9. Dezember 1986 wurde einer davon von Olivier Boulay ausgewählt. Mehrere Prototypen wurden danach getestet, und das endgültige Produktions-Design wurde 1987 eingefroren, deutsche Patente wurden am 23. Februar 1988 angemeldet. 1989 hatte Lexus die Oberklassen-Limousine LS 400 vorgestellt. Als Antwort auf deren Qualität und Ausstattung sah sich Daimler-Benz gezwungen, kurz vor dem Serienstart im Jahr 1991 noch Verbesserungen vorzunehmen, um die Marktpositionierung des W 140 zu festigen. Das führte zu einer Kostenüberschreitung und der Daimler-Benz-Chefentwickler Wolfgang Peter wurde entlassen.

Der W 140 markiert einen deutlichen Technologiesprung bei Mercedes-Benz. Mit dem großen V12-Aggregat reagierte man auf den Wettbewerber BMW, der 1987 den E32 750i mit einem Zwölfzylindermotor auf den Markt gebracht hatte. Doppelverglasung, Vernetzung der Steuergeräte per CAN-Bus und die deutlich gewachsenen Außenabmessungen sollten den Führungsanspruch innerhalb der Oberklasse durch Mercedes-Benz deutlich machen.

Die Motorenpalette reicht bei den Ottomotoren von Sechszylinder-Reihenmotoren über Achtzylinder-V-Motoren bis zu einem Zwölfzylinder-V-Motor. Der V12-Motor im S 600 und S 600 Lang kostete einen Aufpreis von 65'000 DM gegenüber dem Achtzylinder, das war ein Drittel des Gesamtpreises.



Sehr seltene V12 Limousine mit kurzem Radstand. Neupreis über CHF 185'000.-. Schweizer Auslieferung in der Farbe bornit metallic, 74'500 km, lückenloses Serviceheft. Automat, Leder, Sitzheizung, Klimaanlage, Schiebedach, etc. Topmodell mit Topausstattung in sehr gutem und gepflegten Originalzustand. Letzte MFK im März 2018.

Limousine V12 avec l'empattement court très rare. Prix neuf de plus de CHF 185'000.-. Livraison suisse en couleur bornit metallic, 74'500 km, carnet de services suivi. Boîte automatique, cuir, sièges chauffants, climatisation, toit ouvrant, etc. Vedette de la ligne avec équipement de pointe en très bon état d'origine et bien entretenu. Dernière expertise passée en mars 2018.

Lot 48

3'399 Fahrzeuge
V12
5'988 cm³
408 PS bei 5'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 18'000 - 20'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 49

129'356 Fahrzeuge
V8
3'980 cm³
286 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 28'000

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

BMW 740i E38, 1995

Als BMW vor gut 20 Jahren die englische Rover-Gruppe übernahm, zu der auch urbritische Traditionsmarken wie Mini, Triumph und MG gehörten, hatten die bayrischen Autobauer eine Tugend von der Insel längst verinnerlicht: das typisch britische Understatement. BMW-Design-Chef Chris Bangle prägte den Begriff der „sinnvoll gestalteten Größe“, den der österreichische Designer Boyke Boyer bei seinem BMW E38 in eine glatte, für einen BMW fast unscheinbare Linie überträgt: ein Maßanzug nach dem Schnittmuster von Technikvorstand Wolfgang Reitzle.

Die Beschränkung auf das Sinnvolle zeigt sich messbar in der Länge: Im deutschen Luxustrio mit der S-Klasse von Mercedes-Benz und dem Vier-Ringe-Liner A8 bleibt der BMW 7er der Baureihe E38 als einziges Auto unter der Fünf-Meter-Marke.

Im Innenraum des BMW E38 lockt britische Club-Atmosphäre mit fein duftenden Lederpolstern. Einmal durchatmen, den feinen Luxus auf sich wirken lassen und erst dann den Zündschlüssel zum Starten drehen: Der schon aus dem Vorgänger E32 bekannte V8 erinnert schon mit dem ersten Takt an das Wichtigste bei der Münchener Erste-Klasse-Limousine: das Fahren.

Das Vierliteraggregat des BMW 740i namens M60 mit je zwei obenliegenden Nockenwellen verspricht schon im Leerlauf einen seidenweichen Charakter mit scheinbar endlosen Kraftreserven: 286 PS und ein Drehmoment von 400 Newtonmetern. Das stärkste Argument für einen BMW ist sein Motor – neben dem Fahrwerk.

Die Kunst, ein Auto zu entwickeln, bei dem man die Freude daran mit jedem gefahrenen Kilometer spürt, beherrschen die BMW-Entwickler wie sonst nur die Techniker der Sportwagen-Bauer. Ihr neues Flaggschiff

E38 ist das Aushängeschild, bei dem sich dieser Charakter am ausgeprägtesten zeigt.



Schweizer Auslieferung aus erster Hand, 51'000 km, Serviceheft. Automatisches Getriebe, Schiebedach, Klimaanlage, Leder/Stoff Sportinterieur, 18" M-Parallelspeichen Alufelgen, neue Michelin 235/50 bzw. 255/45 Sommerreifen, etc. Sammlerfahrzeug in nahezu neuwertigem Zustand. Letzte MFK im September 2017.

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

Livraison suisse de première main, 51'000 km, carnet de services. Boîte automatique, toit ouvrant, climatisation, intérieur sport en cuir et tissu, jantes en aluminium M 18", pneus Michelin 235/50 et 255/45 neufs, etc. Voiture de collection, presque en état neuf. Dernière expertise passée en septembre 2017.

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





Mercedes 230 SLK, 2000

Der Mercedes-Benz R 170 ist ein zweisitziger Roadster von Mercedes-Benz aus der SLK-Baureihe, der von Herbst 1996 bis Anfang 2004 produziert wurde. Er war das erste Cabriolet seit langem, das mit einem festen, klappbaren Stahldach ausgerüstet wurde. Dieses klappbare Stahldach, auch Retractable Hardtop bzw. Vario-Dach genannt, verschwindet vollständig und automatisch im Kofferraum des Fahrzeugs.

Da es aus Stahl gefertigt ist, vereint es die Vorzüge eines Hardtops und bietet andererseits die Flexibilität eines faltverdeckts. Dadurch wird der SLK sowohl zum Roadster als auch zum Coupé. Das Vario-Dach klappt in der Modellreihe R 170 innerhalb von 25 Sekunden aus dem Kofferraum. Aufgrund dieser Technik verringert sich das Kofferraumvolumen bei geöffnetem Dach von 348 auf 145 Liter. Hersteller des Hardtops ist das Unternehmen Car Top Systems.

Der technisch auf der C-Klasse (Baureihe 202) basierende Roadster wurde im Februar 2000 einer Modellpflege unterzogen. Neben optischen Änderungen erfuhr die Motorenpalette eine deutliche Renovierung. Der 2-Liter-Einstiegsmotor wurde mit einem Kompressor aufgerüstet. Zum ersten Mal war auch ein Sechszylinder in der SLK-Baureihe erhältlich. Der Motor des SLK 320 entspricht dem aus anderen Baureihen bekannten 3,2-Liter-Sechszylinder in V-Form, mit drei Ventilen pro Zylinder und Doppelzündung. Erstmals konnte dieser Motor mit einem manuellen Getriebe gewählt werden. In allen anderen Baureihen war das Automatikgetriebe serienmäßig. Die Leistungsspitze im SLK markiert der SLK 32 AMG mit 260 kW (354 PS).

Mit der Modellpflege („Mopf“) wurde ESP und das manuelle Sechsganggetriebe in allen Modellen serienmäßig eingeführt. Bei der Innenausstattung wurden

höherwertige Materialien verwendet. Äußerlich ist der modellgepflegte SLK durch neue Schweller und Schürzen sowie durch die markanten Blinker im Spiegelgehäuse zu erkennen.

Im Frühjahr 2004 wurde er durch den Mercedes-Benz R 171 abgelöst. Auf Basis des R 170 wurde bis Ende 2007 der Chrysler Crossfire produziert.



Schweizer Auslieferung aus zweiter Hand, 87'000 km, lückenloses Serviceheft. Sehr gepflegter SLK aus der Serie nach der Modellpflege. 6-Gang Getriebe, Leder, Klima, etc. Sehr guter Originalzustand. Letzte MFK im Februar 2017.

Livraison suisse de deuxième main, 87'000 km, carnet de services suivi. SLK de la série après le soin de modèles très soigné. Boîte à 6 vitesses, cuir, climatisation, etc. Très bon état d'origine. Dernière expertise passée en février 2017.

Lot 50

10'318 Fahrzeuge (6-Gang)
4 Zylinder Reihe, Kompressor
2'295 cm³
197 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'000 - 10'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 51

30'680 Fahrzeuge (MJ 2006)
6 Zylinder Boxer
2'687 cm³
240 PS bei 6'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 16'000 - 18'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Porsche Boxster 2.7, 2006

Anfang der 1990er-Jahre geriet Porsche in eine Absatz- und Ertragskrise. In diese Zeit und in den vom Mazda MX-5 gestarteten Roadster-Boom hinein fiel die Entscheidung über die Entwicklung eines Mittelmotor-Roadsters. Das Ergebnis dieser Entwicklungsarbeit war der Porsche Boxster, dessen Name ein Kunstwort ist, das sich aus der ersten Silbe des Wortes Boxer und der zweiten Silbe des Wortes Roadster zusammensetzt. Sein Design ist eine Neuinterpretation der Formensprache alter Porsche-Roadster wie z. B. der Modelle 550 Spyder, 718 RS 60 sowie des ersten Porsche, des 356 Nr. 1 Roadster.

Der erste Porsche Boxster (interner Code 986) erschien 1996 mit einem wassergekühlten 2,5-Liter-Sechszylinder-Motor mit 204 PS und gilt als Nachfolger des Klassikers Porsche 550 „Spyder“ aus den 1950er-Jahren. Er enthielt sehr viele Komponenten des ein Jahr später erscheinenden Porsche 911 (Modell 996), was Porsche zunächst wegen mangelnder Differenzierung viel Kritik einbrachte. Mit einem Einstiegspreis von 76'500 DM lockte er neue Kunden zur Marke und startete die Boomjahre von Porsche Mitte/Ende der 1990er-Jahre.

Was den Boxster bei seinem Erscheinen von seinen Konkurrenten unterschied, war das relativ große Platzangebot. Dank seines Mittelmotorkonzepts hat er vorne und hinten je einen Kofferraum. Das serienmäßig elektrisch betätigte Verdeck findet in einem Verdeckkasten über dem Motor Platz; es lässt sich nur bei Stillstand öffnen und schließen. Kritik gab es für die gewöhnungsbedürftige Optik der Leuchteinheiten, die schnell den Spottnamen Spiegleier-Leuchten bekamen.

Der Nachfolger des Porsche 986 wurde am 27. November 2004 eingeführt. Dieser Boxster (interner Code 987) entspricht äußerlich nahezu dem Vorgängermodell. Die wegen ihrer Form beim Vorgängermodell oft kritisierten Scheinwerfer waren allerdings neu gestaltet und dem Porsche 911 angeglichen worden. Dadurch wirkt der

Wagen kraftvoller und harmoniert in seinem Erscheinungsbild mehr mit dem größeren Porsche-Modell. Der Innenraum mit einem neuen Lenkrad, einer geänderten Mittelkonsole und anderen Türverkleidungen wurde ebenfalls überarbeitet. Das elektrische Verdeck lässt sich nun bei Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h öffnen und schließen.

Traditionsgemäß hatte das neue Modell in seiner Leistung zugelegt und bot bei der Markteinführung 240 PS bzw. 280 PS beim Boxster S.



Schweizer Auslieferung aus dritter Hand, 137'000 km, lückenloses Serviceheft. Boxster in der äusserst seltenen Kombination 5-Gang Getriebe, schwarz, Voll-Leder rot. Elektrisch verstell- und beheizbare Sitze, Klimaautomatik und Tempomat. Sehr guter und gepflegter Originalzustand.

Letzte MFK im Juli 2019.

Livraison suisse de troisième main, 137'000 km, carnet de services suivi. Boxster en combinaison boîte à 5 vitesses, couleur noir et intérieur en cuir rouge très rare. Sièges électriques et chauffants, climatisation automatique et régulateur de vitesse. Très bon état d'origine, soigné.

Dernière expertise passée en juillet 2019.



Aston Martin DB 7, 1996

Als ein gewisser Sir David Brown Ende der 1940er Jahre beim britischen Sportwagenbauer Aston Martin einstieg, sollte das für den Traditionshersteller aus England einer Zeitenwende gleichkommen. Sir Brown startete eine nach seinen Initialen benannte Baureihe, die als Aston Martin DB das Nachkriegs-Renommee des fortan als Luxusschmiede geltenden Unternehmens begründen half. Bis zum Jahr 1970 wurden die DB-Modelle in sechs Generationen als Coupé und Cabriolet weitgehend in Handarbeit produziert.

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 Bauplatzform

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.

Das galt auch für die im Jahr 1999 vorgestellte zweite Generation des Aston Martin DB 7. Anstelle der vorherigen 6 Zylinder-Motoren gab es nun ein neues V12-Aggregat, das als Vantage Volante-Cabriolet und in der geschlossenen Version als Vantage-Coupé bis zum Baujahr 2003 gefertigt wurde.



Schweizer Auslieferung, 71'000 km, Serviceheft. DB 7 der ersten Serie mit 6-Zylinder Kompressor-Motor und 5-Gang Getriebe in gutem, gepflegten Originalzustand. Letzte MFK im Oktober 2013.

Livraison suisse, 71'000 km, carnet de services. DB 7 de la première série avec le moteur 6 cylindres à compresseur et boîte à 5 vitesses en bon état d'origine. Dernière expertise passée en octobre 2013.

Lot 52

2'449 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe, Kompressor
3'237 cm³
332 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 30'000

Story www.autoscout24.de
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 53

26'984 Fahrzeuge (1988-93)
6 Zylinder Reihe
2'958 cm³
231 PS bei 6'300/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 18'000 - 20'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Mercedes 300 SL-24, 1992

Die Entwicklung des R 129 begann bereits Mitte der 1970er Jahre, wurde jedoch vorerst zurückgestellt, weil 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 besaß zahlreiche technologische Details, so eine Mehrlenkerachse und einen automatisch ausfahrbaren Überrollbügel, der im Falle eines Überschlags in Bruchteilen von Sekunden ausgefahren wurde, um die Insassen zu schützen. Später war neben den V8-Aggregaten auch die Zwölfzylinder-Maschine aus der S-Klasse verfügbar.

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.



Schweizer Auslieferung, vierte Hand, 97'500 km, Serviceheft. Automat, Hard- und Softtop, Leder. Wunderschöner W129 in sehr gutem und gepflegten Originalzustand. Letzte MFK im Oktober 2017.

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

Livraison suisse, quatrième main, 97'500 km, carnet de services. Boîte automatique, hard- et softtop, cuir. Splendide W129 en très bon état d'origine, soigné. Dernière expertise passée en octobre 2017.

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



Ferrari 550 Maranello, 1997

Der Ferrari 550 ist ein Gran Turismo von Ferrari. Er wurde von 1996 bis 2001 als Coupé 550 Maranello und 2001 auch als Roadster 550 Barchetta Pininfarina angeboten.

Die Karosserie des Maranello stammt von Pininfarina und ist als zweisitziges Coupé mit Frontmotor und Hinterradantrieb ausgeführt. Einen ungefähren Eindruck der Fahrleistungen vermittelt, dass das Coupé auf der Ferrari-Teststrecke Fiorano pro Runde 3,2 s schneller war als sein Vorgänger 512M.

Die unauffällige GT-Form täuscht über die 4800 Stunden Entwicklung im Windkanal hinweg, die zu einem Cw-Wert von 0,33 führten. Er wurde durch den ebenen Unterboden ermöglicht, außerdem waren die Scheinwerfer zugunsten der besseren Umströmung in die Front eingepasst, auch um die Windgeräusche bei Nachtfahrten zu vermindern. Nebelscheinwerfer waren in der vorderen Stoßstange integriert, die elektrisch versenkbaren Seitenscheiben schlossen bündig mit der Karosserie ab. Die Karosseriebleche des 550 bestand aus einem mit Aluminium plattierten Stahlwerkstoff mit dem Namen „Feran“. Sie wurden mit dem Stahlrohrrahmen verschweißt.

Der Motor war ein leicht kurzhubig ausgelegter Zwölfzylinder-V-Motor mit einem Hubraum von 5,5 Litern, der bei einer Verdichtung von 10,8:1 eine Leistung von 485 PS bei 7'000/min und ein maximales Drehmoment von 580 Nm bei 5'000/min bereitstellte.

Die Zylinderlaufflächen waren mit „Nikasil“ beschichtet, die Pleuel bestanden aus Titan, die Mahle-Kolben aus Aluminium, außerdem war der Motor mit einer Trockensumpfschmierung versehen. Ferrari hatte einen Ansaugtrakt mit variabler Saugrohrlänge entwickelt, um Drehmoment und Leistung zu erhöhen. Besonderes Augenmerk wurde auf das Auspuffsystem verwendet, das mit variablem Gegendruck arbeitete, um sowohl das Drehmoment bei mittlerer Last zu verbessern als auch die Fahrleistungen bei hohen Geschwindigkeiten.

Das Sechsgang-Schaltgetriebe und Hinterachsdifferential sitzen in einem Gehäuse an der Hinterachse (Transaxle-Bauweise).

Um das Gewicht des Wagens möglichst niedrig zu halten, wurden Bremssättel und Achsschenkel aus Aluminium sowie Räder aus Magnesium verwendet. Der 114-Liter-Tank bestand ebenfalls aus Aluminium und saß über der Hinterachse.



Schweizer Auslieferung an den Italienischen Conte di Mordano. Erstzulassung in der Schweiz am 17. Mai 2000. 85'000 km, Serviceheft, Zahnriemen 2015 bei 77'430 km gewechselt. Unterhaltsbelege seit 2009 vorhanden. 6-Gang Handschalter mit der legendären offenen Schaltkulisse. Leder, Klimaanlage, auf Kundenwunsch montierte Alpine Hi-Fi Anlage. Guter Originalzustand. Letzte MFK im August 2018.

Livraison en Suisse au comte di Mordano italien. Première mise en circulation en Suisse le 17 mai 2000. 85'000 km, carnet de services, courroie de distribution remplacée en 2015 à 77'430 km. Factures d'entretien depuis 2009 disponibles. Boîte manuelle à 6 vitesses avec le portail à levier ouvert légendaire. Cuir, climatisation, système Hi-Fi Alpine installé sur demande du propriétaire. Bon état d'origine. Dernière expertise passée en août 2018.

Lot 54

3'083 Fahrzeuge (1996-2001)
V12

5'474 cm³

485 PS bei 7'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 80'000 - 90'000

Story www.wikipedia.org

Fotos Oldtimer Galerie





Become a ring champion!

Formula training

from € 395.- p.p.



MOTORSPORT LEGEND

Take on the challenge and conquer the original Grand-Prix track in a real formula car. Or tackle the fabled Nordschleife. As a co-pilot. With your own car. As part of a professional sports driver training. The world's most demanding race track fulfills your every racing desire.

Discover the spectacular offers of the Nürburgring Driving Academy!



Aston Martin V12 Vanquish, 2003

Der Aston Martin V12 Vanquish ist ein von 2001 bis 2007 produzierter Sportwagen des britischen Automobilherstellers Aston Martin. Bekannt wurde er durch den James-Bond-Film *Stirb an einem anderen Tag*.

Dem Fahrzeug ging ein 1998 auf der North American International Auto Show (NAIAS) vorgestelltes Konzeptfahrzeug, der Aston Martin Project Vantage, voraus. Im März 1998 nach dem Genfer Auto-Salon startete die Entwicklung des Serienfahrzeugs. Anfangs wurde die Entwicklung unter Project Bolton geführt, später wurde die interne Bezeichnung auf AMV03 geändert.

Im Oktober 2000 wurden erste Fotos des Serienfahrzeugs veröffentlicht. Formal erstmals öffentlich zu sehen war es auf dem Genfer Auto-Salon 2001. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden laut Hersteller 70 Prototypen- und Vorserienfahrzeuge gefertigt. Der V12 Vanquish wurde ab dem Jahr 2001 im Aston-Martin-Werk Newport Pagnell überwiegend in Handarbeit hergestellt.

Das Fahrzeug war als reiner Zweisitzer, oder auf Wunsch als 2+2-Sitzer, bestellbar.

Das von Ian Callum gestaltete Design orientiert sich an dem des Konzeptfahrzeugs Project Vantage, jedoch wurde nur das Dach beibehalten.

Der Wagen war serienmäßig mit Vollederausstattung, Sitzheizung, Navigationssystem, Einparkhilfe und weiteren Komfortmerkmalen ausgestattet und folgt damit der Firmenphilosophie, luxuriöse Sportwagen zu bauen. Auf Wunsch wurde das Fahrzeug mit einer Widmungsplakette für den Besitzer versehen, auch war die Lackfarbe individuell aus mehreren tausend möglichen Farbtönen wählbar.

Als Antrieb dient ein 5,9-Liter-V12-Motor in Stage-2-Abstimmung mit leichterem Ventiltrieb, leichter Nocken- und Kurbelwelle, der mit einer Stage-1-Abstimmung schon im Aston Martin DB7 verwendet wurde und technisch eng mit dem 3,0-Liter-V6-Motor

aus der Duratec-Motorenfamilie der damaligen Konzernmutter Ford verwandt ist.

Das Schaltgetriebe ist automatisiert (mit elektrohydraulisch betätigter Kupplung), hat sechs Gänge und wurde von Tremec zugeliefert.



Ausgeliefert in die USA, wurde dieser wunderschöne Vanquish 2008 mit 7'500 Meilen in die Schweiz importiert. 24'000 Meilen, Serviceheft. Sequentielles 6-Gang Getriebe mit Schaltwippen am Lenkrad, Leder, Klimaanlage, Navigation, Linn-Audio Hi-Fi System, etc. Originale Zubehör (Leatherman Werkzeug, Taschenlampe, Reifendruckkontrollgerät und Notizblock) im Handschuhfach ist vorhanden. Sehr guter und gepflegter Originalzustand.

Letzte MFK im Februar 2019.

Livré neuf aux États-Unis, ce superbe Vanquish a été importé en Suisse en 2008 avec 7'500 miles parcourus. 24'000 miles, livret de service. Boîte de vitesses séquentielle à 6 vitesses avec leviers de commande sur le volant, cuir, climatisation, système de navigation, système Hi-Fi Linn-Audio, etc. Les accessoires d'origine (outil Leatherman, lampe de poche, outil de contrôle de la pression des pneus et bloc-notes) dans la boîte à gants sont présents. Très bon état d'origine, soigné. Dernière expertise passée en février 2019.

Lot 55

2'578 Fahrzeuge (inkl. V12 S)
V12
5'935 cm³
469 PS bei 6'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 70'000 - 80'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Roland Baur





Lot 56

803 Fahrzeuge

V12

4'390 cm³

320 PS bei 6'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 185'000 - 225'000

Story www.wikipedia.org

Fotos Einlieferer

Ferrari 365 GT 2+2, 1969

Der Ferrari 365 GT 2+2 ist ein von 1967 bis 1971 produzierter Gran Turismo, der zur Modellfamilie 365 des Sportwagenherstellers Ferrari gehört. Der 365 GT 2+2 war das zweite Mitglied dieser weit gefächerten Modellfamilie und Ferraris erster viersitziger Straßensportwagen mit hinterer Einzelradaufhängung. Im Hinblick auf seine Größe und sein Gewicht wurde der 365 GT 2+2 in der Presse auch als Ferrari Queen Mary verspottet.

1966 führte Ferrari eine auf 4,4 Liter vergrößerte Variante des Colombo-Zwölfzylindermotors ein, die eine im Vergleich zum Vorgänger um vier Millimeter vergrößerte Bohrung aufwies. Der Hubraum eines einzelnen Zylinders betrug nun annähernd 365 Kubikzentimeter. Dieser Wert wurde zur Grundlage für die Modellbezeichnungen der mit diesem Motor ausgestatteten Fahrzeuge. Als Folge der Hubraumvergrößerung stieg die Motorleistung auf 320 PS. Der Motor debütierte 1966 im 365 California Spyder, einem in sehr begrenzten Stückzahlen gefertigten Luxuscabriolet, das eine eigenständige, Aufsehen erregende Karosserie von Tom Tjaarda trug. In einem zweiten Schritt präsentierte Ferrari 1967 den 365 GT 2+2 als 2+2-sitzige Variante der Modellfamilie, der den in nahezu 1100 Exemplaren gefertigten 330 GT 2+2 ersetzte. Ein weiteres Jahr später erschienen als rein zweisitzige Volumenmodelle das Stufenheckcoupé 365 GTC und dessen offene Version 365 GTS. Während der 365 GTC und GTS die Karosserien ihrer Vorgänger 330 GTC und GTS übernahmen, hatte der 365 GT 2+2 eine gänzlich eigenständige Karosserie, und auch sein Fahrwerk wurde weiterentwickelt.

Der mit vielen Komfortdetails ausgestattete 365 GT 2+2 war der bis dahin größte und schwerste Serien-Ferrari. Er galt als „Familien-Ferrari.“

Die Bezeichnung leitet sich, wie seinerzeit bei Ferrari üblich, von der Motorisierung ab und nimmt auf den Hubraum eines einzelnen Zylinders (365 Kubikzentimeter) Bezug. Die offiziellen Zusätze spezifizieren ihn als großen, knapp viersitzigen Ferrari. Der inoffizielle Beiname Queen Mary geht auf das US-amerikanische Automobilmagazin Road & Track zurück, das den Wagen 1969 einem Test unterzog. Die Autoren bezeichneten den außergewöhnlich großen und nach ihrer Meinung etwas unhandlichen, aber sehr komfortablen 365 GT 2+2 als „Ferraris Queen Mary.“ Dabei ist unklar, ob sich der Vergleich auf Maria von Teck bezieht, die als „Queen Mary“ bekannte Gattin des britischen Königs Georg V., oder auf das nach ihr benannte britische Passagierschiff RMS Queen Mary. Unabhängig von dem konkreten Bezug wurde der Begriff in der Folgezeit zu einem inoffiziellen Beinamen des 365 GT 2+2.



Das Chassis des 365 GT 2+2 trug die werksinterne Bezeichnung 591. Es entsprach in seinen Grundzügen dem des Ferrari 330 GT 2+2, allerdings waren die vordere und die hintere Spur vergrößert worden. Die Vorderräder waren einzeln an doppelten Dreiecksquerlenkern mit Schraubenfedern aufgehängt, hinzu kamen hydraulische Teleskopstoßdämpfer von Koni. Erstmals bei einem Straßen-Ferrari entfiel die seit eineinhalb

Jahrzehnten übliche hintere Starrachse. An ihre Stelle trat eine Einzelradaufhängung, die konzeptionell der Vorderradaufhängung entsprach. Der 365 GT 2+2 war der erste Viersitzer, bei dem Ferrari eine Einzelradaufhängung realisierte. Der 365 GT 2+2 war zudem mit einer Niveauregulierung ausgerüstet.

Die aus Stahl gefertigte Karosserie ruhte auf einem geschweißten Ovalrohrrahmen mit Leiterstruktur. Der Entwurf ging auf Pininfarina zurück; er wird gelegentlich Pininfarina-Designer Aldo Brovarone zugeschrieben. Stilistisch wurde er als „Mischung bewährter Ferrari-Elemente“ wahrgenommen: Die Frontpartie mit den weit zurückgesetzten Scheinwerfern und dem ovalen Kühlergitter erinnerte an den 365 California Spyder und dessen Vorgänger 500 Superfast. Die Heckpartie hatte einen langen Überhang und fiel leicht nach hinten ab.

Der Schweizer Automobilhersteller Monteverdi kopierte das Designkonzept des Ferrari 365 GT 2+2 bei seinem zweisitzigen Sportwagen High Speed 375 S.

Die Motorisierung des 365 GT 2+2 entsprach weitgehend der des 365 GTC. Es handelte sich um einen 4390 cm³ großen V12-Motor, der als Tipo 245 bezeichnet wird. In der Grundstruktur ging er auf eine Konstruktion von Gioacchino Colombo aus dem Jahr 1947 zurück. Ferrari hatte Colombos Zwölfzylinder für die 1961 erschienene Modellfamilie 330 weitgehend überarbeitet, insbesondere war unter Beibehaltung des Zylinderbankwinkels von 60 Grad der Motorblock neu konstruiert worden. Jener Tipo 209 genannte, 4,0 Liter große Motor wurde für den 365 auf 4,4 Liter vergrößert. Den Hubraumzuwachs erreichten die Ingenieure durch eine Vergrößerung der Bohrung von 77 auf 81 Millimeter. Der Hub blieb unverändert bei 71 Millimetern. Der Motor hatte eine obenliegende Nockenwelle für jede Zylinderreihe und zwei Ventile pro Zylinder. Zur Gemischaufbereitung wurden drei Doppelvergaser von Weber (Typ 40DF) verwendet. Während der Motor im 365 California Spyder mit einer Nassumpfschmierung ausgestattet war (Tipo 217B), hatte er sowohl im 365 GTC als auch im 365 GT 2+2 eine Druckumlaufschmierung (Tipo 245). Die Leistung des Motors wurde mit 320 PS angegeben.

Die Kraftübertragung übernahm ein handgeschaltetes Fünfganggetriebe, das am Motor angedockt war.

Die Ausstattung des 365 GT 2+2 war komfortbetont. Erstmals bei einem Ferrari war serienmäßig eine Servolenkung eingebaut. Sie wurde vielfach als zu weich kritisiert. Hinzu kamen eine Klimaanlage und elektrische Fensterheber.

Der Prototyp des 365 GT 2+2 erschien im Oktober 1967 auf dem Pariser Autosalon. Kurz darauf begann die Serienfertigung, sie dauerte bis 1971 an. In dieser Zeit erfuhr der 365 GT 2+2 keinerlei technische Veränderungen. Die Karosserien wurden bei Pininfarina in Grugliasco gefertigt.



Schweizer Auslieferung an SAVAF Genf. Nur zwei Besitzer während der letzten 30 Jahre. Karosserie und Interieur wurden vor ca. 20 Jahren in der Originalfarbe „blu ribot“ und Leder in Beige VM 846 restauriert. Matching Numbers. Ab Service inklusive neuen Benzinleitungen, Revision der hinteren Bremszangen, neuen hinteren Bremsscheiben und -leitungen. Mit neuen ANSA Endschalldämpfern und neu bereift. Guter bis sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Oktober 2019.

Livraison suisse à SAVAF Genève. Seulement deux propriétaires pour les 30 dernières années. Carrosserie et intérieur ont été restaurés il y a environ 20 ans en couleur d'origine „blu ribot“ avec le cuir en beige VM 846. Matching Numbers. Service fait, y compris de conduites de carburant neuves, la révision des pinces de frein arrière, de disques de freins arrière neuves et conduites de frein arrière neuves. Silencieux arrière ANSA neuf et pneus neufs. Bon à très bon état.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en octobre 2019.



Lot 57

Schätzpreis / Estimate

CHF 700 -900

Musik an. Welt aus. Ein Jazzfestival begeistert. 19.-22. März 2020

Erleben Sie 4 Tage puren Jazzgenuss und eine
Übernachtung im 4 Sterne Superior Wellnesshotel
Ritter Durbach im Schwarzwald.



JAZZ
NIGHTS
SCHLOSS STAUFENBERG

Erleben Sie vom 19. -22. März 2020 die JAZZ NIGHTS auf Schloss Staufenberg. Internationale Jazzkünstler und ein atemberaubender Ort schaffen einzigartige Momente. Vier Tage mit sieben Jazzkünstler und Stilrichtungen verzaubern Sie, während Sie wundervolle Weine aus dem höchstpremierten Weinanbaugebiet und kleine Köstlichkeiten genießen.

Das Beste: Gutes tun und Freude erleben.

Die Erlöse der Startplatz-Auktion gehen zu 100% an das **Kinderkrebsprojekt ARCHE-Ferien**

| archefonds.ch/die_archeferien

jazz-nights.de

Lot 58

Schätzpreis / Estimate

CHF 2'100 - 2'500

Zum Ersten, zum Zweiten, zum Dritten!

Der dritte Hammerschlag für Lebensgefühl
und pures Rallyevergnügen.



09-12/01/2020

Limitierte Startplätze!



schwarzwaldblack forest
winter challenge

Erleben Sie ein nicht ganz alltägliches Rallye-Erlebnis mit Fahrspaß-Garantie. Sie sind begeisterter Autofahrer, hegen eine Leidenschaft fürs alte Blech, haben Freude an unterschiedlichen Prüfungen in außergewöhnlicher Umgebung und nehmen Herausforderungen mit einer großen Portion Leichtigkeit an? Dann ist die 3. Schwarzwald Winter Challenge genau Ihr Ding.

schwarzwald winter challenge bedeutet Richtigkeit, Sollzeit-, Gleichmäßigkeits-, Geschicklichkeits-, Orientierungs- und Spaßprüfungen. Eine einzigartige Kombination die Vielfalt garantiert. Begleitet von einem tollen Programm, sympathischen Teilnehmern, ausgezeichnete Kulinarik und bester Unterkunft – organisiert vom renommierten Oldtimerhotel Ritter Durbach, mitten im Winter, mitten im Schwarzwald, schaffen wir ein bleibendes Wow-Gefühl.

Das Beste: Gutes tun und Freude erleben.

Die Erlöse der Startplatz-Auktion gehen zu 100% an das **Kinderkrebsprojekt ARCHE-Ferien** | archefonds.ch/die_archeferien

www.schwarzwald-winter-challenge.de



Lot 59

2'173 Fahrzeuge (LHD)
6 Zylinder Reihe
3'442 cm³
210 PS bei 5'750/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 75'000 - 80'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Jaguar XK 150 3.4-Litre FHC, 1958

Der Jaguar XK 150 war ein Sportwagen, den Jaguar 1957 als Nachfolger des Jaguar XK 140 auf den Markt brachte.

Die Modelle Jaguar XK 150 FHC (Fixed Head Coupé) und DHC (Drop Head Coupé) hatten, wie die Vorgänger, einen Sechszylinder-Reihenmotor mit 3'442 cm³ Hubraum und 193 oder 210 PS. Über ein Vierganggetriebe, Overdrive als Extra lieferbar, wurden die Hinterräder angetrieben. Auf Wunsch war auch ein BorgWarner-Automatikgetriebe erhältlich. Der Wagen erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Ab 1958 gab es das Modell XK 150 S. Sein Motor wurde mit einem dritten Vergaser auf 254 PS gebracht und beschleunigte die Fahrzeuge auf 215 km/h. Ab Anfang 1959 wurden alle Varianten auch mit auf 3'781 cm³ Hubraum aufgebohrter Maschine und 223 PS, der 3.8 S mit 267 PS (Höchstgeschwindigkeit 215 km/h) geliefert. Der XK 150 war eines der ersten serienmäßig mit vier Scheibenbremsen ausgestatteten Fahrzeuge.

Auffälligste Änderungen an den Karosserien waren die einteilige Panorama-Windschutzscheibe, der entfallene Hüftschwung der Vorgängermodelle, die durchgehende Stoßstange hinten und die Jaguar-Figur auf der Motorhaube. Ab 1958 wurde auch wieder der zweisitzige Roadster OTS (Open Two Seater) angeboten, der nun erstmals über Kurbelscheiben an den Türen verfügte. Der XK 150 war in den Farben Carmen-Rot, Rot, Weinrot, Imperial-Kastanienbraun, Schwarz, Cornish-Grau, Nebelgrau, Perlgrau, Weiß, Cotswold-Blau, Indigoblau, Sherwood-Grün und British Racing Green erhältlich.

Bis 1961 wurden 1'300 Roadster OTS, 3'457 Coupés FHC und 1'893 Cabriolets DHC hergestellt, davon entfielen auf den XK 150 S 888 Roadster, 199 Coupés und 104 Cabriolets. Im März 1961 wurde das Modell XK 150 vom Jaguar E-Type abgelöst.



Schweizer Auslieferung mit Matching-Numbers, Jaguar-Daimler Heritage Trust Certificate ist vorhanden. Ausgeliefert in „Cream“, wurde das Fahrzeug in frühen Jahren umlackiert und ist mindestens seit 1962 silbern. Die Karosserie wurde seither vermutlich nie restauriert, das Interieur befindet sich im Originalzustand. Nachdem er über 30 Jahre abgemeldet war, wurde der Jaguar 2008/09 mechanisch restauriert und revidiert - hierbei wurde auch der Motor teilrevidiert. Fotos zu diesen Arbeiten sind vorhanden. Technisch sehr gutes Fahrzeug mit schöner, altersgerechter Patina.

Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Februar 2019.

Livraison suisse avec „Matching-Numbers“, le certificat Jaguar-Daimler Heritage Trust est disponible. Livrée en crème, la voiture a reçu une nouvelle peinture très tôt, elle est gris métallisé au moins depuis 1962. La carrosserie n'a probablement jamais été restaurée depuis, l'intérieur est dans son état d'origine. Mise hors service pendant plus de 30 ans, la Jaguar a été restaurée mécaniquement en 2008/09 - le moteur a été partiellement révisé. Des photos de ce travail sont disponibles. Techniquement en très bon état avec une belle patine adaptée à l'âge.

La dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en février 2019.



Ferrari 328 GTS, 1988

Rund 14 Jahre überdauerte die Form, die 1975 in Paris mit dem 308 GTB dem Publikum erstmals gezeigt wurde. Die ersten zehn Jahre wurde kaum etwas am Design geändert, wenn man einmal von der Einführung der Targa-Variante 308 GTS absieht, doch zur IAA 1985 konnte ein sichtlich verjüngter Ferrari 328 GTB/GTS präsentiert werden.

Generell wurde die behutsame Erneuerung des 308 in der Presse gelobt. Die Automobil Revue schrieb damals:

“Der seit zehn Jahren produzierte GTB und auch der zwei Jahre jüngere GTS erfahren einige markante Detailänderungen. Ins Auge stechen die mächtigeren, in der Wagenfarbe lackierten Stossfänger, die vorn die Positions- und Blinkleuchten und hinten die Nebelrückleuchten und Auspuffendstücke beherbergen. Geänderte 5-Stern-Räder und etwas breitere Spurweiten kennzeichnen den 328 ebenso wie das überarbeitete Interieur. Im Mittelteil des Armaturenbrettes wurden die sekundären Anzeigeelemente sowie das Radio/Tonbandgerät in einem Geviert zusammengefasst. Eine zusätzliche Kartentasche links neben dem Instrumentarium gehört ebenso zu den Neuerungen wie die neugestalteten und zusammengefassten Tastaturen für Fensterheber, Rückspiegel und Türverriegelung. Die Handbremse wurde von der Mittelkonsole links neben den Sitz versetzt.”

Wer den Vorgänger kannte, dem fielen zudem die rot gezeichneten Instrumente und die neumodischen Schalter auf der Mittelkonsole auf.

Ein Vorteil der Modifikationen war auch, dass die amerikanischen Versionen nun nicht mehr durch ihre krass vorstehenden Stossstangen auffielen, sondern dass den dortigen Vorschriften vor allem unter dem Blech (und Kunststoff) Genüge getan wurde. Es blieb allerdings ein deutlicher Gewichtsunterschied zwischen den US- und Europa-Ausführungen.

Unter der hinten angeordneten Motorhaube tat sich fast mehr als äusserlich. Der Hubraum des V8-Viertentilers wurde durch Vergrösserung von Bohrung und Hub um 2

bzw. 2,6 mm auf 83 x 73,6 mm erweitert und umfasste nun 3'185 cm³. Gleichzeitig wurde das Verdichtungsverhältnis von 8,8:1 auf 9,6:1 angehoben, die Kolben neu geformt und eine bessere Magneti Marelli Microplex Zündanlage installiert, was zusammen eine Leistungserhöhung von 240 auf 270 PS (mit Katalysator 255 PS) ermöglichte.

Die Änderungen bewirkten allerdings nicht nur eine Leistungserhöhung sondern auch eine Verbesserung der Zuverlässigkeit, gilt doch der 328 als besonders zuverlässiger Vertreter der Quermotor-Achtzylinder-Baureihe.



Schweizer Auslieferung mit Katalysator, seit 1998 in dritter Hand, 73'500 km, lückenloses Serviceheft. Zahnriemen vor ca. 500 km ersetzt. Unterhaltsbelege seit 1994 vorhanden. Sehr guter und gepflegter Originalzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2018.

Livraison suisse avec catalyseur, en troisième main depuis 1998, 73'500 km, carnet des services suivi. Courroie de distribution remplacée il y a environ 500 km. Factures d'entretien depuis 1994 disponibles. Très bon état d'origine, soigné.

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

Lot 60

6'068 Fahrzeuge (1985-89)
V8
3'186 cm³
255 PS bei 7'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 85'000 - 90'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 61

10'000 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'250 cm³
54.5 PS bei 5'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 24'000 - 28'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie

MG TC, 1948

Am 10. Oktober 1945 kündigte die Presse-Abteilung der Nuffield Exports Ltd. freudig den neuen MG Midget TC an. Ein neues Auto zu präsentieren, so kurz nach dem Krieg, das hatte etwas, auch wenn die meisten Betrachter kaum in der Lage waren, die Unterschiede zum MG TB, der vor dem Krieg in 379 Exemplaren gebaut worden war, zu sehen. Schon während seiner Produktion sah er mit seiner langen gradlinigen Schnauze, den freistehenden Kotflügeln, den ausgeschnittenen Türen und dem kurzen steilen Heck aus wie ein klassischer englischer Roadster aus den Dreissigerjahren.

Die klassische Form und die Beliebtheit des kleinen Wagens in den Staaten mögen dazu geführt haben, dass die Filme-Macher von "Love Story" auf den knorrigen Briten zurückgriffen, als sie ein Auto für Ryan O'Neal alias Oliver Barrett IV suchten, mit dem dieser seine Geliebte Ali MacGraw alias Jennifer Cavillieri zu seinen reichen Eltern fahren konnte.

Mit einem Aufguss der Vorkriegs-Version TB hatten sich die Macher von MG nicht zufrieden gegeben. Nicht nur war die Karosserie zugunsten besserer Platzverhältnisse gewachsen, auch Fahrwerk (hydraulische Luvax-Girling-Dämpfer), Bremsanlage (hydraulische Lockheed-Bremsen auf alle vier Räder), Tank (60 Liter) und Elektrik (12 Volt) waren teils umfangreich verbessert worden. Alles unter dem Motto "Safety Fast", was die Übersetzer zu "so sicher, wie schnell" verdeutschten.

Der MG TC konnte auf eine reiche Ahnengalerie zurückblicken, die nächsten Verwandten waren der TA und der TB, welche wiederum von den J-Typen abstammten. Mit der Integration von MG in die Morris Motors Ltd und mit dem Start der T-Serie hatte man von den aufwändigeren Motoren mit obenliegender Nockenwelle Abschied genommen und anstelle davon im "neuen" XPAG-Motor fortan die Ventile mittels Kipphebel und Stossstangen betätigt. Ein Rückschritt aus Sicht der MG-Fans, aber im Gegenzug konnten als Innovationen hydraulische Bremsen und ein mit Ausnahme des ersten Ganges

vollsynchronisiertes Getriebe angepresst werden. Der TC übernahm die guten Eigenschaften seiner Vorgänger, die im Übrigen bereits recht erfolgreich waren, so verkaufte sich der TA immerhin 3003 mal. Der Motor war beim TC 1'250 cm³ gross, was bei einer Verdichtung von 7.25:1 54,4 PS bei 5'200 U/Min ergab. Diese Leistung liess sich durch ein Werkstuning-Programm - man beachte die Tuning-Broschüre in der Sektion Originaldokumente - durch Erhöhen der Verdichtung, Einsatz eines Shorrock-Kompressors und grösserer Vergaser, sowie Verwendung von hohen Methanol-Anteile auf fast 100 PS steigern, womit man dann definitiv zu den Schnellsten gehörte, wenn einem die Kiste nicht auseinanderflog. Mit 820 kg Gewicht, 3,5 Meter Länge und 1,4 Meter Breite war der TC kompakt und dank seiner betörenden Offenheit natürlich gut zu überblicken.



Schweizer Fahrzeug, seit über 50 Jahren im selben Besitz. Originaler Verzollungsausweis vom 13. Mai 1948 vorhanden. Motor vor einigen Jahren revidiert. Unrestaurierter Originalzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im April 2014.

Voiture suisse, depuis plus que 50 ans au même propriétaire. Certificat d'acquittement de douane original du 13 mai 1948 disponible. Moteur révisé il y a quelques années. Etat d'origine, non restauré.

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





VW Käfer 1200 de Luxe, 1962

Man kann fragen, wen man will. In fast jeder Familiengeschichte kommt der VW Käfer vor. Sei es, dass man selber mal einen besessen hat, oder weil der Vater, Grossvater, Onkel oder ein anderer Verwandter einen "Vauwee" fuhr, fast jeder hat ihn selber erfahren.

Das Strassenbild der Sechziger- und frühen Siebzigerjahre waren vom Käfer geprägt, kein Auto ist häufiger zu sehen auf Fotos dieser Zeit.

Dabei war der Käfer schon in seiner aktiven Zeit eigentlich ein Oldtimer. Seine Geschichte reicht bis in die Dreissigerjahre zurück, als der KdF-Wagen als "Volkswagen" von Ferdinand Porsche und anderen Ingenieuren erfunden wurde. Erste Bilder tauchten bereits 1938 in der Presse auf.

Die Produktion begann allerdings erst nach dem Ende des zweiten Weltkrieges um 1946 und es sollte bis 1951 gehen, bis die erste Million Käfer auf unseren Strassen fuhr.

Obschon das Fahrzeug technisch und auch optisch immer verbessert wurde, blieben die technischen Grundprinzipien - gering belasteter luftgekühlter Vierzylinder-Boxermotor im Heck, Pendelachse, Plattformchassis - während der ganzen Bauzeit von über 40 Jahren unangetastet.

Um den Anforderungen an ein Volksfahrzeug und die erwünschte Langlebigkeit gerecht zu werden, bauten die Ingenieure ein vergleichsweise einfaches Auto ohne Firlefanz. Der Motor kam ins Heck, wo er die Antriebsräder optimal belastete und gleichzeitig ohne Kardanwelle auskam. Die Luftkühlung sparte Gewicht. Vorne wurde eine Kurbellenkerachse eingebaut, hinten sorgte eine Pendelachse für die Führung der Räder. Trommelbremsen, die über Seilzüge angesteuert wurden, verzögerten den ab 1946 "Typ 11" genannten Wagen. Rund 25 PS produzierten damals die Motoren, knapp 100 km/h konnte man damit erreichen.

Über die Jahre wurde der Käfer ständig verbessert. Gleichzeitig aber mussten die Produktionszahlen fortwährend gesteigert werden. Um eingeschliffene Produk-

tionsprozesse nicht zu gefährden, wurden Änderungen nur vorsichtig und Stück für Stück eingeführt. 1950 gab es erstmals hydraulische Bremsen (nur für das Export-Modell), Front- und Heckscheiben wurden immer grösser, der charakterische "Winker" wurde Anfangs der Sechzigerjahre durch den Blinker ersetzt. Die Uhrenaustattung im Cockpit wurde irgendwann mit einer Tankanzeige ergänzt (vorher konnte man auf "Reserve" umstellen, wenn der Motor zu stottern begann), mit den Modellen 1302 und 1303 kamen modernere Achskonstruktionen zum Einsatz.



Wunderschöner und gepflegter Käfer aus zweiter Hand. Die Karosserie befindet sich in ungeschweisstem Originalzustand und wurde vor einigen Jahren neu lackiert. Die Innenausstattung inklusive Dachhimmel wurde 2017 restauriert. Motor und Mechanik befinden sich in sehr gutem Zustand, die Bremsen wurden 2018 revidiert.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juni 2018.

Splendide Coccinelle de deuxième main, très soignée. La carrosserie, qui est en état d'origine et non soudée, a reçu une nouvelle peinture il y a quelques années. L'intérieur et le ciel ont été restaurés en 2017. Moteur et mécanique sont en très bon état, les freins ont été révisés en 2018.

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

Lot 62

761'630 Fahrzeuge
4 Zylinder Boxer
1'192 cm³
34 PS bei 3'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 28'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 63

29'664 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'250 cm³
54.5 PS bei 5'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 32'000

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 ersten 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 Losung sicherlich näher gekommen.



Linkslenker. Dieser Roadster wurde 1987 aus den USA in die Schweiz importiert. Seit 1988 in Familienbesitz, wurde der MG 1988/89 teilrestauriert. Guter Zustand mit schöner Patina.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2015.

Conduite à gauche. Ce Roadster a été importé des Etats-Unis en 1987. Etant en propriété famille depuis 1988, la MG a été partiellement restauré en 1988/89. Bon état avec une belle patine.

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





Fiat 600, 1955

Der Fiat 600 sah schon aus wie ein erwachsenes Auto und fühlte sich auch so an, als die Straßen noch voller Lloyd und Goggomobile waren. Das macht den Italo-Volkswagen noch heute zum sehr brauchbaren (Stadt-) Auto.

Was für ein geniales Konzept: Der Nachfolger des Fiat 500 C (Topolino) bietet, obwohl er mit 3,22 Metern sogar noch drei Zentimeter kürzer geriet, endlich Platz für vier Erwachsene, eine brauchbare Heizung und bessere Ausstattung. Auch höhere Drehzahlen verkraftet er, seine Kurbelwelle ist nun dreifach gelagert. Kurz: Der 600 – Geburtsjahr 1955 – gehört zu den modernsten Kleinwagen seiner Zeit.

Okay, anfangs war die Qualität lausig. Eigner früher Modelle schabten mit dem Vordersitzgestell schon mal funkensprühend über den Straßenbelag – der Rost fraß die Seicento viel zu früh. Wasser und Salz ließen nicht nur Bodenbleche, sondern auch die Bremsleitungen in Windeseile rosten – mancher Fiat-Fahrer trat irgendwann schockiert ins Leere. Mit den Jahren der Modellpflege kam der dauerhafte Erfolg. Die 600, später 770, motorisierten halb Europa: Als Seat wurden sie in Spanien montiert, als Jagst in Deutschland und als Zastava im damaligen Jugoslawien. Erst 1985 rollte der letzte vom Band. Was war sein 30 Jahre währendes Erfolgsgeheimnis? Die knuffige Form vor allem, die später gute Verarbeitung und eine robuste Technik. Denn beim Motorenbau machte den Italienern damals keiner was vor.

Das Fahrwerk selbst: zeitgemäß unsportlich. Schnelle Kurven mag die Kippel-Hinterachse überhaupt nicht. Wer nach einem beginnenden Heckschwenk hofft, das 615-Kilo-Leichtgewicht flink wieder auf Linie bringen zu können, sieht sich getäuscht. Die Lenkung arbeitet schwergängig und indirekt. Akzeptablen Komfort kann

man bei dem kurzen Radstand und Zwölf-Zoll-Rädern, wenn überhaupt, erst bei voller Zuladung erwarten. Wohl aber Freude am Wohnen. Denn Liegesitze sind Serie, ein Röhrchen unterm Sitz macht die Lehnen verstellbar. Das Patent sollte sich bis zum Fiat 126 halten. Und Urlaubsgepäck für zwei passt bei umgeklappter Rücksitzlehne reichlich hinein.



Dieser sympathische Fiat 600 wurde komplett und aufwändig restauriert, Belege für über CHF 40'000.00 sind vorhanden. Teilnehmer an der Mille Miglia 2017! Hervorragender Zustand.

Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Januar 2014.

Cette Fiat 600 sympathique a été luxueusement restaurée, factures pour plus de FS 40'000.- sont disponibles. Participant à la Mille Miglia en 2017! Excellent état.

La dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire à été passée en janvier 2014.

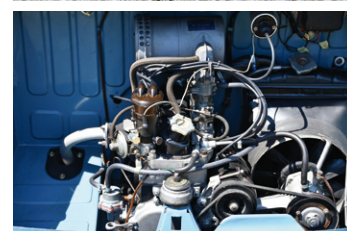
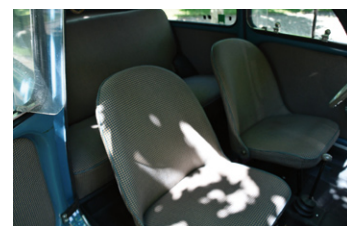
Lot 64

ca. 890'000 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
633 cm³
22 PS bei 4'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 30'000 - 35'000

Story www.autobild.de
Fotos Oldtimer Galerie





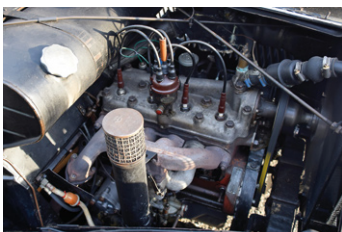
Lot 65

71'973 Fahrzeuge (170 V & VA)
4 Zylinder Reihe
1'767 cm³
45 PS bei 3'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 25'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Mercedes 170 VA, 1950

Der Mercedes-Benz Typ 170 V mit Vierzylinder-Ottomotor M 136 löste Anfang 1936 nach fünfeinhalb Jahren den Typ 170 ab. Bei gleichem Hubraum von 1,7 Litern war das neue Modell stärker, technisch und stilistisch moderner und dabei billiger als sein Vorgänger. Von 1936 bis 1942 wurden mehr als 70.000 Exemplare in verschiedenen Karosserievarianten produziert. Der 170 V ist der meistgebaute Mercedes-Benz-Pkw der Vorkriegszeit.

Das „V“ („Vorn“) in der Typenbezeichnung diente zur Unterscheidung vom gleichzeitig vorgestellten 170 H (W 28), bei dem der praktisch gleiche Motor im Heck eingebaut war. Der 170 H („Heck“) ist der stärkere und verbesserte Nachfolger des zwei Jahre zuvor präsentierten Typs 130 (W 23), des ersten Mercedes-Benz Heckmotorwagens.

Sein seitengesteuerter 1,7-Liter-Vierzylindermotor vom Typ M 136 leistet 38 PS bei 3'400/min. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt 108 km/h. Der Motor, elastisch an zwei Punkten aufgehängt, verlieh dem Wagen eine gute Laufruhe. Das schrägverzahnte Vierganggetriebe war anfangs nur in den beiden oberen Gängen, ab 1940 in allen Gängen synchronisiert.

Der Kunde konnte unter mehreren Karosserie-Varianten wählen. Das Programm bestand aus den beiden zwei- und viertürigen Limousinen sowie aus einer viertürigen Cabriolimousine.

Die beiden Viertürer wurden auch als Kraftdroschke mit Trennscheibe und Kofferbrücke am Heck geliefert. Dazu gab es zwei- und viertürige offene Tourenwagen, das zweisitzige Cabriolet A und das zweitürige, viersitzige Cabriolet B. Das Gepäck wurde bei diesen Modellen von innen im Kofferraum verstaut.

Beim zweisitzigen Roadster verbirgt sich unter einer grossen Klappe hinter den Sitzen noch eine dünn gepolsterte Zweiersitzbank – der sogenannte „Schwiegermutterstz“. Das Reserverad liegt bei allen Modellen in einer Mulde auf dem Heck.

Weiter waren im Angebot: Lieferwagen mit Ladepritsche oder Kastenaufbau, Kranken- und Streifenwagen sowie

Kübelstzswagen für die Bergwacht, Polizei und Wehrmacht als Mercedes-Benz L 301.

Ab Mai 1946 begann die Nachkriegsproduktion bei Mercedes-Benz: Zunächst wurden erst die Kasten- und kleinen Pritschenwagen wieder gebaut, ab Juli 1947 die 170-V-Limousine, im Mai 1949 folgte eine Dieselmanche, der 170 D mit dem Motor OM 636. Anders als vor dem Krieg gab es jedoch keine zivilen Cabrio-Varianten mehr; die viertürige Limousine war das einzige erhältliche Modell.



Dieser 170 VA wurde am 17. Oktober 1950 in die Schweiz importiert, der originale Verzollungsausweis ist vorhanden. Die Innenausstattung wurde vor über 30 Jahren restauriert. Seit 1989 im Familienbesitz, befindet sich der Wagen in gutem bis sehr gutem Zustand mit schöner Patina.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Mai 2016.

Cette 170 VA a été importée en Suisse le 17 octobre 1950, le certificat d'acquiescement de douane original est disponible. L'intérieur a été restauré il y a plus de 30 ans. Etant en propriété famille depuis 1989, la voiture est en bon à très bon état avec une belle patine.

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



Jaguar E 4.2-Litre Series 1 Coupé 2+2, 1966

Der Jaguar E-Type (in den USA: Jaguar XK-E) war ein Sportwagen-Modell des englischen Autoherstellers Jaguar. Er wurde am 15. März 1961 auf dem Genfer Auto-Salon als Abkömmling des erfolgreichen Rennwagens Jaguar D-Type vorgestellt. Er war als zwei- und 2+2-sitziges Coupé (Fixed-Head Coupé) und als zweisitziger Roadster (OTS oder Open Two Seater) erhältlich.

Der Sechszylinder-Reihenmotor mit 3'781 cm³ und 265 bhp/269 PS entsprach dem des XK 150 S 3,8 Liter. Er trieb über ein Viergangschaltgetriebe die Hinterräder an. Der E-Type erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 240 km/h. Außer seiner hohen Leistung galt insbesondere das von Malcolm Sayer entwickelte Design als aufregend. Vor allem in den USA wurde der E-Type mit großem Erfolg verkauft. Der Stahlgitterrohrrahmen unter der Motorhaube trug Motor und Vorderradaufhängung und war an der Spritzwand mit der im Übrigen selbsttragenden Ganzstahlkarosserie verschraubt. Jaguar ging damit den beim Jaguar D-Type eingeschlagenen Weg weiter.

1964 wurde der 3,8-Liter-Reihensechszylinder-Motor auf 4,2 Liter (4'235 cm³) aufgebohrt, hat damit ein maximales Drehmoment von 384 Nm bei 4000/min, bei gleicher Motorleistung (269 PS bei 5400/min). Gleichzeitig wurde anstelle der Moss-Box mit ihrem unsynchronisierten ersten Gang und langen Schaltwegen ein voll synchronisiertes, von Jaguar selbst entwickeltes Viergang-Schaltgetriebe verwendet. Besonders die Verbesserung der schwach gepolsterten Sitze kam den Jaguar-Fahrern zugute.

1966 kam der 2+2 hinzu, ein Coupé mit längerem Radstand und zwei Notsitzen im Fond. Ist die Sitzlehne vorgeklappt, ergibt sich eine geräumige, allerdings durch die große Heckscheibe uneingeschränkt ein-

sehbarer Gepäckablage. Für den 2+2 war wahlweise ein Dreigang-Automatikgetriebe von BorgWarner erhältlich.



Frühes Coupé 2+2 aus Schweizer Auslieferung mit zeitgemäßem „Golde“ Schiebedach. Vor vielen Jahren wurde der Wagen von Gold auf das aktuelle Weiss umlackiert. Seit 1984 im selben Besitz, Matching Numbers, JDHT-Zertifikat. Der Motor wurde vor einigen Jahren komplett restauriert. Ehrliches Fahrzeug in gutem Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juni 2015.

Coupé 2+2 de la première année de production. Livraison suisse avec un toit ouvrant contemporain „Golde“. La voiture a été peinte de couleur d'or en blanc actuel. Au même propriétaire depuis 1984, Matching Numbers, certificat JDHT. Le moteur a été complètement révisé il y a plusieurs ans. Voiture saine en bon état général. Dernière expertise en tant que véhicule vétérane passée en juin 2015.

Lot 66

2'643 Fahrzeuge (LHD)
6 Zylinder Reihe
4'235 cm³
259 PS bei 5'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 45'000 - 55'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 67

36'499 Fahrzeuge (alle Motoren)
V8

5'763 cm³

285 PS bei 5'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 48'000 - 52'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Ford Mustang Mach 1, 1971

Überschall war ein grosses Thema in den Sechzigerjahren und so erstaunt es nicht, dass Ford ein Auto nach der Schallgeschwindigkeit "Mach 1" benannte. Tatsächlich war der erste "Mach 1" Mustang als Konzeptfahrzeug bereits 1966 und sein Mittelmotor-Nachfolger Mach II 1967 mit einigem Erfolg gezeigt worden. Fast sieben Jahre früher hatte Ford sogar das Auto ohne Räder, das "Levacar Mach 1" präsentiert, das nichts weniger als die Mobilität der Zukunft vorwegnehmen wollte.

Als man bei Ford also 1968 nach einem Namen für die Nachfolge des Mustang GT Ausschau hielt, konnte man auf Bewährtes zurückgreifen. Und man sparte nicht mit Zutaten, wie die Automobil Revue in der Ankündigung des 69-er-Jahrgangs notierte:

"Der Mustang sieht noch mustanghafter aus als bisher; sein kurzes Heck ist wie eh und je; die lange, oft kopierte Motorhaube ist noch länger geworden - um ganze 4 Zoll (10 cm). Dazu kommt noch ein neues - als Traumwagen schon gezeigtes - Modell, der High-Performance Mustang Mach I, mit Lufthutze mitten auf der Motorhaube, Fliesheck und einem aerodynamischen «Spoiler», der den Verdacht nahelegen soll, ohne ihn würde sich das Fahrzeug in die Lüfte erheben. Für den Mustang wird ein neuer V8-5,75-Liter-Motor geboten."

Tatsächlich kämpfte Ford nach dem anfänglichen Erfolg des Mustangs mit der zurückschlagenden Konkurrenz, die vor allem für die Rennstrecke und den "Drag Strip" stärkere Ponycars anzubieten hatte. Höchstens der Shelby Mustang taugte hier als Antwort und er war für die Massen zu teuer. Ford rüstete den Mustang auf, hob den Hubraum an und zeigte schliesslich mit der 428 Cobra Jet Maschine, dass man durchaus auch in der Lage war, schnelle Mustangs zu bauen.

Für das Baujahr 1969 kündigte Ford dann den "Mach 1" an, der vom Design der Mach-1-Studie profitierte und sich als sportlich aussehendes Schrägheck-Coupé zeigte, dem man kaum widerstehen konnte.



Wunderschöner Mach 1 mit 285 HP M-Code Motor, Dual Ram Air, 4-Gang Handschaltung mit Hurst Shifter, Scheibenbremsen vorne und Klimaanlage. Der Wagen wurde vor einigen Jahren in der Originalfarbe „Light Pewter Metallic“ neu lackiert. Die Innenausstattung befindet sich in sehr gepflegtem Originalzustand, was die abgelesenen knapp 61'000 km glaubwürdig erscheinen lässt. Zeitgemässes Holz-Sportlenkrad, Originallenkrad vorhanden. Fahrzeug aus Privatsammlung in sehr gutem Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Oktober 2018.

Magnifique Mach 1 avec le moteur M-Code à 285 HP, Dual Ram Air, boîte à 4 vitesses avec levier Hurst, freins à disques avant et climatisation. La voiture a été peinte dans sa couleur original „Light Pewter Metallic“ il y a quelques années. L'intérieur est dans un état d'origine très bien entretenu, ce qui rend la lecture de seulement 61'000 km crédible. Volant en bois contemporain, le volant d'origine est disponible. Voiture d'une collection privée en très bon état.

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





Ford Mustang Mach 1, 1972

Der Mustang der dritten Generation fiel erneut etwas länger und breiter aus. Das Design hielt sich an den bisherigen Kanon, zeigte sich aber in einigen Punkten überarbeitet. Das Modell 1969 erhielt Doppelscheinwerfer; die äußeren Scheinwerfer saßen in tiefen Höhlen in den Kotflügelspitzen, die inneren (Fernlicht-) Scheinwerfer im Kühlergrill. Die Hutzen vor den Hinterrädern wiesen jetzt nach hinten. Bei dem ab 1969 „Sportsroof“ genannten Fließheck-Coupé entfielen diese angedeuteten Lufteinlässe vor den Hinterrädern ganz. Dafür besaß der 1969er Sportsroof Lufteinlässe an den Kotflügelanken in Höhe der Türgriffe. Diese entfielen beim Boss und dann ab 1970 vollständig.

Mit dem Modelljahr 1971 wuchs der Mustang erneut stark in allen Dimensionen, was von verschiedenen Seiten kritisiert wurde. Die vierte Modellgeneration erreichte nicht die Stückzahlen früherer Modelle, diese stabilisierten sich aber auf niedrigem Niveau. Die Karosserien fielen wuchtiger aus, während die Glasflächen kleiner wurden. Angeboten wurden weiterhin ein Stufenheck-Coupé in Basis- und Grandé-Ausführung, ein Schrägheck-Coupé (von Ford SportsRoof genannt) in Grundversion sowie als Boss und Mach I sowie ein Cabriolet. Bekannt wurde diese Generation durch den Film „James Bond Diamantenfieber“.

Bei den Motoren ersetzte ein 4,1-Liter-Reihensechszylinder die vormalige 3,3-Liter-Version als Grundmotorisierung, die Leistung des 4,9-Liter-Motors sank auf 210 PS, der 1969 eingeführte 5,8-Liter-Motor war mit 240 PS oder 285 PS lieferbar, der Cobra-Jet-Siebenliter-Motor kam auf 370 PS oder 375 PS. Die früheren Boss 302 und Boss 429 wurden durch den Boss 351 ersetzt, in dem der 5,8-Liter-Motor 330 PS leistete.

Für 1972 entfiel der Boss 351, ebenso die Siebenliter-Motoren. Der Mustang Mach I war nun auch mit dem Sechszylinder lieferbar. Die Leistungsangaben erfolgten von diesem Modelljahr an in SAE-Netto-PS.



Dieser Mach 1 mit 266 HP Cobra Jet V8 und automatischem Getriebe wurde bereits in den frühen 70er Jahren in die Schweiz importiert. Seit 1994 beim aktuellen Besitzer, wurde die Karosserie 2016 restauriert und in der Originalfarbe „Light Pewter Metallic“ neu lackiert. Die Innenausstattung befindet sich in gepflegtem Originalzustand. Motor und Mechanik sind in gutem Zustand. Der Marti-Report ist vorhanden.
Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Februar 2016.

Ce Mach 1 avec V8 Cobra Jet de 266 cv et transmission automatique avait déjà été importé en Suisse au début des années 70. Depuis 1994 chez le propriétaire actuel. La carrosserie a été restaurée et peinte dans la couleur d'origine „Light Pewter Metallic“ en 2016. L'intérieur est en état d'origine bien entretenu. Le moteur et la mécanique sont en bon état. Le rapport Marti est disponible.

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

Lot 68

27'675 Fahrzeuge (alle Motoren)
V8
5'763 cm³
266 PS bei 5'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 32'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 69

Unikat
V8
6'059 cm³
431 PS bei 6'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 40'000 - 45'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Dodge Challenger SRT-8 Special Convertible, 2009

Unter der Typenbezeichnung Dodge Challenger verkaufte der US-amerikanische Automobilhersteller Dodge in den Jahren von 1969 bis 1974 und von 1978 bis 1983 zwei unterschiedliche Sportcoupés. Im Jahr 2008 erschien eine Neuauflage des Fahrzeuges, das (ähnlich wie die aktuellen Modelle des Ford Mustang und des Chevrolet Camaro) im Retrodesign gestaltet wurde.

Der erste Dodge Challenger wurde im Modelljahr 1970 eingeführt und gehörte zu der nach dem ersten Ford Mustang benannten Fahrzeuggattung der Pony Cars (Long hood, short deck) kompakter Sportcoupés oder Cabriolets.

Der Challenger war mit dem Plymouth Barracuda der dritten Generation weitgehend baugleich; die Karosserie war leicht modifiziert und der Radstand um 5 cm verlängert. Das Design stammte von Carl Cameron, der bereits den Dodge Charger aus dem Jahr 1966 entworfen hatte. Zwar fand der Challenger mit 83.032 verkauften Einheiten im ersten Produktionsjahr eine gute Aufnahme am Markt, doch erschien er zu einer Zeit, zu der sich der Niedergang der Pony Cars bereits abzeichnete. Nach nur fünf Jahren wurde der Challenger mit dem Ende des Modelljahres 1974 ersatzlos eingestellt. Insgesamt wurden 188'611 Fahrzeuge der ersten Generation verkauft.

Den Challenger gab es als Hardtop-Coupé ohne B-Säule und in den Jahren 1970/71 auch als Cabriolet. Das Spitzenmodell der Reihe war der Challenger R/T, den es ausschließlich im Jahr 1970 auch als Cabriolet gab. R/T steht dabei für „Road/Track“, was bedeutet, dass das Modell gleichermaßen für die Straße und die Rennstrecke geeignet ist. Die Modelle sind mit starken Motoren und leistungsfähigen Bremsen ausgestattet. Das Basismodell sowie auch das R/T-Coupé konnten in einer SE-Version mit Ledersitzen, Vinyl Dach und

einer kleineren Heckscheibe geordert werden. Ab dem Jahr 1972 entfiel die R/T-Variante, stattdessen kam eine Rallye genannte Version ins Programm. Zugleich waren ab diesem Zeitpunkt die stärksten Motoren und viele Performance-Extras nicht mehr lieferbar. Ausschließlich im Jahr 1970 war der Challenger T/A erhältlich, ein Homologationsmodell für die Trans-Am-Serie, ausgerüstet mit einem speziellen 5,6-l-V8 (340 cui), drei Doppelvergasern und einer GFK-Motorhaube mit einer groß dimensionierten Lufthutze. Die Rohre des Sportauspuffs mündeten seitlich vor den Hinterrädern (Sidepipes). Ebenfalls serienmäßig waren Querstabilisatoren vorne und hinten, unterschiedlich breite Reifen an Vorder- und Hinterachse (Polyglas GT, hinten G60-15, in einigen Ausnahmen auch 275-55x15 oder 285-60x15, vorne E60-15) und Heckspoiler. Optional konnten ein Frontspoiler und eine Heckjalousie (J68 - Window Louvers) bestellt werden. Im Modelljahr 1972 entfielen alle Hochleistungsmotoren; stärkster Motor war seitdem ein Achtzylinder, der Anfang 1974 dann ebenfalls eingestellt wurde.



Die Karosserie blieb über die gesamte Laufzeit des Challenger unverändert, zweimal wurde der Kühlergrill modifiziert. Die Modelle 1970/71 hatten einen eingezogenen Grill, der 1971 einen Mittelsteg erhielt.

Ab dem Jahr 1972 befand sich der Grill auf einer Höhe mit den Scheinwerfern. Die Modelle der Jahre 1972 bis 1974 sind anhand der von Jahr zu Jahr größer werdenden Stoßstangenhörner zu unterscheiden. Die Heckleuchten reichten im Modelljahr 1970 über die gesamte Wagenbreite. 1971 waren die Rückfahrleuchten seitlich links und rechts des Nummernschildes angeordnet. Ab 1972 hatte der Challenger vier einzelne Rückleuchtengläser.

Im Frühjahr 1978 wurde der Name Challenger wiederbelebt: eine von Dodge in die Vereinigten Staaten importierte Variante des Mitsubishi Sapporo wurde Challenger genannt. Dieser neue Challenger sowie auch das Schwestermodell, der Plymouth Sapporo, wurden bis Herbst 1983 verkauft.

Auch dieser Challenger war ein Hardtop-Coupé, wurde aber von einem Vierzylinder-Motor angetrieben, so dass die Leistung geringer war als die des früheren Modells. Für die Ansprüche der Käufer der 1980er Jahre hatte das Coupé eine gute Motorleistung, insbesondere mit dem auf Wunsch lieferbaren 2,6-l-Vierzylindermotor. Dieser von Mitsubishi stammende Motor hatte für einen für Vierzylinder ungewöhnlich großen Hubraum und daher Ausgleichswellen, um Vibrationen zu mindern.



Auf der North American International Auto Show 2006 war eine Stilstudie des Dodge Challenger im Retro-Design zu besichtigen. Sie basierte auf der verkürzten DaimlerChrysler LX-Plattform (wie auch der Chrysler 300 und andere), hatte einen 6,1-l-Hemi-V8-Motor mit Schaltgetriebe und Chrysler zitierte das Design des Challengers aus dem Jahr 1970. Im Juli 2006 kündigte Dodge an, das Fahrzeug ab Februar 2008 in Serie bauen zu wollen.

Das Serienmodell wurde dann am 6. Februar 2008 auf der Chicago Auto Show erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Die Produktion des Challenger war im ersten Modelljahr auf eine Stückzahl von 6.400 Stück begrenzt, die Seriennummer des jeweiligen Exemplars ist auf einer Plakette im Fahrzeuginneren vermerkt. Alle Challenger des Jahres 2008 sind SRT8-Modelle, die mit dem 6,1 Liter großen Hemi-V8-Motor mit 317 kW (431 PS) und einer Fünfgang-Automatik (W5A580) mit Autostick ausgestattet sind.

Das Modell wurde 2008 ausschließlich in den Farben Silber, Schwarz und Orange (letztere gegen Aufpreis) angeboten. Serienmäßig sind bei den SRT8-Modellen Leichtmetallräder der Größe 20x9,0. Seit dem Modelljahr 2009 sind auch V6-Motoren und Schaltgetriebe erhältlich. Der Luftwiderstandsbeiwert (Cw) liegt bei 0,353, die Gewichtsverteilung beträgt 55,6/44,4 (Front/Heck), der Wendekreis ist 11,48 m. Hergestellt wird der Challenger im Kanadischen Werk Brampton (Ontario).



In der Schweiz absolut einmaliges Challenger Cabriolet. Aufwändig aufgebaut mit Karosserieverbreiterungen, Speziallackierung, Carbonapplikationen, Spezial-Leder/Alcantara Innenausstattung, elektrischem Verdeck, Hurst-Shifter, 22" Rädern in Wagenfarbe, 2 Motorhauben (die 2. Haube kann beim Einlieferer abgeholt werden), etc. Alle Änderungen eingetragen! Neupreis CHF 148'500.-. Erste Hand, 14'000 km. Hervorragender Zustand.

Letzte MFK im Juni 2019.

Challenger en cabriolet absolument unique en Suisse. Luxueusement construit avec élargissements, peinture spéciale, applications en carbon, intérieur spécial en cuir/alcantara, capote électrique, levier Hurst, roues 22" en couleur de la voiture, 2 capots (le deuxième capot peut être récupéré chez le vendeur), etc. Toutes modifications homologuées! Prix neuf CHF 148'500.-. Première main, 14'000 km. Excellent état.

Dernière expertise passée en juin 2019.





Lot 70

Stückzahl unbekannt

V8

4'942 cm³

228 PS bei 4'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 30'000 - 35'000

Story www.wikipedia.org

Fotos Oldtimer Galerie



CMC Classic Destiny, 1991

Classic Motor Carriages war ein US-amerikanischer Hersteller von Automobilen.

Das Unternehmen wurde 1973 in Miami in Florida gegründet. Eine andere Quelle meint dagegen, dass das Unternehmen bis 1978 Tiffany Motor Cars hieß, seinen Sitz in Oka Lopa (gemeint ist Opa-locka) in Florida hatte, von Charlie Massing geleitet wurde und 13 Mitarbeiter hatte. Die Internetseite opencorporates nennt als Gründungsdatum den 29. März 1978. Die Produktion von Automobilen und Kit Cars begann. Der Markenname lautete CMC, wobei auch Classic Motor Carriages und Classic überliefert sind. Eine Quelle meint, dass das Unternehmen ab 1977 als Royale Manufacturing Co. firmierte, was keine andere Quelle bestätigt. Laut zweier Quellen übernahm George Levin 1978 das Unternehmen und expandierte. Es war eines der größten der Branche und hatte viele verschiedene Modelle im Angebot. In den 1980er Jahren wurde Fiberfab Inc. übernommen. 1996 endete die Produktion nach einem Gerichtsurteil des Staates Florida. Das Unternehmen soll Kunden betrogen haben.

Eine Quelle meint, dass das Unternehmen nach der Auflösung zunächst als Street Beasts und inzwischen als Tiffany Cars firmiert.

Eine andere Quelle nennt die Alternativnamen Innovative Street Machines, Classic Auto Replicas, C.A.R.S., Auto Resolution, Champion Auto Works und GGL. Dazu ist anzumerken, dass George Levin am 15. April 1996 die Auto Resolution Inc. in Fort Lauderdale, am gleichen Tag die Auto Resolution Ltd. in Miami und am 17. September 1998 in Fort Lauderdale die Innovative Street Machines Inc. gründete. Diese Unternehmen existieren ebenfalls nicht mehr.

Im Angebot standen Nachbildungen klassischer Automobile. Zu den Vorbildern gehörten AC Cobra, Bugatti, Ford Victoria von 1933, Ford von 1934, MG TD und Porsche 356 Speedster. Für den Speedster wurde das Fahrgestell

eines VW Käfer auf 210 cm gekürzt.

Eigenständige Modelle im Stil der 1930er Jahre waren Gazelle, Royale und Tiffany. Der Gazelle ähnelte entfernt einem Mercedes-Benz der genannten Zeit und basierte wahlweise auf einem Fahrgestell vom VW Käfer oder auf dem Ford Pinto. Außerdem wird der Destiny genannt. Auffallend bei diesen Modellen ist der schräg gestellte Kühlergrill, der nach unten hin schmaler wird, die teilentrierten Scheinwerfer, die vordere Stoßstange sowie die beiderseits der Motorhaube montierten Reserveräder.



Seltenes Destiny Cabriolet mit der ersten Inverkehrsetzung 1998. Der Wagen stammt aus Erstbesitz mit garantiert erst 7'000 km. Zu einem Neupreis von CHF 145'000.- wurde durch den Schweizer Importeur ein zusätzlicher Bremskraftverstärker eingebaut um den Anforderungen hier gerecht zu werden. Zuverlässige Ford Mustang Technik, mit Lederausstattung und elektrischem Verdeck. Sehr guter Zustand. Letzte MFK im Oktober 2017.

Cabriolet Destiny rare avec la première mise en circulation en 1998. La voiture est de première main et n'a parcouru que 7'000 km garantis. Pour le prix neuf de CHF 145'000.-, l'importateur suisse a monté un servofrein supplémentaire pour répondre aux exigences ici. Mécanique fiable Ford Mustang, avec l'intérieur en cuir et capote électrique. Excellent état. Dernière expertise passée en octobre 2017.



Pontiac Firebird Trans Am, 1979

Der Film "Smokey and the Bandit" (Titel der deutschsprachigen Fassung: "Ein ausgekochtes Schlitzohr") war ein Kassenschlager und machte ein Auto weltberühmt, dass eigentlich seine besten Zeiten schon lange hinter sich hatte, der Pontiac Firebird Trans Am.

Burt Reynolds hiess der damals sehr beliebte Schauspieler, der im Film den Lastwagenfahrer "Bandit" mimte und mit seinem schwarzen Pontiac Firebird für eine Wette die Polizei von einem bierschmuggelnden Sattelschlepper (Kenworth W900A) ablenkte.

Heisse Verfolgungsjagden, eine mitfahrende Hochzeitsbraut (Sally Field) und deftige Dialoge kennzeichneten den 96-minütigen Streifen, der für gerade einmal 4,3 Millionen USD (inklusive Gagen) abgedreht wurde und 1977 fast das Achtzigfache einspielte.

Der Pontiac Firebird wurde mit 155'000 produzierten Exemplaren im Jahre 1977 das erfolgreichste Modell der ganzen Pontiac-Palette und die sportliche Trans-Am-Variante alleine trug mit 68'745 Fahrzeugen dazu bei. Verantwortlich für diesen eigentlich unerwarteten Erfolg war aber sicherlich nicht alleine der Film, sondern ein eigentliches Vakuum im amerikanischen Autoangebot, denn zu jener Zeit war nur noch die Chevrolet Corvette sportlicher.

Der erste Pontiac Firebird kam im Jahr 1967 - sozusagen als Alternative zum Pony Car Ford Mustang - auf den Markt, konzipiert als Parallelmodell zum Chevrolet Camaro.

1970 wurde das Styling des Firebird komplett überarbeitet und modernisiert. Die Motorgrosse stieg auf bis 7,5 Liter und die Leistung auf gegen 370 PS.

Für das Jahr 1977 gab man dem Firebird eine neue Front mit vier Rechteckscheinwerfern und bot mit dem 6,6-Liter-V8 einen richtig grossen Benzinmotor an. Das Modell gefiel auch den Filmemachern und so kam Burt Reynolds zu seinem Pontiac Firebird Trans Am 6,6, obschon es sich beim Filmauto eigentlich um ein 76-er-Modell mit den nötigen äusseren Anpassungen handelte.

Im Jahr darauf erhielt der Trans Am dann auch noch einen kräftigen Heckspoiler, im Jahr darauf eine erneute Gesichtsmodifikation. Im Frühjahr 1982 kam schliesslich die nächste Generation mit komplett neuem Design auf den Markt, nachdem der Absatz der Firebird-Baureihe beim letzten Jahrgang 1981 wieder auf knapp 71'000 Exemplare geschrumpft war.



Dieser herrliche Trans Am wurde zwar nach Richmond ausgeliefert aber bereits im Oktober 1979 in der Schweiz erstmals zugelassen. Mit optionalem 403 cui Oldsmobile Motor, automatischem Getriebe, Klimaanlage, etc. Kopie des Produktions-Datenblatts ist vorhanden. 78'000 km, frisch ab Service. Das Fahrzeug stammt aus einer Privatsammlung und befindet sich in hervorragendem Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2019.

Bien que ce magnifique Trans Am ait été livré à Richmond, mais il a été enregistré pour la première fois en Suisse déjà en octobre 1979. Avec le moteur 403 cui Oldsmobile en option, boîte automatique, climatisation, etc. Une copie de la fiche de production disponible. 78'000 km, service vien d'être fait. Le véhicule est d'une collection privée et il se trouve en excellent état.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en septembre 2019.

Lot 71

48'488 Fahrzeuge (403 cui)
V8
6'595 cm³
176 PS bei 3'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 30'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 72

4'129 Fahrzeuge (2006-08)
V8
6'059 cm³
426 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 25'000

Story www.autotalkz.com
Fotos Oldtimer Galerie



Dodge Magnum SRT-8, 2006

Im Jahr 2003 wurde der Intrepid durch ein komplett neues Modell namens Dodge Magnum ersetzt. Das Auto wurde mit einem Hubraum von 2,7 Litern (196 PS V6), 3,5 Litern (V6, 254 PS) und 5,7 Litern (V8, 345 PS) ausgestattet. Mit dem neuesten Antriebsstrang kann der mit einer 5-Band-Automatik ausgestattete Magnum RT in 6,3 Sekunden aus dem Stand auf 96,5 km / h (60 Meilen) beschleunigen. Und mit dem V8 HEMI, ausgerüstet mit dem proprietären System MDS (Multiple Displacement System), wird die Hälfte der Zylinder bei geringer Last abgeschaltet, wodurch Sie bis zu 20% Kraftstoff einsparen können.

Neben hoher Dynamik und exzellentem Handling zeichnet sich der Magnum durch seinen beeindruckenden Innenraum aus: Beim Umklappen der Rückseite übersteigt die Ladefläche 2025 Liter. Dodge startete auch eine starke Marketingkampagne und bot Magnum als Streifenwagen an. Das „Polizeipaket“ beinhaltet einen leistungsstärkeren Generator, eine Batterie mit erhöhter Kapazität, verbesserte Bremsen und eine modifizierte Aufhängung. Darüber hinaus verriegelt die „Polizei“-Ausführung von Dodge Magnum die hinteren Türen und die Fenster fallen dort nicht. Darüber hinaus führte Dodge 2003 in Los Angeles das Konzeptdesign Magnum SRT-8 ein.

Das Erscheinungsbild des Concept Cars erwies sich als sehr interessant. Kraftvoll, muskulös und gleichzeitig gedrunken, sah das Auto mutig und aggressiv aus. Das Design betont die Sportlichkeit des Autos. Das neue Dodge Magnum Modelljahr 2005 wurde 2004 in Las Vegas eingeführt.

Im Jahr 2005 präsentierte Dodge auf der Detroit Auto Show die „aufgeladene“ Version des Magnum namens SRT-8 (in Europa - der Chrysler 300C Touring) mit einem starken Motor.

Der Hubraum des V8 wurde in der Street and Racing Technologies (SRT) von 5,7 auf 6,1 Liter erhöht, so dass seine Leistung auf 426 PS stieg. So beschleunigt der Dodge Magnum SRT-8 bis zu 100 km/h in 5 Sekunden.



In der Schweiz äusserst seltener SRT-8 Magnum mit 6.1-Liter HEMI V8 und 426 PS. Power Kombi mit automatischem Getriebe, Leder, Klimaanlage, Schiebedach und Brembo-Bremsanlage. 71'000 km, Carfax-Report und Serviceheft. Seit 10 Jahren im selben Besitz. Magnaflow-Sportauspuff, der Originalauspuff ist vorhanden und kann beim Einlieferer abgeholt werden. Guter, gepflegter Originalzustand. Letzte MFK im Oktober 2017.

Magnum SRT-8 avec le moteur HEMI V8 de 6.1 litres et 426 cv extrêmement rare en Suisse. Break très puissant avec boîte automatique, cuir, climatisation, toit ouvrant et freins Brembo. 71'000 km, rapport Carfax et carnet de services. Depuis 10 ans au même propriétaire. Echappement sport Magnaflow, l'échappement d'origine est disponible et peut être récupéré chez le vendeur. Bon état d'origine, soigné. Dernière expertise passée en octobre 2017.



Dodge Coronet 440/6 „Super Bee“ Wagon, 1969

Der Dodge Coronet war ein großer PKW den Dodge in den Modelljahren 1949 bis 1959 und 1965 bis 1976 herstellte. 1949 war der Coronet das Spitzenmodell, um ab 1955 den niedrigsten Platz in der Modellpalette einzunehmen. Ab 1965 bezeichnete der Name das mittlere Modell von Dodge.

Ab 1965 trug die mittlere Modellreihe von Dodge den Namen Coronet. 1966 wurde das Modell überarbeitet, 1967 bekam es einen Facelift. 1968 bot man dann größere Karosserien mit „Coke-Bottle“-Design. Ein leistungsfähiges R/T-Modell (7.078 cm³ Hubraum, 275 kW) erschien 1967, ab 1969 sogar mit 287 kW und drei Doppelvergasern. Zur Modellpalette gehörten auch ein Hardtop-Coupé und ein Convertible.

Ein neues Coronet-Modell, bekannt als Coronet Super Bee (aber oft als eigene Modellreihe bezeichnet) wurde 1968 eingeführt. In ihrem letzten Produktionsjahr, 1971, wurde die Super Bee als Charger verkauft.

Der Super Bee war als preiswertes Muscle-Car Dodges Gegenstück zum Plymouth Road Runner. Im Modelljahr 1968 stand der Super Bee ausschließlich als B-Säulen-Coupé mit zwei verschiedenen Motorisierungen im Programm, dem 335 SAE-Brutto-PS starken 383 Magnum (6,3-Liter) und dem Siebenliter-Hemi mit 426 PS. Zur Serienausstattung zählten ein Sportfahrwerk und der um das Heck laufende Zierstreifen mit Bienen-Logo. Gegen Aufpreis gab es ein Vierganggetriebe.

1969 kam zum B-Säulen-Coupé ein Hardtop-Coupé hinzu; Anfang 1969 ergänzte ein 7,2-l-V8 mit Six-Pack (d.h. mit drei Doppelvergasern) die Motorenauswahl. Mit 426 Dollar Aufpreis und 390 PS lag er leistungsmäßig zwischen dem 6,3-Liter und dem Hemi-Motor, letzterer hatte einen Mehrpreis von weit über 1000 Dollar.



Einmaliger Dodge Station Wagon mit 7.2-Liter V8, 3 Doppelvergasern und 389 PS. 4-Gang Handschalter, posi-traction Hinterachse, Scheibenbremsen. Vor ca. 10 Jahren in den USA komplett neu aufgebaut. 2013 wurde eine neue Holley-Vergaseranlage montiert. 2018 wurde unter anderem die Auspuffanlage teilweise ersetzt, die Bremsanlage komplett revidiert und neue Bremszangen eingebaut. Toller Power-Wagon mit Wow-Effekt in gutem bis sehr gutem Zustand. Letzte MFK im September 2018.

Dodge Station Wagon unique avec le moteur V8 de 7.2 litres, 3 carburateurs double-corps et 389 cv. Boîte manuelle à 4 vitesses, pont arrière posi-traction, freins à disques. Complètement reconstruit aux Etats-Unis il y a environ 10 ans. Un nouvel système de carburateurs Holley a été monté en 2013. En 2018, entre autres, le système d'échappement a été partiellement remplacé, le système de freinage entièrement révisé et des pinces de frein neufs ont été installés. Power-Wagon terrible avec effet wow en bon à très bon état. Dernière expertise passée en septembre 2018.

Lot 73

Unikat
V8
7'206 cm³
389 PS bei 4'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 50'000 - 55'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 74

17'170 Fahrzeuge (1954)
V8

5'422 cm³

230 PS bei 4'450/min

Schätzwert / Estimate

CHF 45'000 - 55'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Cadillac Series 62 Coupé de Ville, 1954

Im Modelljahr 1940 gliederte sich das Cadillac-Angebot in die Typen Series 60S (Sixty Special), Series 62 und Series 75.

Der Series 62 löste dabei den 1939 angebotenen Series 61 als preiswertestes Cadillac-Modell ab. Angetrieben wurde er von dem unverändert aus dem Vorgänger übernommenen 5,7-Liter-V8 mit stehenden Ventilen und 135 PS. Angeboten wurden zweitürige Coupés und Cabriolets und ein fünfsitziger Touring Sedan sowie ein Viertürer-Cabriolet. Der Radstand des 62 war 327,6 cm (+ 7,6 cm im Vergleich zum Series 61 des Vorjahres).

Ab Modelljahr 1941 erlebte der alte Series 61 ein Comeback, denn sie diente nun als Ersatz für die eingestellte Schwestermarke LaSalle, die von 1927 bis 1940 unter Cadillac-Leitung preiswertere Modelle der oberen Mittelklasse angeboten hatte. Der 62 rückte dadurch in der Cadillac-Hierarchie um eine Stufe höher.

1941 erstarkte der 5,7-Liter-V8 auf 150 PS, im verkürzten Modelljahr 1942 entfiel das viertürige Cabriolet. Der Series 62 gehörte zur C-Plattform-Familie von General Motors und war damit mit verschiedenen Modellen von Oldsmobile und Buick verwandt, während der 61 auf der kürzeren B-Plattform des Konzerns basierte.

Als Cadillac nach Kriegsende im Mai 1946 die Produktion wieder aufnahm, gab es auch den 62 in unveränderter Gestalt wieder. Zum Modelljahr 1948 erhielt der 62, wie alle Cadillacs, eine neue Karosserie mit ersten Heckflossen-Ansätzen; Radstand und Abmessungen waren nun mit dem Einstiegsmodell 61 identisch, so dass der 62 von nun an nur noch einen besser ausgestatteten 61 darstellte. Das Modellpro-

gramm umfasste weiterhin Club Coupe, Cabriolet und Limousine, angetrieben vom 5,7-Liter. Dieser wurde ab Modelljahr 1949 durch einen neuen 5,4-Liter-V8 mit hängenden Ventilen (160 PS) ersetzt.

Zum Modelljahr 1950 erschien als Teil der Serie 62 das Coupe de Ville mit pfostenloser Hardtop-Coupé-Karosserie. 1952 stieg die Leistung des 5,4-Liter-V8 auf 190, 1953 auf 210 und 1954 auf 230 PS.



Wunderschönes Cadillac Coupé mit vermutlich erst 92'000 km. Vor vielen Jahren neu lackiert. Bremsen revidiert. Guter und gepflegter, unrestaurierter Originalzustand mit schöner Patina.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Februar 2019.

Magnifique Cadillac Coupé avec probablement seulement 92'000 km. Peinture neuve il y a plusieurs années. Freins révisés. Bon état d'origine, soigné et non restauré, avec une belle patine.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en février 2019.



Ford F-1 Panel Truck ex. CH-Post, 1949

Die F-Serie von Ford ist eine seit 1948 in der inzwischen dreizehnten Generation angebotene Baureihe von Pick-ups und zu Beginn auch von Bussen und Lastkraftwagen der Ford Motor Company. Das Fahrzeug ist in den USA seit 32 Jahren das meistverkaufte Auto (Stand: 2014) und liegt mit insgesamt 34 Millionen produzierten Exemplaren weltweit auf Rang zwei hinter dem Toyota Corolla (Stand: Mai 2010).

Die erste Generation der F-Serie kam 1948 mit drei verschiedenen Modellen auf den Markt. 66 Jahre später brachte Ford die derzeit aktuelle, nunmehr 13. Generation des Pickup-Modells auf den Markt. Die F-Serie stellt das Rückgrat der Ford Motor Company auf dem Heimatmarkt USA dar. Seit Jahren ist es das meistverkaufte Fahrzeug auf dem nordamerikanischen Markt. Im Herbst 2008 wurde es zwar erstmals vom Honda Civic von der Spitze der Zulassungsstatistik verdrängt, über das gesamte Jahr betrachtet führte die Ford-F-Serie jedoch weiterhin die Zulassungsstatistiken an.

Die erste Generation der F-Serie erschien 1948, damals als Ford F-1 bezeichnet. Das Modell ersetzte damals PKW-basierende Pickups bei Ford. Die F-Serie war in insgesamt acht Versionen erhältlich, die anhand ihres zulässigen Gesamtgewichts aufsteigend als F-1 bis F-8 bezeichnet wurden. In Kanada wurde das Modell auch unter der Marke Mercury verkauft. Gebaut wurde der Wagen schon damals in sechzehn Ford-Werken in den USA. Die Motorisierung bestand aus Reihen-Sechszylinder- und V8-Motoren mit 3,5 bis 5,5 Litern Hubraum.

1951 bekam das Modell einen leicht überarbeiteten Kühlergrill mit großen senkrechten Streben, außerdem wurden die Scheinwerfer weiter seitlich an den Radkästen angebracht.



Lieferwagen welcher extra für die Schweizer Post mit einem speziellen Kühlergrill ausgerüstet wurde. Eines von nur 15 Fahrzeugen, welche 1949 beschafft wurden. Aus dritter Hand, und mit erst knapp 21'000 gefahrenen Kilometern befindet sich der Wagen in gutem bis sehr gutem Originalzustand. FIVA-ID.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2016.

Camionnette équipée avec une calandre spéciale pour la Poste suisse. Un des seulement 15 véhicules achetés en 1949. De la troisième main, et avec seulement 21'000 kilomètres parcourus, la voiture est en bon à très bon état d'origine. ID FIVA.

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

Lot 75

15 Fahrzeuge (CH-Post)
6 Zylinder Reihe
3'674 cm³
95 PS bei 3'300/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 30'000 - 35'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 76

14'000 Fahrzeuge (alle Motoren)
V8

8'190 cm³

193 PS bei 3'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 30'000 - 35'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Cadillac Eldorado Convertible, 1976

Der Cadillac Eldorado war ein Fahrzeug der Oberklasse (Personal luxury car) der zum General-Motors-Konzern gehörenden Marke Cadillac. Er wurde in diversen Versionen von 1953 bis 2002 hergestellt. Generell wird dabei zwischen den Modellen (1953 bis 1965) mit Hinterradantrieb und den Fahrzeugen mit Frontantrieb (ab 1967) unterschieden. In der ersten Phase waren die Eldorado-Modelle in erster Linie Cabriolets, die zeitweise auch Eldorado Biarritz hießen. Ihnen wurden in einzelnen Jahren Coupés mit der Bezeichnung Eldorado Seville und viertürige Limousinen (Eldorado Brougham) zur Seite gestellt. Ab 1967 waren die Eldorados hochpreisige Coupés mit eigenständigen Karosserien, von denen es gelegentlich auch offene Versionen gab. Sie hießen anfänglich Fleetwood Eldorado.

und über dem Series 62 Convertible war das Eldorado Cabriolet positioniert.



Die Series 62 war seit 1952 Cadillacs preiswerteste und zugleich erfolgreichste Baureihe. Sie wurde als Coupé, als Cabriolet und als viertürige Limousine produziert. Neben den Basismodellen der Series 62 gab es seit 1949 auch ein Coupe DeVille, das als Sondermodell innerhalb der Series 62 verkauft wurde. Das Coupe DeVille war aus einem Showcar hervorgegangen, das Cadillac im Februar 1949 auf der Motorama-Ausstellung gezeigt hatte. Seitdem war es parallel zum regulären, aber deutlich preiswerteren Series 62 Coupé im Angebot. 1953 wiederholte Cadillac diesen Entwicklungsprozess im Segment der Cabriolets. Anknüpfungspunkt war diesmal ein gezeigtes Showcar namens El Dorado Golden Anniversary, das 1952 anlässlich des 50. Jubiläums der Marke Cadillac gezeigt worden war. Wie schon drei Jahre zuvor beim Coupe DeVille, wurde das Showcar zur Serienreife entwickelt und im Folgejahr mit der Modellbezeichnung Eldorado neben den regulären Series-62-Modellen angeboten. Cadillac hatte damit ab 1953 sowohl bei den Coupés als auch bei den Cabriolets jeweils eine Basis- und eine hochpreisige Luxusversion im Angebot: Über dem Series 62 Coupé stand das Coupe DeVille,

Mit dem Modelljahr 1959 wurde der Eldorado – ebenso wie der DeVille – aus der Series 62 herausgelöst und zu einer eigenständigen Baureihe gemacht. Ungeachtet dessen verlor der Eldorado zu diesem Zeitpunkt seine stilistischen Besonderheiten. Wie schon 1954, teilte er ab 1959 die Karosserien der jeweiligen Standardmodelle, sodass er faktisch nicht mehr als eine besser ausgestattete Version des Series 62 Convertible bzw. (ab 1965) des DeVille Convertible wurde. Bis 1964 behielt der Eldorado den Namenszusatz Biarritz bei, obwohl er mangels anderer Bauformen für eine Differenzierung nicht mehr benötigt wurde. Ab 1965 ordnete das Marketing den Eldorado der Fleetwood-Reihe zu, sodass das Cabriolet als Fleetwood Eldorado verkauft wurde. Die Preise des Eldorado lagen in der ersten Hälfte der 1960er-Jahre jeweils etwa 1500 US-\$ über den Basis-Cabriolets und 1000 US-\$ über den DeVille Convertibles, wobei letztere erst ab 1965 angeboten wurden. Die Eldorado-Cabriolets der 1960er-Jahre waren wie schon ihre Vorgänger aus dem vorangegangenen Jahrzehnt seltene Fahrzeuge. Die Jahresproduktion lag regelmäßig im unteren vierstelligen Bereich. Nur 1965 und 1966 wurden jeweils mehr als 2000 Exemplare produziert; von 1959 bis 1964 entstanden jährlich nur etwas mehr als 1000 Fahrzeuge.

Zum Modelljahr 1967 kam es zu einer Neuausrichtung des Eldorado. Der Eldorado wurde technisch und stilistisch von Cadillacs Standardmodellen gelöst und zu einem gänzlich eigenständigen Oberklassecoupé weiterentwickelt. Zur technischen Neupositionierung des Modells gehörte die Hinwendung zum Frontantrieb, der in dieser Klasse ein Novum darstellte. Ab 1967 war der Eldorado mit dem Oldsmobile Toronado verwandt; ab 1979 gehörte auch der Buick Riviera zu der Modellfamilie, innerhalb derer die Cadillac-Version jeweils die hochwertigste und teuerste Ausführung war. Der frontgetriebene Eldorado wurde bis 2003 in fünf Generationen produziert.

Nach vierjähriger Produktion des ersten frontgetriebenen Eldorado führte Cadillac zum Modelljahr 1971 die Nachfolgeneration ein, die eine gänzlich neu gestaltete Karosserie trug. Der neue Eldorado wirkte deutlich massiger als sein Vorgänger und war nach Wahrnehmung von Kritikern plumper gestaltet. Anders als in der vorangegangenen Generation gab es nun neben dem Coupé auch eine Cabrioletversion des Eldorado. Sie war jetzt der einzige offene Cadillac, nachdem die Fertigung des DeVille Convertible mit Ablauf des Modelljahrs 1970 eingestellt worden war. Die zweite Generation der Frontantriebs-Eldorados blieb acht Jahre lang im Programm; zum Modelljahr 1975 erhielt sie allerdings ein Facelift.

Als Antrieb diente zunächst weiterhin der 8,2 Liter große Achtzylindermotor, der 1970 eingeführt worden war. Seine Leistung wurde 1971 mit 365 brutto-SAE-PS angegeben. Mit der Umstellung auf Netto-Werte zum Modelljahr 1972 lag die Motorleistung nach Werksangabe zunächst bei 235 SAE-PS (1972 und 1973), bevor sie infolge emissionsbezogener Modifikationen auf 210 SAE-PS (1974) und schließlich auf 190 SAE-PS (1975 und 1976) sank. Zum Modelljahr 1976 gab es wahlweise eine Version mit Benzineinspritzung, deren Leistung 215 SAE-PS betrug. Der 8,2-Liter-Motor, der seit 1975 der Standardantrieb auch aller anderen großen Cadillac-Modelle gewesen war, wurde mit Ablauf des Modelljahrs 1976 eingestellt. Sein Nachfolger war ein neu konstruierter Achtzylinder-V-Motor mit 7,0 Litern (425 Kubikzoll) Hubraum, dessen Leistung sich mittlerweile auf 180 Netto-SAE-PS mit Doppel-Register-Vergaser bzw. 195 Netto-SAE-PS belief.

Das Eldorado Cabriolet wog bei seiner Markteinführung leer 2335 kg; im letzten Produktionsjahr war das Leergewicht auf 2567 kg gestiegen. Die Coupés waren jeweils etwa 30 kg leichter.

Die offene Ausführung des Eldorado war in den 1970er-Jahren das einzige im Cadillac-Programm verbliebene Cabriolet, ab 1975 war er zudem das einzige offene Auto aus US-amerikanischer Produktion. Nachdem Cadillac die Produktionseinstellung des Cabrios zum Ende des Modelljahrs 1976 angekündigt hatte, verkaufte das Unternehmen im letzten Jahr insgesamt 14.000 Eldorado Convertibles. Viele von ihnen wurden von Sammlern und Spekulanten als Anlageobjekte erworben.



Dieses imposante Cabriolet wurde am 10. September 1976 an seinen Erstbesitzer in Oklahoma verkauft, die originale Kaufrechnung sowie sämtliche Originaldokumente sind vorhanden. Am 20. Februar 1990 wurde der Wagen mit einer garantierten Laufleistung von nur 1'149 Meilen (!) verkauft. 1992 wurde der Cadillac in die Schweiz importiert, im Abgaswartungsdokument wurden damals 1'492 Meilen notiert. Seit 1996 befindet sich der Wagen im aktuellen Besitz und der Zählerstand von knapp 17'000 Meilen ist absolut nachvollziehbar. Das automatische Getriebe wurde durch einen Spezialisten in der Schweiz revidiert, und die Innenausstattung wurde 2017 komplett erneuert. Hervorragender Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Mai 2015.

Ce cabriolet impressionnant a été vendu le 10 septembre 1976 à son première propriétaire en Oklahoma. La facture d'achat originale et tous les documents originaux sont disponibles. Le 20 février 1990, la voiture a été vendue avec un kilométrage garanti de seulement 1'149 miles (!). En 1992, la Cadillac a été importée en Suisse. À cette époque, 1'492 milles étaient indiqués dans le document de contrôle des émissions. Au même propriétaire depuis 1996, le kilométrage indiqué de presque 17'000 miles est parfaitement traçable. La boîte automatique a été révisée par un spécialiste en Suisse et, en 2017, l'intérieur a été complètement restauré. Excellent état.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en mai 2015.





Lot 77

3'899 Fahrzeuge (LHD)
6 Zylinder Reihe
4'235 cm³
172 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 30'000 - 35'000

Story www.autobild.de
Fotos Einlieferer

Jaguar XJ 4.2 C, 1976

Selten schön war es, das Jaguar XJ Coupé, aber nur von kurzer Dauer. 1973 kam es raus, nur vier Jahre später löste es der XJ-S wieder ab. Mancher Mechaniker hat dies nicht bedauert.

Gab es in den 70er-Jahren eine schönere Limousine als den Jaguar XJ? Kaum. Schöner war höchstens das XJ Coupé, die zweitürige Variante mit zehn Zentimeter weniger Radstand. Verblüffend nur, dass sich wenige daran erinnern. Selbst bei Jaguar würden Mitarbeiter, die ihn erlebt haben, den XJC gern aus dem Gedächtnis streichen: zu nervig-zeitraubend die Produktion, wo Türen oft nur mit Gewalt einzupassen waren. Zu ärgerlich die Reklamationen der Kunden, die sich über exzessive Windgeräusche beklagten. Aber sei's drum: Optisch ist er ein Gedicht.

Das kann selbst das Vinyl Dach nicht verhindern. Es kam drauf, um den Aufbau graziler erscheinen zu lassen. Die B-Säule fehlt, alle Scheiben lassen sich versenken, was die Eleganz noch steigert. Nur vier Jahre lang wurde der XJC gebaut. Innen zeigt sich bereits der Rotstift von Leyland, dem neuen Herrn im Hause Jaguar: Alles wirkt etwas billiger und liebloser als vorher. Aber das Fahrerlebnis zeugt nach wie vor von Klasse. Komfort nach Art des XJ ist heute ausgestorben. Ohne sportliche Ambitionen gleitet er samt pfötig über den Asphalt, der Sechszylinder summt diskret, das Lenkrad dreht sich fingerleicht und vermeidet jede Information über den Zustand der Straße – typisch (Alt-)Jaguar.



Seltenes XJ Coupé in edler Farbkombination. Automat. Karosserie und Interieur wurden vor einigen Jahren restauriert. Motor und Mechanik wurden wo nötig überholt. Guter bis sehr guter Zustand. Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im März 2010.

Coupé XJ rare en combinaison de couleurs nobles. Boîte automatique. Carrosserie et intérieur ont été restaurés il y a plusieurs années. Le moteur et la mécanique ont été remis en état si nécessaire. Bon à très bon état. Dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire passée en mars 2010.





Ferrari 400 GT, 1978

Der Ferrari 400 (ab 1985: Ferrari 412) ist ein 2+2-sitziges Coupé des italienischen Sportwagenherstellers Ferrari.

Die Modelle 400 und 412 waren mit vornliegendem Zwölfzylindermotor und Hinterradantrieb ausgestattet und wurden wahlweise mit Fünfgang-Schaltgetriebe oder Dreigang-Automatikgetriebe ausgeliefert. Das Design des Wagens entsprach weitestgehend dem des Vorgängers Ferrari 365 GT4 2+2.

Der 400 GT (ab 1979 400i genannt) wurde im Herbst 1976 auf dem Pariser Autosalon vorgestellt. Die äußerlich gegenüber dem Ferrari 400 dezent modifizierte Serie 412 debütierte auf dem Genfer Salon 1985. Die Produktion endete 1989.

Die technische Basis des Ferrari 400 GT war im Wesentlichen gleich mit der des Ferrari 365 GT4 2+2, der 400 hatte jedoch einen 4,8-Liter-Motor (4'821 cm³) statt des 4,4-Liter-Motors des Vorgängers 365 GT4/2+2 (Bohrung × Hub = 81 × 71 mm, Hubraum 4'390 cm³).

Der 400GT erschien im Oktober 1976 auf dem Pariser Salon. Äußerlich unterschied er sich vom 365 GT4 2+2 nur durch wenige Merkmale: Die Rückleuchten bestanden jetzt aus jeweils zwei Einheiten pro Seite statt der je drei Rückleuchten des Vorgängers. Unter dem vorderen Stoßfänger befand sich beim 400 eine kleine Spoilerlippe. Die Räder waren mit jeweils fünf Radbolzen befestigt statt mit Zentralverschluss.

Die bedeutendste Neuigkeit betraf das Getriebe: Der 400 GT war der erste Ferrari, der offiziell auch in einer Automatikversion lieferbar war. Die Dreigang-Turbo Hydramatic stammte von General Motors und hieß passenderweise GM 400. In der Literatur gibt es manche Fundstellen, nach denen der 400 ausschließlich als Automatikfahrzeug gebaut wurde. Dies trifft jedoch nicht zu. Es gab ihn sowohl mit Fünfgang-Schaltgetriebe als auch mit Dreistufen-Automatik. Die

meisten wurden mit Automatikgetriebe gebaut. Von insgesamt gut 500 Exemplaren des 400 GT (Links- und Rechtslenker zusammen) hatten 147 Stück das Fünfgang-Schaltgetriebe, das aus Deutschland von ZF zugeliefert wurde; die übrigen 354 Exemplare waren Automatikversionen.

Der 400 GT war der letzte Frontmotor-Zwölfzylinder von Ferrari, der mit Vergasern bestückt war. Zur Beatmung des Motors dienten sechs Flachstrom-Doppelvergaser des Herstellers Weber.



Vergaser, Automat, seit 2001 im selben Besitz. Schweizer Auslieferung, 143'000 km. Das Fahrzeug wurde stets gut gewartet, und wurde mit einer Edelstahl-Auspuffanlage ausgestattet. 2016 wurde der Motor teilrevidiert. 2018 erlitt der Ferrari leider einen Motorschaden - ein Kostenvoranschlag für die Motorrevision ist vorhanden.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juli 2016.

Carburateur, boîte automatique, au même propriétaire depuis 2001. Livraison suisse, 143'000 km. Le véhicule a toujours été bien entretenu et est équipé d'un échappement en Inox. En 2016, le moteur a été partiellement révisé. Malheureusement, en 2018, la Ferrari a subi une panne de moteur - un devis pour la révision du moteur est disponible.

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

Lot 78

354 Fahrzeuge (Automatik)
V12
4'821 cm³
340 PS bei 6'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 35'000 - 40'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 79

94'048 Fahrzeuge

V8

4'971 cm³

326 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 14'000 - 18'000

Story Edito-Service

Fotos Oldtimer Galerie

Mercedes 500 SL W129, 1991

Die Vorstellung der neuen Cabriolets Mercedes-Benz 300 und 500 SL auf dem Genfer Automobilsalon von 1989 rief eine Sensation hervor.

Seit 1971 hatte die internationale Automobilwelt auf eine neue SL-Modellreihe aus Stuttgart-Untertürkheim warten müssen!

Typisch Mercedes-Benz

Einhellig lobten die Autokritiker in Genf das zugleich sportliche und elegante Aussehen der neuen SL-Modelle. Schon immer war es die Devise der hauseigenen Designer unter Leitung von Bruno Sacco gewesen, dass ein Mercedes auf Anhieb als Mercedes zu erkennen sein muss. Dass ihnen das mit den 300 und 500 SL gelungen ist, muss umso höher bewertet werden, als ein Cabriolet vor allem dem Auge schmeicheln soll, und zwar sowohl mit offenem oder geschlossenem Faltdach als auch mit aufgesetztem Hardtop.

Sicherheit und Raffinement

Bei einem Unfall sind die Insassen eines Cabriolets gefährdet, wenn sich der Wagen überschlägt. Manche Hersteller setzen auf einen starren Überrollbügel, der zwar die Sicherheit gewährleistet, aber die Linie stört.

Die neuen SL-Modelle von Mercedes-Benz verfügten über einen versenkten Überrollbügel, der bei einem Überschlag automatisch in kürzester Zeit ausgefahren und verriegelt wird. Zu den weiteren Mercedes-typischen Merkmalen gehören das automatische Faltdach, die aktiven Schwingungsdämpfer, die variable Niveauregulierung, die Speicherung der Sitzposition, der Lenkradposition und der Rückspiegeleinstellung u.a.



Schweizer Auslieferung, 151'500 km, Serviceheft bzw. Mercedes-Servicebestätigungen vorhanden. Eingezeichnete 17" AMG-Räder. Hardtop und elektrisches Verdeck welches 2016 ersetzt wurde. Automat, Leder, Klimaanlage, etc. Guter, gepflegter Allgemeinzustand. Letzte MFK im Juni 2018.

Livraison suisse, 151'500 km, carnet de services ou bien confirmations de service Mercedes disponibles. Roues 17" AMG homologués, hardtop et capote électrique qui a été remplacé en 2016. Boîte automatique, cuir, climatisation, etc. Bon état général, soigné. Dernière expertise passée en juin 2018.





Triumph TR 6, 1973

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 1/2 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.



Vergasermotorenmodell mit 105 PS. Rallyerprobtes Fahrzeug mit Tripmaster. Vor einigen Jahren restauriert. Guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im April 2015.

Modèle à carburateurs avec 105 cv. Voiture éprouvée dans divers rallyes et équipée d'un Tripmaster. Restaurée il y a quelques années. Bon état général.

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



Lot 80

11'429 Fahrzeuge (1973 Verg.)
6 Zylinder Reihe
2'498 cm³
105 PS bei 4'900/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 25'000

Story www.swisstrclub.ch
Fotos Einlieferer





Lot 81

115'000 Fahrzeuge (1982-86)
6 Zylinder Reihe
2'759 cm³
170 PS bei 5'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'000 - 12'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Toyota Celica Supra 2.8i, 1983

Der von Frühjahr 1978 bis Sommer 1981 gebaute erste Supra wurde noch als Spitzenversion der Celica zuerst in Japan und später in den USA angeboten.

Das offiziell Celica XX Supra genannte Modell wurde mit dem 2,6-Liter-Sechszylinder-Motor (4M-E) und 110 PS angeboten. Hier handelt es sich um ein SOHC-Triebwerk mit 2-Ventil-Technik und herkömmlicher Spulenzündung (Batteriezündung). In einigen Regionen stand auch der 2,0-Liter-Sechszylinder-Motor M-TE mit Turboaufladung mit 145 PS zur Verfügung.

Weitere Unterschiede zum normalen Celica waren ein verlängerter Radstand, (der Wagen wurde vor der Fahrgastzelle verlängert), eine umfangreichere Ausstattung sowie motorensseitig Leichtmetall-Zylinderköpfe mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Saugrohrein-spritzung. Zusätzlich wurde die Front abgeändert und der Grill ist in Form eines „T“ gestaltet.

Die zweite Generation wurde im Herbst 1981 präsentiert.

Auch sie war immer noch als Derivat des Celica Liftback erkennbar, hatte aber mit den neuen 170 PS starken 2,8-Liter-6-Zylinder-Motoren 5M-GE und 5M-E (beide für Europa) einen komplett eigenständigen Antrieb. Optisch unterschied sich der Celica Supra durch die breitere B-Säule, sowie durch die anders geformte Front.

Weitere Modell- und Leistungsvarianten wurden in den USA und Japan angeboten. Zu den besonderen Ausstattungsmerkmalen zählten die vier innenbelüfteten Scheibenbremsen, Servolenkung und Sperr-differential.

Der anfangs in der Schweiz angebotene Celica Supra wurde vom 5M-GE-Motor mit 170 PS angetrieben. Aufgrund abweichender Abgasvorschriften wurde sie ab Anfang 1984 mit dem 5M-E-Motor aus dem Toyota Crown mit 140 PS angeboten. Mit dem 5M-GE-Motor

wurde sie lediglich ein Jahr in die Schweiz importiert. Die Version mit dem 5M-E-Motor verfügte nun über einen Katalysator, welcher beim 5M-GE-Motor fehlte. In Europa (außer in Schweden und in der Schweiz) wurde der Celica Supra weiter mit dem 5M-GE-Motor ausgestattet. 1984 erfuhr dieser Motor eine kleine Leistungssteigerung auf 133 kW und wie die schwedischen und schweizerischen Versionen einen Digitaltacho mit Drehzahlmesser. Im Sommer 1985 wurde die Produktion eingestellt.



Schweizer Auslieferung mit 5-Gang Getriebe und Schiebedach. 91'500 km, Serviceheft. Zahnriemen, Spannrollen, Wasserpumpe, Stossdämpfer und Bremsschläuche ersetzt. Guter bis sehr guter Originalzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im März 2017.

Livraison suisse avec boîte à 5 vitesses et toit ouvrant. 91'500 km, carnet de services. Courroie de distribution, tendeurs, pompe à eau, amortisseurs et flexibles de freins remplacés. Bon à très bon état d'origine. Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en mars 2017.



BMW 320i Baur TC2 Cabriolet, 1989

Dieses 3er Cabrio hat einen Bügel wie ein Erdbeerkörbchen. Aber es ist was Besonderes, allein weil es nicht viele Baur TC2 gibt. Und offen ist er doch, dieser BMW E30 Targa. Einsteigen und genießen!

Was haben sich Besitzer eines BMW Baur Topcabriolet nicht alles anhören müssen! Etwa, dass sie sich lieber einen 3er mit Schiebedach hätten kaufen sollen. Weil deutlich billiger. Und: Ihr Auto - bestenfalls ein lauer Frischluftkompromiss mit einem eigenartigen Käfig-Design.

Liebe Leute, schon mal über Exklusivität nachgedacht? Hier geht es doch nicht ausschließlich um den Drang, offen zu fahren. Für ein BMW Baur Topcabriolet (TC), in diesem Fall der ab 1982 gebaute TC2 auf E30-Basis, entscheidet man sich vor allem WEGEN seines extravaganten Designs. Keine Konfektionsware, sondern Couture. Gefertigt in einer traditionsreichen Karosserie-Manufaktur, wo ebenso der M1 sowie der Z1 endmontiert wurden. Oder der Rohbau des legendären Audi Sport Quattro entstanden ist.

Das Logo der schwäbischen Karosserie- und Prototypenschmiede prangt dann auch an den markanten B-Säulen des BMW Baur Topcabriolet mit den integrierten zierlichen Seitenfenstern. Rund 7'000 Mark Aufpreis sorgten dafür, dass die meisten Baur-Cabrios ihre Heimat einst eher in vornehmen Vorstadtgaragen fanden - das Schicksal vieler Provinz-Dreier, die in Fünftand bereits den dritten schmerzfreien Komplettumbau hinter sich hatten, blieb vielen Baur-Modellen somit erspart.

Womöglich war dieses Auto mit seiner ungewöhnlichen Dachkonstruktion einfach auch eine Spur zu feingeistig für diese Szene. Vor der Dorfdisco an einer Persenning am BMW Baur Topcabriolet herumfummeln? Irgendwie doch ziemlich uncool.

Die unbestritten guten Fahreigenschaften eines BMW 3er sind dem BMW Baur Topcabriolet natürlich geblieben (Heckantrieb, wenig Gewicht, direkte Lenkung). Der turbinenhafte 320i muss nicht zwingend sein, macht aber sicherlich am meisten Spaß.



Seltenes Baur TC2 Cabriolet mit dem typischen Verdeck welches sich sowohl als Targa, Landaulet (nur der hintere Teil offen), oder Cabriolet verwenden lässt. 150'000 km, 5-Gang Handschalter, Katalysator. Der Wagen wurde vor einigen Jahren neu lackiert und mit einem M-Sportlenkrad ausgestattet. Das Originallenkrad sowie 4 zusätzliche BMW-Alufelgen sind vorhanden. Guter Allgemeinzustand. Alte EU-Fahrzeugpapiere. Letzte MFK im Juni 2018.

Baur TC2 Cabriolet rare avec la capote typique qui peut être utilisée comme Targa, Landaulet (seule la partie arrière est ouverte) ou Cabriolet. 150'000 km, boîte manuelle à 5 vitesses, catalyseur. La voiture a été repeinte il y a quelques années et elle est équipée d'un volant sport M. Le volant d'origine et 4 jantes en aluminium BMW supplémentaires sont disponibles. Bon état général. Anciens documents de l'EU. Dernière expertise passée en juin 2018.

Lot 82

813 Fahrzeuge (1989 alle Mot.)
6 Zylinder Reihe
1'991 cm³
129 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 14'000 - 16'000

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





Lot 83

2'629 Fahrzeuge (LHD)
6 Zylinder Reihe
4'235 cm³
248 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 18'000 - 22'000

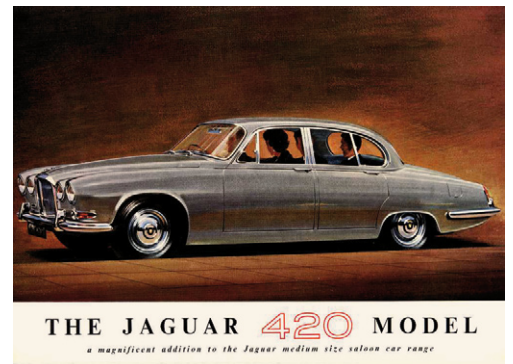
Story www.wikipedia.org
Fotos Einlieferer

Jaguar 420, 1967

Der Jaguar 420 war eine viertürige Limousine sportlichen Charakters, die Jaguar 1966 auf den Markt brachte, um die Nische zwischen dem Jaguar S-Type und der großen Limousine Mark X zu füllen.

Das Modell stellte ein Bindeglied zwischen dem klassischen Jaguar Mark II und der Antriebstechnik des Mark X/420 G dar. Technisch entsprach das Auto weitgehend dem drei Jahre zuvor präsentierten S-Type, der seinerseits eine Abwandlung des Mark II war, aus Platzgründen allerdings nicht mit dem 4,2 Liter großen Sechszylinder des Mk. X ausgestattet werden konnte. Der 420 erhielt einen längeren Vorderwagen, damit nun auch dieses Triebwerk aufgenommen werden konnte. Optisch hatte der 420 mit dem Mark II nur noch die Fahrgastzelle gemein. Er übernahm die Heckpartie des S-Type, die bereits der des Mark X/420 G nachempfunden war. Während die Frontpartie des S-Type allerdings noch dem Mark II entsprochen hatte, wurde sie beim 420 nun ebenfalls dem Mark X/420 G angepasst, so dass der 420 wie ein „Mark X mit dem Mittelteil eines Mark II“ aussah bzw. einfach nur die kleinere Ausgabe des 420 G war.

Für den 420 wurde der 4'235 cm³ große Sechszylinder-Reihenmotor im Detail modifiziert. Während das Triebwerk im Jaguar E-Type und im Mark X über einen Dreifach-SU-Vergaser verfügte, wurde es beim 420 nur mit einem Zweifach-Vergaser ausgestattet und leistete deshalb geringere 183 kW. Als Kraftübertragung bot Jaguar eine neu entwickelte Automatik von BorgWarner oder das selbst entwickelte Vierganggetriebe mit Mittelschaltung und fakultativem Overdrive an, das 1965 für den S-Type entwickelt worden war. Vom S-Type unterschied sich der 420 durch stärkere Bremsen und eine überarbeitete Servolenkung. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 198 km/h.



Einer von nur 2'629 gebauten Linkslenkern. Schweizer Fahrzeug mit automatischem Getriebe und Leder Ausstattung. Die Karosserie wurde vor einigen Jahren restauriert. Motor, Mechanik und Interieur befinden sich in gutem Originalzustand. Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Oktober 2007.

L'un de seuls 2'629 véhicules construits avec conduite à gauche. Voiture suisse avec boîte automatique et intérieur en cuir. La carrosserie a été restaurée il y a quelques années. Moteur, mécanique et intérieur sont en bon état d'origine. Dernière expertise en tant que véhicule vétérane passée en octobre 2007.





Mercedes 350 SL, 1971

Die SL-Baureihe 107, die 1971 als Nachfolger der sogenannten „Pagode“ (Mercedes-Benz W 113) auf den Markt kam, begründete mit den Breitband-H4-Scheinwerfern und den großen geriffelten Rückleuchten eine neue Gestaltungslinie bei Mercedes-Benz. Eine leichte Keilform deutete auf eine verbesserte Aerodynamik hin. Verantwortlicher Designer dieser Serie war erneut Friedrich Geiger, der bereits für die zeitlosen Schöpfungen des 300 SL (einschließlich Roadster) und des Mercedes-Benz 500K verantwortlich zeichnete. Das Erscheinungsbild des R107 war stilprägend für das Mercedes-Benz-Design in den 70er Jahren. Viele Details finden sich auch in der 1972 vorgestellten S-Klasse, dem Mercedes-Benz W 116.

Der neue SL setzte im Bereich der passiven Sicherheit neue Maßstäbe: Béla Barényis Sicherheitskonzept mit Knautschzonen vorne und hinten und der gestaltfesten Fahrgastzelle – das „Drei-Boxen-Prinzip“ – fand auch im 1971er SL seinen Niederschlag. Das Rückgrat des R 107 war nicht einfach eine verkürzte und verstärkte Limousinen-Bodengruppe wie beim Vorgänger, sondern eine eigenständige Rahmenbodenanlage mit geschlossenem Kardantunnel sowie kastenförmigen Quer- und Längsträgern, deren Besonderheit in unterschiedlichen Blechstärken lag und dem daraus resultierenden definierten Knautschverhalten.

Da der SL ein offener Wagen ohne Targabügel sein sollte, blieben als einziges Sicherheitspotential für den Roadster bei einem eventuellen Überschlag die A-Säulen samt Windschutzscheibe. Sie wurden von Grund auf neu entwickelt und erbrachten eine um 50 Prozent höhere Festigkeit als die bisher gebaute Version. Zudem wurde die Windschutzscheibe zur Erhöhung der Festigkeit in den Rahmen eingeklebt. Das ergab eine beachtliche Widerstandskraft beim Dachfalltest, womit der offene Wagen auch ohne Targabügel in den USA zulässig war. Die Heckscheibe im Hardtop war ebenfalls geklebt.

Selbst im Innenraum gab es richtungsweisende Neuerungen. Das Armaturenbrett war sowohl im oberen als auch im Kniebereich stoßnachgiebig und schaumgepolstert. Ebenfalls eine Neuheit war das Vierspeichenlenkrad, gebaut nach den Erkenntnissen der Unfallforscher. Geblieben war der schon bewährte Pralltopf, aber Lenkradkranz, die vier Speichen, Polsterplatte und Nabe sind mit Polyurethan umschäumt. Teleskop-Sicherheitslenksäule und das hinter der Vorderachse liegende Lenkgetriebe ergänzen die Sicherheitsmaßnahmen unter dem Blech. Die Fahrzeuge haben serienmäßig Dreipunktgurte. Die Türschlösser waren ebenfalls neu konstruiert, so dass sie auch nach Unfällen nicht von selbst aufspringen, sich jedoch weiterhin mit Handkraft öffnen lassen.



Schöner 350 SL aus dem ersten Baujahr der R107 Baureihe. 173'000 km, mit Hard- und Softtop, automatischem Getriebe und Lederausstattung. Sehr gutes und gepflegtes Fahrzeug.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2017.

Belle 350 SL de la première année de production de la série R107. 173'000 km, avec hardtop et capote, boîte de vitesses automatique et l'intérieur en cuir. Très bonne voiture, très soignée.

La dernière expertise en tant que véhicule vétérinaire a été passée en août 2017.

Lot 84

15'304 Fahrzeuge (1971-80)
V8
3'499 cm³
200 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 32'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 85

ca. 30 Fahrzeuge
V8

5'653 cm³

165 PS bei 3'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 24'000 - 28'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Monteverdi Sahara 5.7 V8, 1979

Das bislang auf die Produktion von Sportwagen ausgerichtete Unternehmen Monteverdi hatte im Sommer 1976 mit dem Monteverdi Safari einen luxuriösen Geländewagen vorgestellt, der auf der Mechanik des International Harvester Scout beruhte, äußerlich aber unter Mitwirkung der Carrozzeria Fissore aus Italien komplett neu eingekleidet worden war. Der Safari knüpfte an das Konzept des Range Rover an, war aber mit seiner italienischen Karosserie ungleich eleganter als das handfeste britische Vorbild. Der Wagen verkaufte sich gut, war aber vergleichsweise teuer.

Im dritten Jahr der Produktion des Safari versuchte Peter Monteverdi, der Inhaber des Unternehmens, seine Modellpalette nach unten zu erweitern, indem ein preiswerterer Geländewagen mit dem Namen Sahara in das Angebot aufgenommen wurde. Monteverdi griff hierfür eine Arbeit wieder auf, die er bereits 1974 erstmals erledigt hatte: In jenem Jahr hatte der österreichische International Harvester-Importeur einen Scout durch Veränderung einzelner Anbauteile von Monteverdi optisch verfremden lassen. Das gleiche Konzept verfolgte Monteverdi nun beim Sahara: Auch für dieses Projekt wurde der International Scout als Basisfahrzeug herangezogen. Um aber ein niedrigeres Preisniveau zu erreichen, wurde auf eine vollständige Neueinkleidung des Basisfahrzeugs verzichtet. Stattdessen nahm Monteverdi nur geringe Eingriffe in das äußere Erscheinungsbild vor, mit denen der Wagen ein europäisches Gesicht erhalten sollte. Tatsächlich beschränkten sich die Modifikationen auf die Installation einer neuen Frontverkleidung, die aus runden Doppelscheinwerfern und seitlichen Blinkereinheiten bestand und erkennbar Familienähnlichkeit zum Safari herstellen sollte. Zudem wurden schmale Kunststoffstoßstangen verbaut, die in ähnlicher Form bereits beim Safari verwendet wurden. Weitere Karosseriemodifikationen gab es nicht. Der Innenraum wurde ebenfalls aufgewertet und erreichte ein ähnliches Qualitätsniveau wie der des Safari.

Motorseitig verwendete Monteverdi in erster Linie einen 5,7 Liter großen Achtzylinder von International Harvester, der 165 PS entwickelte. Daneben gibt es Berichte über einzelne Fahrzeuge, die mit Dieselmotoren ausgestattet waren. Hier wird von einem 3,2 Liter großen Sechszylinder-Diesel berichtet, der von Nissan bezogen worden sein soll und 95 PS leistete. Zweifelsfrei belegt ist nur die Existenz eines einzelnen Sahara mit einem Sechszylinder-Dieselmotor. Die Höchstgeschwindigkeit des Diesel-Modells wird mit 145 km/h angegeben. Die Ausstattung lag auf dem Niveau der Oberklasse: Automatikgetriebe und Servolenkung wurden serienmäßig geliefert; Lederausstattung, Kühlschrank und ein Fernsehgerät konnten ebenfalls bestellt werden.



Sehr seltener Monteverdi Geländewagen mit automatischem Getriebe, Softtop und Lederausstattung. Karosserie und Interieur wurden restauriert. Motor und Mechanik befinden sich in gutem Originalzustand. Letzte MFK im März 2013.

Voiture tout terrain Monteverdi très rare. Avec boîte automatique, capote et intérieur en cuir. La carrosserie et l'intérieur ont été restaurés. Moteur et mécanique sont en bon état d'origine. Dernière expertise passée en mars 2013.



Kaiser Jeep CJ-5, 1967

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. Tatsächlich gibt es sogar heute noch eine Variante des CJ, die in Lizenz hergestellt wird. Die letzten CJ-Modelle, der CJ-7 und der CJ-8, wurden 1987 durch den überarbeiteten Wrangler ersetzt. Der CJ-5 und der CJ-7 sind im Geländesport heute noch sehr beliebt, und zwar sowohl mit der originalen Stahlblechkarosserie als auch als GFK-Replica mit Flipp Front von Tuxedo Park.

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

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.

Im Jahre 1965 kaufte Kaiser die Rechte an der Konstruktion des Buick-V6-Dauntless-Motors mit 3687 cm³ Hubraum, und so bekamen der CJ-5 und der CJ-6 einen neuen Motor mit 114 kW Leistung, der den alten Willys-Hurricane-Motor ersetzte. 1969-1970 wurde von Tuxedo Park wahlweise ein Steel Body sowie ein GFK Body angeboten.

1970 wurde die Gesellschaft an die American Motors Corporation verkauft und im Modelljahr 1972 wurde der GM-Motor nicht mehr eingebaut. Die Buick-Division von GM kaufte Anfang der 1970er-Jahre die Werkzeuge für diesen Motor zurück, der dann als Antriebsquelle für ver-

schiedene GM-Fahrzeuge diente. AMC verwendete dann seine Reihensechszylindermotoren mit 3802 cm³ und 4228 cm³ Hubraum und 1972 gab es eine V8-Maschine, die der des Muscle Cars mit 4'982 cm³ entsprach.

Um für die neuen Reihensechszylinder Platz zu schaffen, wurden die vorderen Kotflügel und die Motorhaube ab 1972 um 76 mm verlängert. Dazu gab es einige kleine Veränderungen am Antrieb.

Im Jahre 1976 wurden Führerhaus und Rahmen etwas verändert. Auch der Windschutzscheibenrahmen veränderte sich, wodurch die Karosserien eines CJ-5 (1955-1975) nicht auf einen CJ-5 (1976-1983) passen und umgekehrt.



Karosserie und Interieur wurden vor einigen Jahren komplett restauriert und nach Kundenwunsch modifiziert. Motor und Mechanik befinden sich in gutem Originalzustand.

Spassiges Freizeitgefahr in gutem Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juli 2019.

Carrosserie et intérieur complètement restaurés et modifiés selon désir du client il y a quelques années. Moteur et mécanique sont en bon état d'origine. Véhicule de loisirs amusant en bon état.

Dernière expertise en tant que véhicule vétérân passée en juillet 2019.

Lot 86

18'186 Fahrzeuge (1967)
4 Zylinder Reihe
2'199 cm³
75 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 14'000 - 16'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 87

9'583 Fahrzeuge

V8

3'499 cm³

200 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 40'000 - 45'000

Story www.wikipedia.org

Fotos Einlieferer



Mercedes 300 SEL 3.5, 1972

Der Mercedes-Benz W 109 war ein Oberklasse-Modell von Mercedes-Benz und von September 1965 bis Herbst 1972 in Produktion. Die 300 SEL mit Luftfederung bekamen die Bezeichnung W 109, während die Modelle mit konventionellen Stahlfedern als W 108 bezeichnet wurden. Die Modellpflege im Frühjahr 1968 brachte den Übergang von der mechanischen zur elektronischen Saugrohreinspritzung.

Die Produktion der erfolgreichen Baureihe endete im November 1972. Als Nachfolger fungierten die „S-Klasse“-Modelle der Baureihe W 116.

Waren im August 1965 die zum Teil schwächer motorisierten Typen 250 S, 250 SE und 300 SE als neue Generation der Mercedes-Benz-Oberklasse erschienen, so wurde im September 1965 der Nachfolger des 300 SE lang (W 112) mit Luftfederung vorgestellt. Auch er erhielt die von Paul Bracq gezeichnete Karosserie, deren Linienführung an das Coupé der Reihe W 111 erinnerte.

Anders als den stets mit Luftfederung ausgerüsteten W 112, der mit kurzem und langen Radstand (+ 100 mm) erhältlich war, gab es den ebenfalls stets mit Luftfederung ausgerüsteten W 109 nur mit langem Radstand. Vom mit kurzem oder langem Radstand erhältlichen 300er des Baumusters W 108 unterscheidet sich der W 109 außer durch seine Luftfederung im Detail bei den Motoren (Aufhängung für den Kompressor), bei der Innenausstattung, bei der Grundausstattung und den Türen.

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 Wähl-Betätigung am Mittelhebel: die Parkstellung P war zunächst hinten, 1968 kam sie wie allgemein üblich nach vorn.

Der Motor des 300 SEL mit Aluminiumblock und -kopf leistete 170 PS bei 5400/min. Eine leistungsgesteigerte

Version des 2,8-Liter-Einspritzmotors mit 170 PS wurde nicht nur in den zweisitzigen Sportwagen 280 SL (W 113) eingebaut, sondern auch ab Januar 1968 in den 300 SEL. Dort ersetzte er den gleich starken, aufwendig zu fertigenden und viel Benzin verbrauchenden 3,0-Liter-Leichtmetallmotor. Diese seltene Variante wird auch 300 SEL 2.8 genannt, ohne dass die ergänzende Hubraumbezeichnung auf dem Kofferraumdeckel erscheint.

Im Herbst 1969 wurde der 300 SEL mit 2,8-Liter-Sechszylindermotor vom Typ 300 SEL 3.5 abgelöst. Der neu konstruierte Mercedes-Benz M 116 war ein V8-Motor mit 3,5 Liter Hubraum, 147 kW (200 PS). Er war der erste Mercedes-Motor mit elektronisch gesteuerter Einspritzung (Bosch D-Jetronic).



Schöne Mercedes Limousine mit 3.5-Liter V8, automatischem Getriebe, Leder und elektrischen Fensterhebern. 75'000 km. Sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im November 2018.

Belle berline Mercedes avec moteur V8 de 3.5 litres, boîte automatique, cuir et vitres électriques. 75'000 km. Très bon état.

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



MG A Twin Cam Roadster, 1959

Der MG A ragt als überaus schöne Schöpfung aus den vielen Kreationen der späten Fünfzigerjahre hinaus und gilt auch heute noch als überaus elegante Sportwagen-Erscheinung. Technisch baute er auf bewährten Lösungen auf und beschritt nur mit dem Twin-Cam neue Wege. Als Export-Weltmeister mit einem Auslandsanteil von fast 95% der 101'081 produzierten Exemplare profitierten die Engländer selber aber am wenigsten von dieser Ikone.

Die Design-Geschichte des MG begann bereits 1951 in Le Mans, als dort ein stromlinienförmiger Sportwagen mit George Philipps am Start stand. Als technische Basis des Rennwagen diente zu diesem Zeitpunkt ein Chassis des MG TD, das Design stammte vom MG-Designer Syd Enever.

Vier Jahre später, 1954, meldete MG drei Sportwagen-Prototypen, MG EX 182 genannt, für die 24 Stunden von Le Mans an. Äusserlich schienen sie sich nur in geringem Masse vom 51-er-Prototyp zu unterscheiden, technisch war das Auto aber eine Neuentwicklung und wurde in der Fachpresse 1955 bereits als Vorläufer des zu erwartenden neuen MGs gesehen.

Noch im selben Jahr (1955) wurde die Serienversion des MG A präsentiert, die Unterschiede zum Prototypen waren auf der Technikseite relativ gering, karosserieseitig wurde mehr Wetterschutz und Stahl statt Aluminium geboten. Statt 83 PS lagen in der Serie 69 PS an. Gegenüber dem Vorgänger MG TF bot der A viel mehr Platz, einen grösseren Kofferraum, etwas Mehrleistung, aber vor allem ein wesentlich verbessertes Fahrverhalten und sportlichere Fahrleistungen.

Durch die geschickte Kombination von bewährten Technik-Komponenten und einer modernen Karosserie konnte MG von Anfang an einen relativ zuverlässigen Sportwagen mit vielen Reizen anbieten. 1958 präsentierte MG den Twin Cam und damit den sportlichsten MG A aller Zeiten. 105 PS produzierte der moderne 1'586 cm³ grosse Motor mit zwei

obenliegenden Nockenwellen und machte den Wagen damit 179 km/h schnell (Messung Auto Motor und Sport von 1959). Paul Frère notierte allerdings, dass die Mehrleistung auch Kompromisse erforderte: "Die höhere Motorleistung des 'Twin Cam' erfordern in mancher Hinsicht einige Opfer, zu denen wohl nur Hochleistungs-enthusiasten und Rallye-Fahrer bereit sind".



Einer von nur 1'331 linksgelenkten Twin Cam Roadstern. Beim Import in die Schweiz wurde aufgrund eines Lesefehlers als erste Inverkehrsetzung 1954 notiert. Bei YD3 1590 handelt es sich jedoch um einen originalen Twin Cam mit Baujahr 1959. Die Karosserie wurde vor einigen Jahren restauriert. Interieur, Motor und Mechanik befinden sich in gutem Zustand. Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2009.

L'un des seuls 1'331 Twin Cam Roadster construits avec conduite à gauche. Lors de son importation en Suisse, suite à une erreur de lecture la première mise en circulation fut enregistrée en 1954. Cependant, YD3 1590 est un Twin Cam original de 1959. La carrosserie a été restaurée il y a plusieurs années. L'intérieur, le moteur et la mécanique sont en bon état. Dernière expertise en tant que véhicule vétérans passée en septembre 2009.

Lot 88

1'331 Fahrzeuge (LHD)
4 Zylinder Reihe
1'588 cm³
105 PS bei 6'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 40'000 - 45'000

Story www.zwischengas.com
Fotos OGI / Einlieferer





Lot 89

11'812 Fahrzeuge

V8

4'971 cm³

223 PS bei 4'700/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 36'000 - 40'000

Story www.zwischengas.com

Fotos Oldtimer Galerie

Mercedes 500 SL, 1987

Richard Gere fuhr als "American Gigolo" im gleichnamigen Film einen schwarzen, Jennifer Hart in der Fernsehserie "Hart aber herzlich" einen gelben und Bobby Ewing chauffierte seine Frau Pamela mit einem roten Mercedes-Benz SL der Baureihe R107 durch die Gegend und Fernsehkulissen um Dallas.

Man kennt ihn, den offenen Mercedes-Benz 280-560 SL, der zwischen 1971 und 1989 gebaut wurde und intern R107 genannt wurde, nicht nur wegen der vielen Auftritte in Film und Fernsehen. Man kann ihn auch heute noch oft im normalen Strassenverkehr sehen, im Einsatz als Alltagsfahrzeug. Klassisch elegant wirkt er heute, protzig und übergross erschien er, als er 1971 präsentiert wurde.

Die Freunde der Pagode, so nannte man den Vorgänger W113 - erhältlich zuerst als 230 SL, danach als 250 SL und 280 SL - konnten anfangs mit dem protzigeren und schwerfälligeren R107 nicht viel anfangen. Dabei war er eigentlich weniger stark gewachsen, als es die Optik erahnen liess. 100 kg zusätzlich, 11 cm Längen- und 3 cm Breitenwachstum, das war eigentlich verkraftbar.

Schon beim ersten ausführlichen Test im Sommer 1971 fasste die Automobil-Revue die Essenz wie folgt zusammen: "Die Stärken des jüngsten Mercedes-Sprosses liegen in der bis ins Detail auf Sicherheit ausgelegten Konstruktion, in der kaum zu übertreffenden Verarbeitungsqualität und nicht zuletzt im ungewöhnlichen Limousinenkomfort. In keiner Weise animiert der 350 SL zu extrem sportlicher Fahrweise, obwohl der drehfreudige Motor und das unproblematische Fahrverhalten eher das Gegenteil erwarten lassen. Mit diesem Wagen hat man aber die Gewissheit, mühelos, komfortabel, rasch und sicher auch an weit entfernte Ziele zu gelangen." Komfort und Sicherheit also waren die primären Zielsetzungen, nicht Sportlichkeit.

"SL" stand einmal für Sport und leicht. Davon konnte beim 350 SL und seinen späteren Abkömmlingen nicht die Rede sein. Schon die ersten Modelle wogen deutlich

über 1500 kg und das Fahrzeug wurde über die Zeit nicht leichter. Ein 500 SL aus dem Jahre 1987 wiegt denn auch 1'660 kg und da reichen auch die 180 PS nicht mehr für wirklich sportliche Fahrleistungen. Der 350 SL hatte noch mit gut 9 Sekunden für den Sprint von 0 bis 100 km/h brillieren können im Jahre 1971. Damit distanzierte er Otto Normalverbraucher deutlich. 15 Jahre später lag das Beschleunigungsvermögen eines 300 SL in etwa im selben Rahmen, aber die GTI-Generation schaffte ähnliches zu einem Drittel des Preises.

Trotzdem ist ein 500 SL nicht unsportlich. Die Ingenieure hatten bei der letzten Modellpflege ganze Arbeit geleistet.



CH-Auslieferung mit automatischem Getriebe, Tempomat, Leder, Sitzheizung, Klimaanlage, Katalysator und ABS. Hard- und Softtop. 165'500 km, Serviceheft. Sehr guter und gepflegter Originalzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juni 2017.

Livraison Suisse avec boîte automatique, tempomat, cuir, sièges chauffés, air conditionnée, catalyseur et ABS. Hard- et softtop. 165'500 km, carnet de services. Très bon état d'origine, très soigné.

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



MG VA Tickford Drophead Coupe, 1938

Das Unternehmen MG wurde 1923 in Oxford (England) als „Morris Garages“ gegründet, erster Geschäftsführer war Cecil Kimber. Ende der 1920er erfolgte der Umzug nach Abingdon in Oxfordshire.

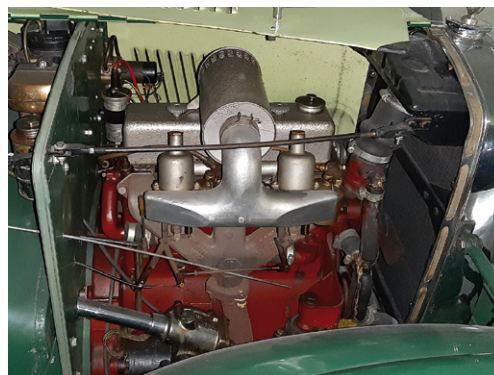
Das erste Modell war ein vom Morris Oxford abgeleiteter Sporttourer, der ab 1924 unter dem Namen MG 14/28 verkauft wurde. Ihm folgten sportliche Limousinen, von denen der 1927 vorgestellte MG 14/40 als erstes Fahrzeug das achteckige MG-Emblem trug. Ab 1928 wurde mit dem M-Type Midget erstmals ein einfacher, zweisitziger Sportwagen gebaut, der typisch für das Angebot der Marke wurde. Der auf dem Morris Minor basierende Sportwagen mit ohc-Motoren wurde das erste wirklich erfolgreiche Baumuster der Marke, weil er preisgünstig war und sehr gute Fahrleistungen bot.

Mit dem C-Type Midget wurden 1931 in Monthéry die ersten Sporterfolge der Marke eingefahren. Weiterentwicklungen waren die Modelle J3/J4 mit aufgeladenen Motoren, die speziell für den Renneinsatz konzipiert waren, und ihre Nachfolger Q-Type und R-Type.

Bis Mitte der 1930er-Jahre umfasste die Modellpalette neben dem kleinen Midget die größeren Modelle Magna und Magnette mit ohc-Sechszylindermotoren von weniger als 1,5 l Hubraum. Obwohl die einfachen, aber zuverlässigen und leistungsfähigen Roadster das Hauptbetätigungsfeld des Unternehmens waren, gab es stets auch sportliche Coupés und Limousinen, die allesamt von Morris-Konstruktionen abgeleitet waren. Ab etwa 1935 ersetzte der T-Type mit einfacher gestalteten ohv-Motoren den Midget und die größeren Vier- und Sechszylindermodelle SA, VA und WA den Magnette.

Der MG VA ist ein Tourer, eine Limousine oder ein Roadster der Mittelklasse, die MG 1937 als Nachfolger des MG 14/40 Mark IV herausbrachte.

Die Wagen haben einen 4-Zylinder-Reihenmotor mit 1'549 cm³ Hubraum und 55 bhp, der die Hinterräder antreibt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 130 km/h. Bereits 1939 wurde die Produktion wieder eingestellt.



RHD. Eines von nur 591 gebauten Drophead Coupe's. Seit mehr als 20 Jahren im selben Besitz, wurde der Wagen vor vielen Jahren restauriert. Guter bis sehr guter Allgemeinzustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juni 2014.

Conduite à droite. Un des seuls 591 Drophead Coupe construits. Plus de 20 ans au même propriétaire, la voiture a été restaurée il y a plusieurs années. Bon à très bon état.

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

Lot 90

591 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'549 cm³
55 PS bei 4'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 35'000 - 40'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Einlieferer





Lot 91

2'831 Fahrzeuge
V8
5'397 cm³
350 PS bei 5'700/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 32'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Einlieferer



Porsche 928 GTS, 1992

Anfang der 1970er-Jahre begannen bei Porsche die Entwicklungsarbeiten an einem neuen Modell, das sich vom Porsche 911 gründlich unterschied. Statt eines luftgekühlten Motors im Heck war ein wassergekühlter Achtzylinder-Frontmotor vorgesehen. Das Getriebe saß an der angetriebenen Hinterachse. Dies sorgte für eine günstige Achslastverteilung und wurde auch beim Porsche 924 und später beim Porsche 944 sowie dessen Nachfolger Porsche 968 angewendet. Die Form der Karosserie gestalteten Harm Lagaay und Wolfgang Möbius.

Die Form des 928 unterschied sich von den vorherigen Porsche-Modellen. Charakteristische Merkmale des Wagens sind die runden Klappscheinwerfer und die stark gerundete kollisionselastische Heckpartie. Die Form des 928 war bei seiner Einführung 1977 modern und erwies sich über die gesamte Dauer seiner Bauzeit als zeitlos, sodass der Wagen bis zum Ende der Produktion 1995 nahezu unverändert gebaut wurde.

Bei der Präsentation des 928 polarisierte die Formgebung: Einige Beobachter lobten die Klarheit der Linien, andere empfanden sie als „terroristisch“. Ein besonderes Merkmal waren die hinten eingezogene C-Säule und die gewölbten hinteren Seitenscheiben. Dabei griffen die Porsche-Designer eine Idee auf, die zum ersten Mal Richard Teague 1975 beim AMC Pacer verwirklicht hatte. Das Design des 928 war einflussreich. Es diente in den folgenden Jahren unterschiedlichen Herstellern als Inspiration für eigene Modelle.

Im Modelljahr 1992 wurde der Porsche 928 GTS - die Finale Version des Konzepts - vorgestellt, der den S4 und den GT ablöste. Der neue Wagen hatte einen größeren Motor, der aus einem Hubraum von 5'397 cm³ (5,4 Liter) eine Leistung von 350 PS bei 5700/min entwickelte.

Auch das Fahrwerk und die Bremsanlage wurden überarbeitet und weiter verbessert.

Der GTS war von den Vorgängern S4 und GT durch das

verbreiterte Heck und das durchgehende Leuchtenband zu unterscheiden. Der Heckflügel wurde nun in Wagenfarbe lackiert, die Außenspiegel wiesen eine neue Form auf. Ebenfalls gehörten die 17-Zoll-Leichtmetallräder im sogenannten CUP-Design zur Serienausstattung. Der 928 GTS wurde in dieser Form und Ausstattung nahezu unverändert bis zur Produktionseinstellung im Jahre 1995 angeboten.



Seltener 928 GTS mit automatischem Getriebe. Seit 2000 in Sammlerbesitz, 117'000 km. Einige Zeit gestanden, grosser Service inklusive Zahnriemenwechsel fällig. Guter Originalzustand.

Letzte MFK im Mai 1998.

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

928 GTS rare avec boîte automatique. Depuis 2000 en possession d'un collectionneur, 117'000 km. N'a pas roulé pendant un certain temps, un gros service avec le changement de courroie de distribution est à prévoir. Bon état d'origine.

Dernière expertise passée en mai 1998.

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



Ferrari 456 M GT, 2002

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 Sperrdifferenzial 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 reagierte.

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.

Im Herbst 1998 wurde der überarbeitete 456M vorgestellt. Er war wahlweise mit Schalt- oder Automatikgetriebe erhältlich und mit versenkbaren Scheinwerfern und einer rundlicheren Frontpartie mit Integralspoiler

ausgestattet. Die Motorhaube bestand aus kohlenstoff-faserverstärktem Kunststoff. Der Kühlergrill mit integrierten Nebelscheinwerfern war überarbeitet worden um die Motorkühlung und die Belüftung der Bremsen zu verbessern. Der Motor des 456M lieferte bedingt durch eine veränderte Motorsteuerung eine im Vergleich zum Vorgänger geringfügig höhere Leistung von 442 PS bei 6'250/min. Der 456M hatte belüftete Bremsscheiben mit Bremssätteln aus Aluminium und 4-Kanal-ABS, das mit ASR und EBD verbunden war. Die Zahnstangenlenkung war mit einem geschwindigkeitsabhängigen Servo ausgestattet. Der 456M war der bislang letzte Serien-Ferrari mit Klappscheinwerfern.



Neu ausgeliefert nach Luxembourg, wurde der Ferrari 2011 vom Zweitbesitzer mit in die Schweiz gebracht. 89'000 km, Serviceheft, Zahnriemen 2014 bei 82'580 km ersetzt. Leder, Klimaanlage, 6-Gang Getriebe. Neupreis CHF 295'000.-. Guter Originalzustand. Letzte MFK im Oktober 2017.

Livrée au Luxembourg, la Ferrari a été importée en Suisse par son deuxième propriétaire en 2011. 89'000 km, carnet de services, courroie de distribution remplacée en 2014 à 82'580 km. Cuir, climatisation, boîte à 6 vitesses. Prix neuf CHF 295'000.-. Bon état d'origine. Dernière expertise passée en octobre 2017.

Lot 92

640 Fahrzeuge (6-Gang)
V12
5'474 cm³
442 PS bei 6'250/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 54'000 - 58'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 93

ca. 200 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
972 cm³
38 PS bei 4'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 55'000 - 60'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie



Singer Nine Le Mans Special Speed, 1935

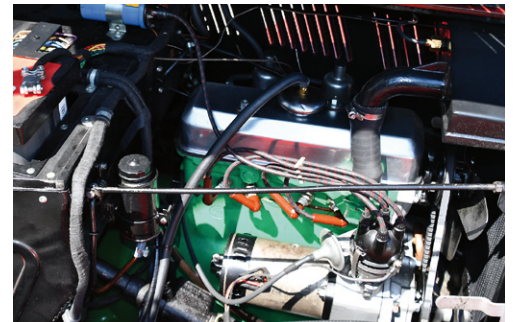
Für viele, wenn nicht die meisten, wird ein Singer Nine Le Mans wie ein Zwilling der MG-Sportwagen TA/TB/TC aussehen, dabei prägte der Singer-Sportwagen die Konkurrenz und nicht umgekehrt. Den Singer nämlich galt es in Wettkämpfen zu schlagen. Technisch waren die Singer mit oberliegender Nockenwelle und hydraulischen Bremsen die Vorreiter. Doch blättern wir zuerst einmal zurück.

1875 gründete der begnadete Ingenieur George Singer seine eigene Firma und begann mit der Herstellung von Fahrrädern. In wenigen Jahren wurde er zum weltgrössten Fahrradhersteller, aber George strebte nach anderem und er begann Motoren zu bauen. Er baute ein Motorfahrrad mit drei Rädern, das bereits Aluminiumfelgen hatte, wie sie später Ettore Bugatti an seinen Rennwagen einsetzte. Die Entwicklungen gingen ständig weiter.

1905 bot Singer das erste benzintriebene Automobil an, zunächst noch mit Motoren aus fremder Fertigung. 1912 kam der grosse Durchbruch mit dem Singer Ten, dem ersten leichtgewichtigen richtigen Auto. Bis dahin waren Autos entweder schwerfällige, überkonstruierte Fahrzeuge oder sogenannte Cycle-Cars gewesen, also Fahrzeuge mit Fahrrad-/Motorrad-Technologie. Der Singer Ten aber wurde der "Rolls Royce of Cyclecars" genannt.

1926 als der Singer Ten langsam veraltet war, führte Singer mit dem Junior wieder ein neues Leichtgewichts-Fahrzeug ein, positioniert als Konkurrent zum Austin 7. Der Junior war kompakt und gleichzeitig komfortabel, beeindruckend war aber insbesondere der 8-HP-Motor. Bereits mit einer oberliegenden Nockenwelle ausgerüstet sollte er die Basis für die Erfolge der nächsten fast dreissig Jahre sein. Einige Tausend Singer Junior wurden verkauft, das war bereits ein grosser Erfolg. Der Nachfolger, der Singer Nine mit einem grösseren Motor aber war noch viel erfolgreicher.

Der Singer Nine nahm als Viersitzer 1933 in Le Mans teil und wurde überraschender 13. im Gesamtklassement. Das war ein hervorragendes Resultat, aber noch wichtiger war, dass er als erster britischer Wagen ohne Kompressor in der Klasse 1100 cm³ den Rudge Whitworth Cup gewann.



Im Jahre 1934 fuhr der kleine Singer Nine Sportwagen beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans 2'203 Kilometer weit, auch das eine beeindruckende Leistung.

Den Erfolgen von Le Mans folgten Siege in Brooklands und in vielen anderen Rennen. Auch für die Privatiers waren die Singer Nine Le Mans ideale Wettbewerbsgeräte.

Der Erfolg in Le Mans wurde sofort ausgeschlachtet und der Zweisitzer Singer Nine Le Mans wurde 1934 lanciert. Dieser kleine Sportwagen wurde sozusagen zum Archetyp des englischen Vorkriegs-Roadster, Attribute wie der stehende Tank hinter den Sitzen oder die herunterklappbare Frontscheibe wurden breit kopiert. 34 PS stark und gut 110 km/h schnell war das neue Modell.

Die Bezeichnung "Nine" kommt übrigens von der britischen Gesetzgebung und der steuertechnischen Umrechnung von Zylinderdurchmesser und Zylinderanzahl, die eben neun (Steuer)-PS ergab.

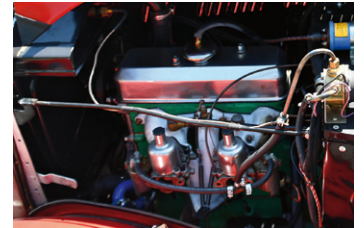
1935 stellte sich zum "normalen" Nine Le Mans das Modell "Nine Le Mans Special Speed", das mit höherer Kompression und zwei SU-Flachstrom-Vergasern 38 PS locker machte. Die Zündung kam von der Schweizer Firma Scintilla. In den Jahren 1936 und 1937 war dieses Modell im Markt erfolgreicher als die Normalversion.

Regelrecht begeistert zeigte sich der Korrespondent der Zeitschriften "Moto-Revue" und "l'Actualité Automobile" nach seiner Testfahrt mit Ausgangspunkt Wembley. Er beschreibt den Singer Nine Le Mans als ein Auto, mit dem man locker den ganzen Tag 80 bis 100 km/h fahren könne ohne zu ermüden. Der Motor werde dabei nicht ausgelaugt. Der Wagen sei gut gerüstet für einfache Wartungsarbeiten. 11 Sekunden benötigte er für die Beschleunigung von 15 auf 50 km/h, in 10 Metern bremste der "Frenchman" den Wagen von 50 km/h auf 0 und als Verbrauch vermeldete er 8 Liter pro 100 km.

Die Kollegen von "The Autocar" berichteten am 5. Juli 1935 über ihre Erfahrungen mit dem Singer Nine Le Mans Special Speed Model. Für den Sprint von 0 auf 96 km/h notierten sie 34.5 Sekunden, als Höchstgeschwindigkeit massen sie 75.63 mph, entsprechend 121.7 km/h, wohlgemerkt bei heruntergeklappter Frontscheibe. Bei steiler Stellung der Scheibe reduzierte sich die Spitzengeschwindigkeit um 12-15 km/h. Der Verbrauch wurde mit 9,4 bis 10,1 Liter pro 100 km errechnet. Beeindruckend fanden sie, dass man aufgrund der Fahrleistungen und des Fahrgefühls nie auf die Idee käme, einen Motor mit weniger als 1'000 ccm vor sich zu haben. Der Motor, gut für 5'500 U/min, strahle besonders auch am Berg und gegenüber dem Normalmodell überzeugte der ruhigere Motorlauf. Weiter lobten sie das Handling und den Komfort der individuell anpassbaren Sitze.



Seltener und Le Mans Classic Grid 1 tauglicher Singer Nine Le Mans mit FIA-HRRCP. Seit 2013 im selben Besitz, wurde das Fahrzeug 2013 bis 2014 komplett restauriert und revidiert. Hierbei wurden Motor und Getriebe revidiert sowie die Karosserie restauriert, zudem wurde ein komplett neuer Kabelbaum angefertigt und das Interieur wurde aufgearbeitet. Belege für über CHF 115'000.00 sind vorhanden. Quirliger, kleiner, Vorkriegsklassiker mit OHC-Motor und hydraulischen Bremsen in sehr gutem Zustand. Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Juni 2013.



Singer Nine Le Mans avec FIA-HRRCP, rare et éligible pour Le Mans Classic Grid 1. Au même propriétaire depuis 2013, la voiture a été entièrement restaurée et révisée entre 2013 et 2014. A cette occasion le moteur et la boîte de vitesses ont été révisés, la carrosserie a été restaurée, un faisceau électrique neuf a été installé et l'intérieur a été rafraîchi. Factures pour plus de FS 115'000.- sont disponibles. Petit classique d'avant-guerre agile en très bon état avec moteur OHC et freins hydrauliques. La dernière expertise en tant que véhicule vétéran a été passée en juin 2013.



Kürzlich publizierten wir Artikel zu folgenden Fahrzeugen



www.zwischengas.com

Unser wöchentlicher Newsletter ist legendär. Jetzt kostenlos anmelden!



Dodge Challenger 340 R/T, 1971

Der erste Dodge Challenger wurde im Modelljahr 1970 eingeführt und gehörte zu der nach dem ersten Ford Mustang benannten Fahrzeuggattung der Pony Cars (Long hood, short deck) kompakter Sportcoupés oder Cabriolets.

Der Challenger war mit dem Plymouth Barracuda der dritten Generation weitgehend baugleich; die Karosserie war leicht modifiziert und der Radstand um 5 cm verlängert. Das Design stammte von Carl Cameron, der bereits den Dodge Charger aus dem Jahre 1966 gezeichnet hatte. Zwar fand der Challenger mit 83.032 verkauften Einheiten im ersten Produktionsjahr eine gute Aufnahme am Markt, doch erschien er zu einer Zeit, zu der sich der Niedergang der Pony-Cars bereits abzeichnete. Nach nur fünf Jahren wurde der Challenger mit dem Ende des Modelljahres 1974 ersatzlos eingestellt. Insgesamt wurden 188.611 Challenger der ersten Generation verkauft.

Den Challenger gab es als Hardtop-Coupé ohne B-Säule und in den Jahren 1970/71 auch als Cabriolet. Das Spitzenmodell der Reihe war der Challenger R/T, den es ausschließlich im Jahre 1970 auch als Cabriolet gab. Das Basismodell sowie auch das R/T-Coupé konnten in einer SE-Version mit Ledersitzen, Vinyl Dach und einer kleineren Heckscheibe geordert werden. Ab dem Jahre 1972 entfiel die R/T- Variante, stattdessen kam eine Rallye genannte Version ins Programm. Zugleich waren ab diesem Zeitpunkt die stärksten Motoren und viele Performance-Extras nicht mehr lieferbar. Ausschließlich im Jahre 1970 war der Challenger T/A erhältlich, ein Homologationsmodell für die Trans-Am-Rennserie, ausgerüstet mit einem speziellen 5,6-l-V8, drei Doppelvergasern und einer GFK-Motorhaube mit einer groß dimensionierten Lufthutze. Die Rohre des Sportauspuffs mündeten seitlich vor den Hinterrädern. Ebenfalls serienmäßig waren Querstabilisatoren vorne und hinten, unterschiedlich breite Reifen an Vorder- und Hinterachse und Heckspoiler. Optional konnten ein Frontspoiler und eine Heckjalousie bestellt werden.

Die Karosserie blieb über die gesamte Laufzeit des Challenger unverändert, zweimal wurde der Kühlergrill modifiziert. Die Modelle 1970/71 hatten einen eingezogenen Grill, der 1971 einen Mittelsteg erhielt. Ab dem Jahre 1972 befand sich der Grill auf einer Höhe mit den Scheinwerfern. Die Modelle der Jahre 1972 bis 1974 sind anhand der von Jahr zu Jahr größer werdenden Stoßstangenhörner zu unterscheiden. Die Heckleuchten reichten im Modelljahr 1970 über die gesamte Wagenbreite. 1971 waren die Rückfahrleuchten seitlich links und rechts des Nummernschildes angeordnet.



Eines von nur 731 Fahrzeugen welche 1971 mit 340 cui Motor und automatischem Getriebe ausgeliefert wurden. Vor einigen Jahren komplett und absolut originalgetreu restauriert. Matching Numbers, Lackierung in der Originalfarbe „Plum Crazy“, originale Klimaanlage. Sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im April 2014.

L'un des 731 véhicules livrés en 1971 avec un moteur de 340 cui et boîte automatique. Entièrement - et absolument fidèle à l'original - restauré il y a quelques années. Matching Numbers, peint dans la couleur d'origine „Plum Crazy“, air conditionné de l'usine. Très bon état.

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

Lot 94

731 Fahrzeuge (340 / Auto)
V8
5'562 cm³
275 SAE-PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 65'000 - 75'000

Story www.wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 95

124 Fahrzeuge (4200)

V8

4'134 cm³

265 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 55'000 - 65'000

Story www.wikipedia.org

Fotos Oldtimer Galerie



Maserati Kyalami 4200, 1978

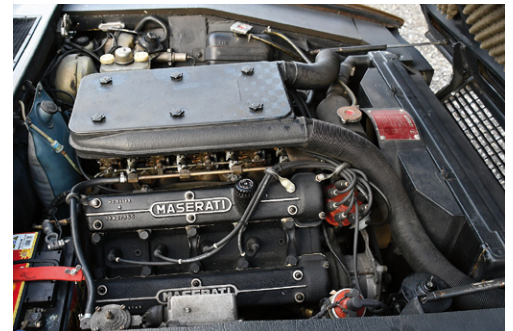
Der Maserati Kyalami war ein Gran Turismo-Coupé des italienischen Automobilherstellers Maserati, das von Herbst 1976 bis Ende 1983 produziert wurde.

Der Wagen war benannt nach dem Kyalami Grand Prix Circuit, einer Rennstrecke in Südafrika, auf der Pedro Rodríguez 1967 in einem Cooper-Maserati ein Formel-1-Rennen gewonnen hatte.

Der Kyalami war das erste neue Auto, das Maserati nach der Übernahme durch Alejandro de Tomaso präsentierte. De Tomaso hatte bereits 1975 erkannt, dass er schnell ein neues Modell vorstellen musste, um öffentlich die Handlungsfähigkeit von Maserati zu beweisen. Allerdings hätte die Entwicklung eines völlig neuen Autos sehr lange gedauert. Andererseits verfügte de Tomaso mit seinem Modell De Tomaso Longchamp über ein Sportcoupé, das ausgereift war, dessen Absatz aber deutlich hinter den Erwartungen zurückgeblieben war und das bislang seine Entwicklungskosten nicht amortisiert hatte. In dieser Lage entschied sich Alejandro de Tomaso dazu, das Konzept des De Tomaso Longchamp ein weiteres Mal zu verwerten und die Konstruktion mit einigen Änderungen als Maserati zu verkaufen.

Das vom Jaguar XJ inspirierte Fahrwerk des Longchamp mit doppelten Querlenkern vorn und hinten wurde ebenso unverändert übernommen wie die Bodengruppe und die Karosseriestruktur. Der Turiner Designer Pietro Frua wurde damit beauftragt, die auf Tom Tjaarda zurückgehende Form des Longchamp so unaufwendig wie möglich zu überarbeiten. Frua gestaltete die äußeren Blechteile mit Ausnahme der Türen und des Kofferraumdeckels neu; da er aber das Layout des Longchamp im Wesentlichen übernahm, bestand zwischen beiden Fahrzeugen eine deutlich wahrnehmbare äußerliche Ähnlichkeit. Die Frontpar-

tie erhielt einen klassischen Maserati-Kühlergrill mit doppelten Rundscheinwerfern, die im Kontrast zu den ansonsten eher eckigen Linien des Fahrzeugs standen. Die beim Longchamp eingebauten Rückleuchten von Alfa Romeo wurden durch etwas breitere Einheiten des Citroën SM ersetzt. Durch Fruas Modifikationen änderten sich auch die Ausmaße des Autos: Der Kyalami war bei gleichem Radstand 50 mm länger und 25 mm niedriger als der Longchamp.



Insgesamt wirkte der Kyalami deutlich eleganter als der Longchamp. Die Karosserie ähnelte in manchen Bereichen der des Fiat 130 Coupé und des etwa gleichzeitig vorgestellten Lancia Gamma Coupé, die beide von Pininfarina entworfen worden waren.

Der Kyalami wurde im Gegensatz zum De Tomaso Longchamp nicht von amerikanischen Ford-Motoren angetrieben, sondern von Maseratis eigenen Achtzylindern. Die Getriebe entsprachen Maserati-Standard. Verfügbar war ein von Testern einhellig als schwergängig zu schalten bezeichnetes Fünfganggetriebe oder eine Dreigangautomatik. Die Automatikversion wurde weit häufiger gekauft als das manuell geschaltete Auto. Insgesamt wurden nur 25 Fahrzeuge mit Schaltgetriebe gebaut, darunter der Prototyp.

Das Interieur wurde weitgehend vom De Tomaso Longchamp übernommen. Gestalterische und technische Besonderheiten früherer Maserati-Modelle, die aus der Verbindung der Marke zu Citroën resultierten, legte der Kyalami ab.

Der Kyalami wurde nach nur vier Monaten Entwicklungszeit im März 1976 auf dem Genfer Autosalon erstmals gezeigt. Die Serienproduktion begann erst Ende 1976, da in der Zwischenzeit weitere Entwicklungsarbeiten durchgeführt werden mussten. Die Karosserien wurden ebenso wie die des De Tomaso Longchamp in externen Werkstätten hergestellt. Die meisten Kyalamis wurden bei der Embo in Turin aufgebaut, einige frühe Modelle möglicherweise auch bei Maggiora.

Anfänglich wurde der Kyalami lediglich mit einer 4,2 Liter großen Ausführung des Maserati-eigenen Achtzylinders angeboten. Der im Wesentlichen seit 1963 unverändert gebaute und erstmals im Maserati Quattroporte I verwendete Motor war mit vier Fallstromdoppelvergasern (Weber 42 DCNF) ausgerüstet und leistete nach Werksangaben 265 PS bei 6'000 Umdrehungen pro Minute.

Die österreichische Fachzeitschrift Auto Revue ermittelte im Sommer 1978 eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h bei einem Schaltgetriebemodell und 225 km/h für ein Automatikfahrzeug; das Automatikmodell beschleunigte in 7,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h. In einem Test von Autocar 1978 hatte der Wagen mit Schaltgetriebe eine Beschleunigung von 0 auf 97 km/h in 7,6 Sekunden. Der Verbrauch lag bei etwa 25 Litern auf 100 km.

Im Sommer 1978 ergänzte Maserati das Motorenangebot: zusätzlich stand nun eine 4,9 Liter große Version des Achtzylinders mit 280 bhp bei 5'600/min zur Wahl.



Einer von nur 124 gebauten Maserati Kyalami 4200, seit 2014 in vierter Hand, 133'000 km. 5-Gang Handschalter, Leder, Servolenkung. Vor einigen Jahren komplett restauriert. Viele Belege vorhanden. Guter bis sehr guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2014.



L'un des seuls 124 Maserati Kyalami 4200 construits, en quatrième main depuis 2014, 133'000 km. Boîte manuelle à 5 vitesses, cuir, direction assistée. Complètement restauré il y a quelques années. Beaucoup de factures disponibles. Bon à très bon état.

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





Lot 96

1'175 Fahrzeuge (RHD)
6 Zylinder Reihe
3'442 cm³
162 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 95'000 - 115'000

Story www.zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie

Jaguar XK 120 Open Two Seater, 1952

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. 160 PS bei 5200 Umdrehungen leistete das Aggregat, das noch bis in die Neunzigerjahre in diversen Jaguar-Modellen Dienst leisten sollte.

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 Prototypen 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 meisterlichen 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 Monthéry 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.

Natürlich wollte William Lyons seine Autos auch im Rennsport siegen sehen. 1950 gewannen die Engländer Appleyard ohne Strafpunkte in ihrer Hubraumklasse an der 13. französischen Alpensternfahrt, dazu kamen diverse Spezialpreise und natürlich der Alpenpokal.

In Le Mans hätten Leslie Johnson und Bert Hadley im Jahr 1950 beinahe eine Sensation produziert, als sie gegen Ende des Rennens Jagd auf die beiden führenden Talbot machten. Doch in der 21. Stunde stellte die Kupplung ihren Dienst ein, was einen Ausfall zur Folge hatte.

Der Sieg folgte dann im Jahr darauf, dann allerdings im Jaguar C-Type, der ja bekanntlich auf dem XK 120 basierte. Als Trost für den Misserfolg in Le Mans von 1950 dienten sicherlich Siege beim Marathon de la Route, bei der Akropolis Rallye, beim Tulpenrallye und bei der RAC-Rallye.

Der Jaguar XK 120 war ein Preisknüller! In Grossbritannien wurde er für unter 1000 britische Pfund angeboten, in der Schweiz kostete er 19'450 Franken. Das war zwar viel Geld, schliesslich kostete ein Käfer knapp ein Drittel davon, aber die Konkurrenz in Form des Mercedes 220 Cabriolet B war teurer (CHF 21'750) oder kaum günstiger wie der Porsche 356 als 1,3-Liter-Cabriolet (CHF 17'160), aber substantiell langsamer!

Kein Wunder liebten ihn die Testfahrer der ersten Stunde. Und man muss sich vor Augen halten, dass Ende der Vierzigerjahre der Massstab auch ein ganz anderer war. Die Zeitschrift "The Motor" war eine der ersten, die sich hinter das Lenkrad eines Serienfahrzeugs setzen konnte: "Der Jaguar XK 120 bewies sich kürzlich als das schnellste Modell, das wir je einem Strassentest unterzogen haben. Der Wagen beschleunigte, ausgerüstet mit Verdeck, in 44.6 Sekunden auf 100 Meilen pro Stunde (161 km/h). Dies verdient allerdings besondere Beachtung, denn es muss erwähnt werden, dass hierzu im vierten Gang aus dem Stand beschleunigt wurde und somit deutlich schnellere Zeiten möglich sind, wenn man die Gänge durchschaltet."

Die enorme Elastizität und Bedienungsfreundlichkeit des Doppelnockenwellen-Motors zieht sich denn auch durch alle damaligen Testberichte. Der "Motor" XK 120 beschleunigte in zehn Sekunden auf 60 MPH (96 km/h) und lief 124,6 MPH (200,5 km/h) schnell - sensationell für jene Zeit, zumindest in dem Preissegment.

Was die Testfahrer aber fast noch mehr überzeugte, war die Tatsache, dass der Jaguar keine hohen Ansprüche an den Fahrer setzte und dass man sozusagen jeden Mann oder jede Frau von der Strasse in den XK 120 setzen konnte, ohne sich Gedanken über dessen Gesundheit machen zu müssen. "Der Motor ist überhaupt nicht nervös, seine Beherrschung erfordert keinerlei besondere Eignung, wenn man von dem für hohe Geschwindigkeiten unabdingbarem guten Reaktionsvermögen absehen will", stand in der deutschen Zeitschrift "das Auto" im Jahre 1951.



RHD. Matching-Numbers, Heritage-Trust-Certificate und FIVA-ID. Schöner XK 120 Roadster mit Stahlfelgen, Radkappen und Spats. Auf Wunsch des aktuellen Besitzers wurde ein spezielles Hardtop angefertigt und montiert, welches auch für grossgewachsene Personen genügend Platz bietet. Das Stoffverdeck inklusive Gestänge wurden demontiert und kann beim Einlieferer abgeholt werden. Guter Zustand.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug im August 2014.

Conduite à droite. Matching-Numbers, Heritage-Trust-Certificate et ID FIVA. Belle XK 120 Roadster avec jantes en acier, chapeaux de roue et Spats. À la demande du propriétaire actuel, un hardtop spécial a été fabriqué et monté, offrant suffisamment d'espace aussi pour les personnes de grande taille. La capote, y compris la timonerie, a été démontée et peut être récupérée chez le vendeur. Bon état.

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



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 Steigerungsgebote schriftlich mitteilen. Diese Gebote gelten als maximale Gebote ohne Aufgeld, MwSt und Zoll. Änderungen eines schriftlichen Gebotes bedürfen der Schriftform; sie müssen spätestens am Vorabend des Auktionstages vorliegen.
- Online mitbieten ist auf www.invaluable.com und www.swissauctioncompany.com möglich, bitte registrieren Sie sich rechtzeitig auf der entsprechenden Seite!

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 ausgedeutet 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, Änderungen 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, Wandlungs- 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 Zahlungsverzögerung 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, 19. Oktober 2019

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.
- Enchérir en ligne est possible sur www.invaluable.com et www.swissauktioncompany.com, veuillez vous inscrire à temps sur la site correspondante!

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 adjudgé 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 adjudgés 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 adressées 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 adjudgés 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, 19 octobre 2019



- Schriftlicher Kaufauftrag / ordre d'achat**
- Anmeldung telefonischer Gebote / demande de miser par téléphone**

Auktion vom 19. Oktober 2019
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 18. Oktober 2019, 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 18 octobre 2019 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 E-Mail an / ou par e-mail à:
info@oldtimergalerie.ch

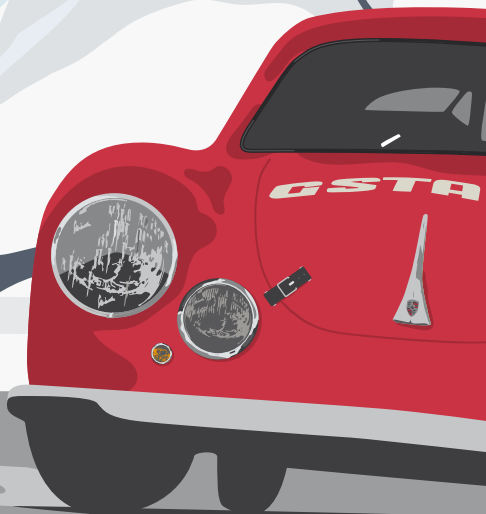
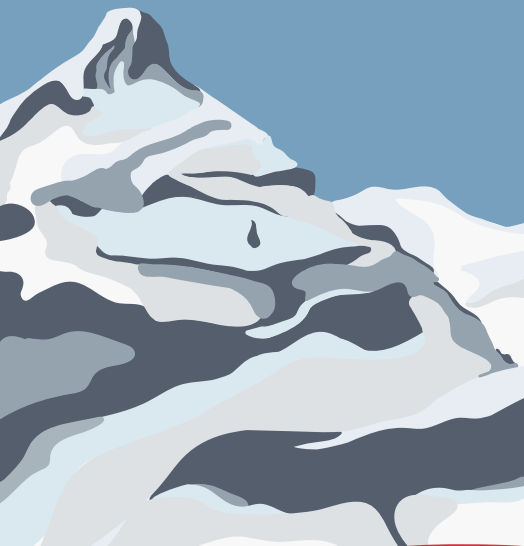
GSTAARD



CLASSIC CAR AUCTION

SUNDAY DECEMBER 29TH 4:00 PM

FESTIVALZELT GSTAAD



17

18

19



CRAFTING TOMORROW IS A NEVER ENDING STORY
WHAT'S YOUR NEXT ACHIEVEMENT?

DEFY
INVENTOR



THE WORLD'S MOST POWERFUL SPACESHIP. FOR NOW.


ZENITH
THE FUTURE OF SWISS WATCHMAKING SINCE 1865

Sonderegger

Uhren und Schmuck



Bern Murten Mürren