



Auktion Auction

Klassische Automobile & Motorräder
Classic cars & motorcycles

16. Oktober 2021

13.30 Uhr

Vorbesichtigung | Viewing
9. - 15. Oktober 2021



OLDTIMER GALERIE TOFFEN
THE SWISS AUCTIONEERS

www.TheSwissAuctioneers.swiss



OLDTIMER GALERIE TOFFEN
THE SWISS AUCTIONEERS

**Wir erfüllen
Jugendträume**

VERKAUFS-AUSSTELLUNG

AUKTIONEN

RESTAURANT



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

5 Minuten ab Flughafen Bern.

**Offen Montag bis Samstag
10.00 bis 18.00 Uhr**

Erstes Wochenende im Monat geschlossen!

Classic Car Auction
29. Dezember 2021, Gstaad

Klassische Automobile & Motorräder
26. März 2022, Toffen

Classic Car Auction
28. Mai 2022, SCW Luzern

Fahrzeuganmeldungen und Katalogbestellungen sind jederzeit möglich!

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

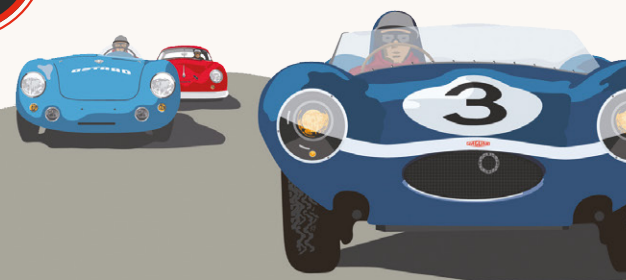
Tel. +41 (0)31 819 99 90
mail@restaurant-event.ch
www.restaurant-event.ch

**OLDTIMER GALERIE
INTERNATIONAL GMBH**

Gürbestrasse 1
CH-3125 Toffen

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

www.TheSwissAuctioneers.swiss



AUKTION

Klassische Automobile & Motorräder

Samstag 16. Oktober 2021 | 13.30 Uhr

Vorbesichtigung:

| | | |
|--------------------|-------------------|---|
| Samstag - Montag | 9. - 11. Oktober | 10.00 - 18.00 Uhr |
| Dienstag - Freitag | 12. - 15. Oktober | 10.00 - 20.00 Uhr |
| Samstag | 16. Oktober | 09.00 - 13.30 Uhr, nur für registrierte Bieter |

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:

Wenn Sie vor Ort mitbieten wollen, dann senden Sie uns eine E-Mail mit Betreff Auktion 16.10. an info@oldtimergalerie.ch mit folgenden Informationen:

- Vorname und Name, Postanschrift, PLZ/Ort/Land, Telefonnummern
- Begründung, weshalb Sie persönlich ohne Begleitperson vor Ort mitbieten möchten

Wir werden Ihnen dann eine Bieternummer zuweisen und diese am Auktionstag für Sie bereithalten.

Aufgrund der aktuell geltenden Corona-Bestimmungen für Veranstaltungen, werden wir am 16. Oktober 2021 die maximale Besucherzahl von 250 Bietern mit gültigem COVID-Zertifikat nicht überschreiten!

Deshalb bitten wir Sie höflich, uns am 16. Oktober 2021 nur zu besuchen, wenn Sie ernsthaft mitbieten wollen – **der Katalog berechtigt nicht zum Eintritt am Auktionstag und es werden auch keine zusätzlichen Eintritte vergeben!**

Beachten Sie bitte auch, dass wir im Restaurant bei schlechtem Wetter gleichzeitig nur 100 Gäste bewirten können.

Auf dem Aussengelände findet keine Festwirtschaft statt.

Auktionsbedingungen:

Die Teilnahme an der Auktion erfolgt mit Anerkennung und vorbehaltloser Annahme der Auktionsbedingungen welche auf Seite 97 des Kataloges oder auf www.TheSwissAuctioneers.swiss nachgelesen werden können.

An alle Bieter:

- Ihre Bieterkarte liegt für Sie bei uns bereit.
- Telefonische Gebote werden unter den Nummern +41 (0)31 8196161, +41 (0)31 8196162 und +41 (0)31 8196163 entgegengenommen.
- Schriftliche Gebote sind bis spätestens 15. Oktober 2021, 20.00 Uhr mit dem Kaufauftrag auf Seite 100 des Kataloges bei der Oldtimer Galerie in Toffen - **idealerweise per E-Mail an info@oldtimergalerie.ch** - einzureichen.
- Online mitbieten ist auf www.invaluable.com und www.swissauctioncompany.com möglich, bitte registrieren Sie sich rechtzeitig auf der entsprechenden Plattform!

Ausstellungsräume und Auktion:

Oldtimer Galerie International GmbH

Gürbestrasse 1 | CH-3125 Toffen

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

info@oldtimergalerie.ch | www.TheSwissAuctioneers.swiss

Bezahlung des Auktionskataloges (CHF 40.00):

Valiant Bank , CH-3001 Bern

Swift: VABECH22

IBAN: CH31 0630 0016 6018 2620 8

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



AUCTION

Classic cars & motorcycles

Saturday, October 16th 2021 | 1:30pm

Viewing:

| | | |
|-------------------|---------------------|---|
| Saturday - Monday | October 9th - 11th | 10:00am - 6:00pm |
| Tuesday - Friday | October 12th - 15th | 10:00am - 8pm |
| Saturday | October 16th | 9:00am - 1:30pm, for registered bidders only |

The vehicle descriptions are based on the owners indications!

Additional pictures, complements as well as **late entries** you will find on **www.TheSwissAuctioneers.swiss**

Ask to see the vehicle documents!

Auction access:

If you wish to bid at the auction in person, we would kindly ask you to send us an email with reference "auction 16.10." to info@oldtimergalerie.ch providing us with the following information:

- First Name, Name, Postal Address, ZIP-Code, Country, Tel. Number(s)
- Reason why you prefer to be at the auction personally and without accompaniment

We will then provide you with a bidder number, ready for you to pick up on your arrival at the auction.

In order to satisfy current Corona-related restrictions we will have a limit of 250 visitors/bidders **with valid COVID-Certificate** present during our auction held on October 16th, 2021!

Therefore, we kindly ask you only to come to the auction if you are seriously interested in bidding on any of the auction entries.

The possession of the auction catalogue does not entitle you to get access to the auction room and no additional visitors will be accepted!

Please also note, that max. 100 visitors will be served in the Restaurant at any time and that for this event there will not be the usual hospitality in front of the restaurant.

Terms and conditions of auction:

Any participation in our auction is the recognition and unconditional acceptance of the present Terms & Conditions as printed on page 98 of the catalogue and shown on www.TheSwissAuctioneers.swiss.

To all bidders:

- Your bidders paddle is ready at our front desk.
- Telephone bids are taken by the following numbers: +41 (0)31 8196161, +41 (0)31 8196162 and +41 (0)31 8196163.
- Written bids are accepted with complete filled in form (page 100 in the catalogue) until October 15th 2021 at 8:00pm at the Oldtimer Galerie in Toffen - **best sent by e-mail to info@oldtimergalerie.ch**
- Online bidding is possible on **www.invaluable.com** and **www.swissauctioncompany.com**, please register in time on the relevant site!

Viewing and auction:

Oldtimer Galerie International GmbH
Guerbestrasse 1 | CH-3125 Toffen
Phone +41 (0)31 8196161 | Fax +41 (0)31 8193747
info@oldtimergalerie.ch | **www.TheSwissAuctioneers.swiss**

Catalogue payment (CHF 40.00):

Valiant Bank , CH-3001 Bern

Swift: VABECH22

IBAN: CH31 0630 0016 6018 2620 8

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

VENTE AUX ENCHÈRES

Voitures & motos de collection

Samedi 16 octobre 2021 | 13 h 30

Visite préliminaire:

| | | |
|------------------|-----------------|--|
| Samedi - Lundi | 9 - 11 octobre | 10 h 00 - 18 h 00 |
| Mardi - Vendredi | 12 - 15 octobre | 10 h 00 - 20 h 00 |
| Samedi | 16 octobre | 9 h 00 - 13 h 30, uniquement pour les enchérisseurs enregistrés |

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 de véhicules!

Accès à la vente aux enchères:

Si vous souhaitez enchérir en personne à la vente aux enchères, nous vous demandons de bien vouloir nous envoyer un courriel avec la référence „vente aux enchères 16.10.“ à info@oldtimergalerie.ch en nous fournissant les informations suivantes :

- Prénom, Nom, Adresse postale, Code postal, Pays, Numéro(s) de téléphone
- Raison pour laquelle vous préférez assister à la vente aux enchères personnellement et sans accompagnement.

Nous vous fournirons alors un numéro d'enchérisseur, que vous pourrez retirer à votre arrivée à la vente aux enchères.

Afin de satisfaire aux restrictions actuelles liées à Corona, nous aurons une limite de 250 visiteurs/enchérisseurs avec un certificat COVID valide présents lors de notre vente du 16 octobre 2021!

Par conséquent, nous vous demandons de ne venir à la vente aux enchères que si vous êtes sérieusement intéressé par une enchère sur l'un des objets proposés - **la possession du catalogue de la vente ne vous donne pas le droit d'accéder à la salle de vente et aucun visiteur supplémentaire ne sera accepté!**

Veillez également noter que nous ne pouvons servir que 100 personnes à la fois dans le restaurant en cas de mauvais temps. Il n'y aura pas de restauration dans l'espace extérieur.

Conditions des ventes aux enchères:

La participation à la vente aux enchères implique l'acceptation inconditionnelle des conditions de vente qui se trouvent à la page 99 du catalogue ou sur www.TheSwissAuctioneers.swiss.

Pour tous les enchérisseurs:

- Votre carte d'enregistrement sera prête chez nous.
- Les offres téléphoniques sont prises en considération aux numéros: +41 (0)31 8196161, +41 (0)31 8196162 et +41 (0)31 8196163
- Les offres écrites doivent parvenir - **de préférence par e-mail à info@oldtimergalerie.ch** - à l'Oldtimer Galerie à Toffen jusqu'au 15 octobre 2021 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!

Salles d'exposition et vente aux enchères

Oldtimer Galerie International GmbH
Guerbestrasse 1 | CH-3125 Toffen
Tél. +41 (0)31 8196161 | Fax +41 (0)31 8193747
info@oldtimergalerie.ch | www.TheSwissAuctioneers.swiss

Versement pour le catalogue (CHF 40.00):

Valiant Bank, CH-3001 Bern

Swift: VABECH22

IBAN: CH31 0630 0016 6018 2620 8

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



! WICHTIG / IMPORTANT / IMPORTANTE !



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

7% Einfuhrumsatzsteuer, kein Zoll



9% BTW, geen invoerheffing



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



Import taxes for cars:

Duty – 2.5% based on the invoice value of the car

Merchandise Processing Fee – 0.3464% based on the invoice value of the car (\$485.00 max)

Harbor Maintenance Fee – 0.125% based on the invoice value of the car

Customs Bond – 0.4% based on 3 x times the value of the car, plus the duty amount and users' fees

Note: if the invoice value is more than \$66,000.00 we recommend buying an annual bond with US Customs for \$800.00. It will cover this import and any import, of any commodity, that the client has over the next 12 months.

Aufgrund laufender Änderungen durch die Behörden wird keine Gewähr für die Richtigkeit der obigen Angaben übernommen!

Due to ongoing changes by the authorities, no responsibility is taken for the correctness of the information above!

En raison des modifications permanentes apportées par les autorités, aucune responsabilité n'est assumée quant à l'exactitude des informations ci-dessus !

VINTAGE CAR MAGAZINE

For Pioneer, Veteran, Vintage, Pre-War, Classics and Youngtimers

vintagecarmagazine.ch

INDEX

| Kurzbeschreibung | Lot-Nr. | Kurzbeschreibung | Lot-Nr. |
|---|---------|--|---------|
| AEBI Transporter TP20, 1972 | 129 | Mercedes 220 Cabriolet B, 1952 | 144 |
| Alfa Romeo Giulia 1600 Spider, 1963 | 147 | Mercedes 220 S Cabriolet, 1957 | 199 |
| Alfa Romeo GTV 2.0 Twin-Spark, 1995 | 112 | Mercedes 230 SL, 1964 | 132 |
| Alfa Romeo Montreal, 1973 | 176 | Mercedes 230 SL, 1965 | 158 |
| Alvis TE21 Drophead Coupé, 1965 | 200 | Mercedes 230 SLK, 1998 | 164 |
| Armstrong Siddeley Hurricane 16, 1948 | 137 | Mercedes 250 S, 1966 | 116 |
| Aston Martin V12 Vanquish, 2003 | 165 | Mercedes 280 CE, 1978 | 192 |
| Austin-Healey 3000 Mk II BJ7, 1962 | 195 | Mercedes 280 SL R107, 1981 | 134 |
| Bentley Mark VI Saloon, 1952 | 146 | Mercedes 280 SL R107, 1983 | 187 |
| Bentley Mulsanne Turbo, 1985 | 163 | Mercedes CLA 45 AMG Shooting Brake, 2017 | 169 |
| Bentley S3 Saloon, 1963 | 197 | MG A 1500 Roadster, 1955 | 157 |
| BMW 320/6 E21, 1977 | 113 | MG A 1600 Roadster, 1960 | 140 |
| BMW 635 CSi, 1981 | 175 | MG F 1.8 MPI, 1997 | 105 |
| Bristol 401, 1953 | 181 | MG F 1.8 VVC, 1999 | 106 |
| Chevrolet Impala Convertible, 1964 | 141 | MG F 1.8 VVC Silverstone, 2000 | 107 |
| Chrysler 300 Convertible, 1966 | 180 | MG TF 160, 2002 | 108 |
| Citroën 2 CV 6 Charleston, 1984 | 117 | Moto Guzzi 500 Falcone, 1956 | 125 |
| DeLorean DMC-12, 1981 | 154 | Norton Dominator 88 De Luxe, 1953 | 126 |
| DKW 3=6 Sonderklasse, 1957 | 193 | Opel GT 1100 SR, 1969 | 104 |
| Ferrari 400i, 1980 | 145 | Ordonnanzrad 05, 1979 | 120 |
| Ferrari 456M GT, 2000 | 170 | Peugeot 403 BD, 1965 | 136 |
| Ferrari 599 GTB Fiorano, 2009 | 172 | Plymouth P15 Special Deluxe Business Coupe, 1948 | 160 |
| Ferrari F355 F1 Spider, 1999 | 189 | Porsche 911 (993) Carrera 2, 1995 | 152 |
| Ferrari Mondial 3.2 Cabriolet, 1986 | 138 | Porsche 911 (996) Turbo, 2002 | 167 |
| Fiat 508 Balilla Spider, 1934 | 155 | Porsche 911 E, 1969 | 202 |
| Fiat 509 Sport, 1928 | 198 | Range Rover Classic Vogue 3.5i, 1988 | 159 |
| Fiat Baldi BB5 Frog, 1975 | 151 | Renault Avantime, 2001 | 102 |
| Fiat Greppi 508C Sport Spider, 1940 | 179 | Rolls-Royce Silver Cloud II, 1961 | 173 |
| Fiat Punto GT, 1996 | 101 | Rolls-Royce Silver Shadow, 1968 | 143 |
| Fiat Abarth 500 Assetto Corse, 2009 | 166 | Rolls-Royce Silver Spur, 1982 | 133 |
| Ford F150 Harley-Davidson Edition, 2006 | 171 | Rover 75 2.0 V6 Tourer, 2003 | 111 |
| Ford Mustang 289 Convertible, 1965 | 118 | Rover P6 2000 Mk I Automatic, 1968 | 109 |
| Ford Thunderbird Convertible, 1960 | 156 | Sbarro Onyx, 1992 | 110 |
| Fram-King Fulda S7, 1957 | 149 | Subaru SVX 3.3 Coupé Swiss Pack 4WD, 1995 | 162 |
| Honda CL77 305 Scrambler, 1966 | 127 | Toyota 2000 Corona Mark II, 1976 | 182 |
| Hürlimann D100, 1947 | 130 | Triumph 1800 Roadster, 1947 | 148 |
| Jaguar 3.8-Litre S-Type, 1965 | 131 | Triumph Daytona 675 Triple, 2012 | 124 |
| Jaguar 3.8-Litre S-Type, 1966 | 103 | Triumph Spitfire Mk IV, 1972 | 191 |
| Jaguar 3.8-Litre S-Type, 1966 | 188 | Triumph Super Eight Saloon, 1933 | 119 |
| Jaguar XJ-S V12 Le Mans Special Edition, 1988 | 153 | Triumph TR 6, 1973 | 184 |
| Jaguar XK 120 Open Two Seater, 1954 | 161 | Triumph TR 6, 1974 | 135 |
| Jaguar XK 140 Drophead Coupe, 1955 | 177 | Triumph TR3 Roadster, 1957 | 186 |
| Kawasaki ER-6n ABS, 2012 | 123 | Triumph TR7 Cabriolet, 1981 | 115 |
| Lamborghini 400 GT Espada Series 3, 1975 | 201 | Velosolex S 3800, 1993 | 121 |
| Lancia Flavia 2000 HF Coupé, 1974 | 142 | VW Käfer „Brezel“, 1950 | 190 |
| Lancia Fulvia 1600 HF, 1971 | 174 | VW Käfer 1200 Cabriolet, 1964 | 194 |
| Lancia Fulvia 3 1.3 S, 1975 | 114 | VW Käfer 1303 L Cabriolet, 1976 | 139 |
| Maserati Indy 4200, 1970 | 196 | VW Karmann Ghia Typ 14 Cabriolet, 1967 | 185 |
| Maserati Quattroporte IV Ottocilindri, 1997 | 168 | Willys Jeep CJ-2A, 1946 | 183 |
| Matford F 82 A Cabriolet, 1938 | 178 | Wolf R4F6 Anhänger, 1984 | 128 |
| Mazda R360 Coupé, 1964 | 150 | Yamaha XS 1100, 1978 | 122 |

Änderungen und Nachträge möglich - Bitte beachten Sie:
Changes and late entries possible - please consult:
Changements et suppléments possible - Veuillez consulter:

www.TheSwissAuctioneers.swiss

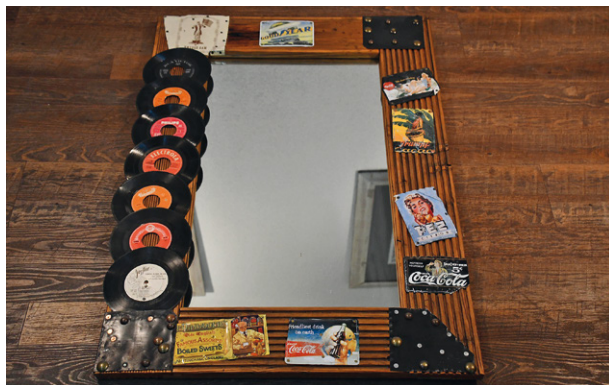




- Lot 1: Kunststoffplaketten 29x13.5 cm** CHF 20 - 40
 Kolorierte Reliefs von 4 Touren der 1910er - 1930er Jahre
- Lot 2: Gobelinstickereibilder** CHF 200 - 400
 8 Bilder der ersten Automobile, je ca. 30x40 cm
- Lot 3: Jaguar Kalender** CHF 70 - 140
 Kalender der Jahr 1986, 1990, 1991, 1992, 1997, 1999 und 2003
- Lot 4: Automobilliteratur** CHF 200 - 400
 9 Bücher verschiedenster Themen in Deutsch, Englisch und Französisch

Lot 5: Lithographie Ferrari F40
 Lithografie von Rolf Widmer, No 257/450
 Limitiert, nummeriert und signiert, in Metallrahmen 62x74 cm

CHF 200 - 250



Lot 6: Dekorspiegel CHF 300 - 500
 Spiegel mit Holzrahmen ca. 105x75 cm, Unikat mit Emailletafeln und Single-Schallplatten gestaltet

Lot 7: Schweizer Marken- und Clubabzeichen CHF 150 - 300
 12 originale Wappen und Logos Schweizer Lastwagenmarken und Automobilclubs



- Lot 8: Suchscheinwerfer** CHF 50 - 100
Lot 9: Mascot Chevrolet CHF 50 - 100
Lot 10: Mascot Flugzeug CHF 50 - 100
Lot 11: M.A.N. Kühlerlogo CHF 40 - 80
Lot 12: Diverse Automobilembleme CHF 40 - 80
Lot 13: Kühlerdeckel Renault 4CV CHF 30 - 50
Lot 14: Isotta-Fraschini Kühlerstrebe CHF 200 - 300

- Lot 15: Mascot „Schwan“** CHF 100 - 150
Lot 16: Mascot auf Holzsockel Michigan CHF 80 - 120
Lot 17: Modellauto Fiat 124 Spider in Glühbirne CHF 50 - 100
Lot 18: Mascot auf Holzsockel Chevrolet CHF 80 - 120
Lot 19: Fernthermometer Standard CHF 80 - 120
Lot 20: Modellauto Volvo 1927 CHF 50 - 100
Lot 21: Mascot auf Sockel „Jet“ CHF 80 - 120
Lot 22: Mascot „Bulldogge an Kette“ CHF 250 - 350





- Lot 23: Handscheinwerfer** CHF 30 - 50
- Lot 24: Lenkrad GT mit Adapter Alfa Romeo Giulia** CHF 50 - 100
- Lot 25: Lenkrad MG TC** CHF 100 - 200
- Lot 26: Lucas Tripod Scheinwerfer** CHF 50 - 80
- Lot 27: 2 Brooklands Scheiben** CHF 100 - 200
- Lot 28: Kartenlampe & Zigarettenanzünder** CHF 30 - 50

Lot 29: Holzmodell 30er Jahre Sedan CHF 50 - 80
 Holzmodell mit Fach unter der klappbaren Motorhaube, ca. 40x12 cm



Lot 30: DTM Modellsammlung CHF 150 - 250
 12 Minichamps Modelle der DTM Alfa Romeos, Mercedes und Opel der 1990er Saison, Massstab 1:43

Lot 31: Formel 1 Modellsammlung CHF 150 - 250
 10 Minichamps und Onyx Modelle der Formel 1 Ferrari, Sauber, Tyrell und Ligier aus der Mitte der 90 Jahre, zusätzlich Helmmodelle von Michael Schumacher, David Coulthard und Heinz Harald Frentzen



Lot 32: Pocket Bike Repsol Honda Valentino Rossi CHF 400 - 600
 Fahrtüchtiges Pocket Bike, liebevoll im Stil der 2003er Repsol Honda von Valentino Rossi lackiert.

Lot 33: Alfa Romeo 17" Radsatz CHF 800 - 1'000
 4 17" Felgen mit Bereifung 225/45-17, unter anderem passend zu Alfa Romeo 155, 156 und GTV

Lot 34: BMW 750/850 Radsatz CHF 1'000 - 1'200
 4 originale und unbeschädigte BMW Felgen mit Bereifung 225/50-16, passend zu BMW E31 und E32



TRÄUME ERFÜLLEN?



Suchen

NEUE SUCHE LETZTE SUCHEN (0)

Fahrzeugtyp
Personenwagen

PS von 300 bis

Außenfarbe
Rot

Aufbau
Cabriolet

TREFFER ANZEIGEN

Ihr neues Spielzeug

AUTO

SCOUT 24



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Fiat Punto GT, 1996

Dieser Punto GT mit seinem 1.4-Liter Turbomotor und 132 PS stammt aus Schweizer Auslieferung und wurde am 1. Dezember 1996 erstmals zugelassen. Trotz 248'000 gefahrenen Kilometern, befindet sich der kleine Flitzer in gutem Zustand. Bei 110'000 km wurde der Turbolader ersetzt, bei 237'000 km fand der letzte Zahnriemenwechsel statt. Felgen, Fahrwerk und Sportbremscheiben sind im Fahrzeugausweis eingetragen. Die letzten Jahre wurde der Fiat nur noch gelegentlich mit Händlerschildern gefahren. Die letzte MFK erfolgte im Januar 2011.

This Punto GT with its 1.4-litre turbo engine and 132 hp comes from Swiss delivery and was first registered on 1 December 1996. Despite 248'000 km driven, the little sporty car is in good condition. The turbocharger was replaced at 110'000 km and last replacement of the timing belt was at 237'000 km. Rims, suspension and sports brake discs are noted in the vehicle registration. The last years the Fiat was only occasionally driven with dealer plates. The last MOT took place in January 2011.



Lot 101

Stückzahl unbekannt
4 Zylinder Reihe, Turbo
1'372 cm³
132 PS bei 5'750/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 2'500 - 3'500

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Renault Avantime, 2001

Dieser avantgardistische Renault stammt aus Schweizer Auslieferung und wurde am 27. September 2001 erstmals in Luzern zugelassen. Ausgestattet mit 2.9-Liter V6, 6-Gang Getriebe, Leder, Klimaanlage, Glas-Schiebedach, Navigation und Vielem mehr, betrug der Neupreis CHF 65'000.-. 2008 wechselte das Fahrzeug zum zweiten Besitzer und wurde 2009 abgemeldet. Seither wurde die seltene Coupé-Limousine mit den riesigen Türen gelegentlich mit Händlerschildern gefahren. Mit nun 172'500 gefahrenen Kilometern, befindet sich der Avantime in gutem Originalzustand. Die letzte MFK erfolgte im Juni 2008.

This very avantgarde Renault is a Swiss delivery and was first registered on the 27th September 2001 in Lucerne. Equipped with a 2.9 litre V6 engine, a six speed gearbox, leather interior, air conditioning, glass sunroof, navigation system and much more the price paid knew was an staggering 65,000 Swiss Francs. In 2008 the car arrived with its second owner and in 2009 was taken off the road. Since then this exceedingly rare Coupé-limousine with its huge doors was occasionally driven with dealer plates. Having covered 172'500 kilometres as of today, the Avantime is in good original condition and the last MOT was completed in June 2008.



Lot 102

8'545 Fahrzeuge (alle Motoren)
V6
2'946 cm³
207 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 5'500 - 6'500

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Lot 103

5'418 Fahrzeuge (3.8 LHD)
6 Zylinder Reihe
3'781 cm³
223 SAE-PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 5'000 - 10'000

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Jaguar 3.8-Litre S-Type, 1966

Dieser S-Type mit Baujahr 1966 stammt aus Schweizer Auslieferung, hat aber die 1. Inverkehrsetzung im Ausweis erst im April 1974. 2009 wurde das Fahrzeug vom Einlieferer übernommen und in dessen Halle gestellt. Getriebeaufhängung und Kardanwelle sind defekt und der Wagen wurde nicht gestartet. Es handelt sich um ein Restaurationsobjekt oder einen Teileträger mit Schweizer Fahrzeugausweis.

This S type with its production year 1966 is a Swiss delivery, but was first registered eight years later, in April 1974. In 2009 the car was taken over by the vendor and

dry stored on his premises. Gearbox mounts and the drive shaft are defective, and the engine has not been started. It is thus an ideal restoration project or source for valuable parts. The car has a Swiss registration.

Ce type S avec l'année de production 1966 est une livraison suisse, mais a été enregistré qu'en avril 1974. En 2009, la voiture a été reprise par le vendeur et stockée à sec. Les supports de boîte de vitesses et l'arbre de transmission sont défectueux, et le moteur n'a pas été démarré. Elle est donc un projet de restauration ou une source de pièces. Permis de circulation suisse.

Lot 104

3'573 Fahrzeuge (1100 SR)
4 Zylinder Reihe
1'078 cm³
60 PS bei 5'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 15'000 - 20'000

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veuillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Opel GT 1100 SR, 1969

Dieser GT stammt aus Schweizer Auslieferung und wurde am 22. Mai 1969 in Genf erstmals zugelassen. 2011 wurde die „arme Leute Corvette“ vom Einlieferer übernommen. Dieser liess den Wagen neu lackieren und vor ca. drei Jahren wurden die Synchronringe im Getriebe ersetzt. Im Innenraum wurden die Teppiche sowie der Dachhimmel kürzlich ersetzt. Der Opel befindet sich in gutem bis sehr gutem Zustand. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im August 2021.**

*This little GT is a Swiss delivery and was registered for the first time in Geneva on 22nd May 1969. In 2011 this "poor-mans-Corvette" was acquired by its current owner. He had the car repainted and about three years ago the gear synchros were replaced. Recently the interior received new carpets and a new headliner. The Opel is in good to very good condition **with the last Swiss Veteran MOT dating from August 2021.***



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

MG F 1.8 MPI, 1997

Dieser MG F stammt aus Schweizer Auslieferung und wurde am 1. Juli 1997 erstmals zugelassen. Das gut gestempelte Serviceheft mit dem letzten Zahnriemenwechsel und Wechsel der Zylinderkopfdichtung bei 131'000 km zeigen den technischen Pflegezustand des Cabrios. Mit nun 140'000 km auf der Uhr befinden sich Motor, Mechanik und Innenausstattung in gutem Zustand. Die Karosserie weist einen Hagelschaden auf. **Die letzte MFK erfolgte im September 2021.**

*This MG F comes from a Swiss delivery and was first registered on 1 July 1997. The well-stamped service booklet with the last timing belt change and change of the cylinder head gasket at 131'000 km show the technical maintenance condition of the convertible. With now 140'000 km on the clock, engine, mechanics and interior are in good condition. The body has a hail damage. **The last MOT took place in September 2021.***

Lot 105

26'237 Fahrzeuge (1995-99)
4 Zylinder Reihe
1'796 cm³
120 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 2'000 - 3'000

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

MG F 1.8 VVC, 1999

Dieses MG F Cabriolet stammt aus dem letzten Baujahr der ersten Serie und wurde am 29. Januar 1999 durch die Emil Frey AG in Zürich ausgeliefert. Das lückenlose Serviceheft zeigt den letzten Zahnriemenwechsel 2013 bei 98'500 km sowie den Wechsel der Zylinderkopfdichtung 2016 bei 108'000 km. Mit nun 123'300 gefahrenen Kilometern befindet sich der MG in gutem Allgemeinzustand und wird mit optionalem Hardtop an einen neuen Besitzer übergeben. Die letzte MFK erfolgte im Dezember 2012.

This MG F convertible stems from the last year of production of the first series and was delivered through Emil Frey AG in Zurich on the 29th January 1999. The complete service booklet shows a cam belt change in 2013, at 98,500 kilometres as well as a replacement of the cylinderhead gasket in 2016, at 108'000 kilometres. With now 123'300 kilometres driven, the MG is in good overall condition and will be delivered to the new owner with its optional hardtop. The last MOT was completed in December 2012.

Lot 106

21'835 Fahrzeuge (VVC S1)
4 Zylinder Reihe
1'796 cm³
145 PS bei 7'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 1'500 - 2'500

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Lot 107

100 Fahrzeuge (Silverstone)
4 Zylinder Reihe
1'796 cm³
145 PS bei 7'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 2'500 - 3'500

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

MG F 1.8 VVC Silverstone, 2000

Dieser MG F der nur in der Schweiz erhältlichen Sonderserie „Silverstone“ wurde am 10. Oktober 2000 erstmals zugelassen. Wie das Serviceheft zeigt, wurde 2008 bei knapp 93'000 km die Zylinderkopfdichtung ersetzt. 2012, bei 136'200 km, wurden Zahnriemen und Wasserpumpe ersetzt. Mit nun knapp 183'000 gefahrenen Kilometern befindet sich der MG in gutem Allgemeinzustand und wird mit optionalem Hardtop verkauft. Die letzte MFK erfolgte im August 2019.

This MGF of the special series "Silverstone", only available in Switzerland, was first registered on 10th October 2000. As documented with the service records, in 2008, at roughly 93,000 kilometres, the cylinderhead gasket was replaced. In 2012, at 136'200 kilometres, the cam belt and the water pump were replaced. With now about 183 thousand kilometres driven the MG is in good overall condition and will be sold with its optional hard top. The most recent MOT dates from August 2019.

Lot 108

4'946 Fahrzeuge (2001-2005)
4 Zylinder Reihe
1'796 cm³
160 PS bei 6'900/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 3'000 - 4'000

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

MG TF 160, 2002

Dieser MG F des zweiten, TF genannten, Facelifts mit 1.8-Liter Motor und 160 PS wurde am 26. Juni 2002 durch die Emil Frey AG in Münchenstein ausgeliefert. Das lückenlose Serviceheft belegt die gut 174'000 gefahrenen Kilometer. 2012, bei knapp 111'000 gefahrenen Kilometern, wurde die Zylinderkopfdichtung, die Wasserpumpe sowie Zahnriemen inklusive Spanner ersetzt. Bei 168'500 Kilometern wurden 2020 Wasserpumpe und Kühler ersetzt. Das kleine Cabriolet befindet sich in gutem Allgemeinzustand und wird mit einem optionalen Hardtop an einen neuen Besitzer übergeben. Die letzte MFK erfolgte im März 2018.

This MGF of the second generation, called TF, with its 1.8 litre engine delivering a healthy 160hp was delivered through Emil Frey AG in Münchenstein on the 26th June 2002. The complete service booklet documents the roughly 174 thousand kilometres covered so far. In 2012 at roughly 111,000 kilometres, the cylinderhead gasket, the water pump, and the cam belt including its tensioners were replaced. At 168'500 kilometres, in 2020, the water pump and the radiator were both replaced. The little drophead present itself in good overall condition and will be delivered to the new owner with the optional hard top. The last MOT was completed in March 2018.



Rover P6 2000 Mk I Automatic, 1968

Dieser Rover P6 - eines von nur 1'486 Fahrzeugen mit 2-Liter Motor, automatischem Getriebe und Linkslenkung - stammt aus Schweizer Auslieferung und wurde am 11. Juli 1968 erstmals zugelassen. 2017 wurde das Fahrzeug vom letzten Halter übernommen. Die beliebte englische Limousine befindet sich in ordentlichem bis gutem Originalzustand. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Oktober 2017.**

This Rover P6, one of only 1'486 left hand drive examples with two litre engine and automatic gearbox, is a Swiss delivery and was first registered on the 11th July 1968.

*In 2017 the Rover was bought by the current owner. The English saloon is in fairly good original condition and **the last Veteran MOT was completed in October 2017.***

Cette Rover P6, l'un des 1'486 exemplaires à conduite à gauche avec le moteur deux litres et la boîte automatique, est une livraison suisse et a été enregistrée pour la première fois le 11 juillet 1968. En 2017, la Rover a été achetée par le dernier propriétaire. La berline anglaise est en assez bon état d'origine et **la dernière expertise vétérinaire a été effectuée en octobre 2017.**

Lot 109

1'486 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'978 cm³
100 SAE-PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 5'500 - 6'500

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Sbarro Onyx, 1992

Der auf einem 1992er Citroën ZX basierende Onyx, gestylt von den Schülern des „Espace Sbarro“, wurde 1993 fertiggestellt. Der Auftrag von Citroën war den ZX mittels Karosseriekits neu zu gestalten, die Kosten hierfür durften jedoch 5% des Neuwagenpreises nicht übersteigen. Das Resultat war dieser Zitronengelbe Dreitürer. Der Onyx wurde an verschiedenen Ausstellungen gezeigt, blieb jedoch ein Einzelstück. Das Fahrzeug befindet sich in sehr gutem Zustand und hat erst 4'500 km gefahren. Das Basisfahrzeug wurde durch Citroën Suisse importiert, jedoch nie zugelassen.

Based on a 1992 Citroen ZX the Onyx, styled by students of the Espace Sbarro, was completed in 1993. The requirement from Citroen was to provide a new design to the ZX base by means of a body kit who's cost must not exceed 5% of the price of the new car. The result of this effort was this lemon-yellow three door concept. The Onyx has been shown at various exhibitions but remained a one-off. The car is in very good condition and has covered a mere 4'500 kilometres. The basis of this styling exam had originally been imported by Citroen Suisse but had never been registered for road use.

Lot 110

Unikat
4 Zylinder Reihe
1'905 cm³
122 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 5'000 - 10'000

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Lot 111

27'407 Fahrzeuge (alle Motoren)
V6
1'997 cm³
150 PS bei 6'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 3'500 - 4'500

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veuillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Rover 75 2.0 V6 Tourer, 2003

Dieser Rover Kombi wurde Ende 2002 nach Gibraltar ausgeliefert, dann direkt in die Schweiz importiert und am 26. März 2003 erstmals hier zugelassen. Ausgestattet ist der Tourer mit 150 PS leistendem 2-Liter V6, 5-Gang Getriebe, Klimaanlage und elektrischen Fensterhebern. Die edle Farbkombination sowie die Holzeinlagen im Innenraum unterstreichen die elegante Erscheinung des Rover. Mit knapp 136'000 km auf der Uhr, lückenlosem Serviceheft und dem letzten Zahnriemenwechsel 2013 bei 124'000 km, befindet sich der Rover in gutem und gepflegten Zustand. Die letzte MFK erfolgte im Mai 2013.

This Rover station wagon was delivered to Gibraltar at the end of 2002, then imported directly into Switzerland and registered here for the first time on 26th March 2003. The Tourer is equipped with a 150 hp 2-litre V6, 5-speed gearbox, air conditioning and electric windows. The noble colour combination and the wood inlays in the interior underline the elegant appearance of the Rover. With just under 136'000 km on the clock, a complete service booklet and the last timing belt change in 2013 at 124'000 km, the Rover is in good and well-maintained condition. The last MOT has been completed in May 2013.

Lot 112

24'138 Fahrzeuge (1994-2004)
4 Zylinder Reihe
1'968 cm³
150 PS bei 6'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 4'500 - 5'500

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veuillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Alfa Romeo GTV 2.0 Twin-Spark, 1995

Dieser GTV wurde am 1. Oktober 1995 in Le Locle ausgeliefert. Der letzte Besitzer entschloss sich den Alfa vom originalen Dunkelrot metallic in das aktuelle Dunkelrot matt umzulackieren. Apex Fahrwerk und Stilauto Felgen - beides eingetragen - montiert. CSC Auspuff mit Beiblatt. Originalfahrwerk und -auspuff sind vorhanden. Bei 84'063 km, wurden Zahnriemen, Spannrollen und Wasserpumpe ersetzt. Das Serviceheft dokumentiert die gefahrenen 114'500 Kilometer. Mit Lederausstattung und 8-fach bereift, befindet sich das Fahrzeug in gutem Allgemeinzustand. Die letzte MFK erfolgte im Februar 2019.

This GTV was delivered in Le Locle on 1st October 1995. The last owner decided to repaint the Alfa from its original dark red metallic to the current dark red with a matt finish. An Apex suspension and Stilauto rims were installed (listed in the registration document). For the CSC exhaust an additional certificate is supplied with the car. The original exhaust and suspension components are available. At 84'063 kilometres, the cam belt, tensioners and the water pump were replaced. A service booklet documents the 114'500 kilometres driven so far. With leather interior and two sets of wheels the car is in good overall condition. The last MOT was completed in February 2019.



BMW 320/6 E21, 1977

Wie die originale Kaufrechnung zeigt, wurde dieser schöne E21 mit Viergang-Getriebe am 5. Dezember 1977 bei der Garage du Stade in Genf mit den Optionen Radio Becker, Nebellampen, getönte Scheiben und Kotschutzlappen gekauft. Der Erstbesitzer liebte seinen BMW und hielt ihm die kommenden vierzig (!) Jahre die Treue. Das lückenlos gestempelte Serviceheft sowie die vorhandenen Belege seit 2006 zeigen, dass der 320er für ihn mehr als nur ein Fortbewegungsmittel war. 2018 wechselte der Wagen zum zweiten, und bisher letzten, eingetragenen Halter. Dieser liess im April 2018 den Zahnriemen ersetzen, und 2019 wurden alle vier Stossdämpfer ersetzt und 13" Alpina Felgen mit neuen Reifen sowie ein Alpina Lenkrad montiert. Ein Satz Originalräder mit Reifen, das originale Lenkrad sowie eine hintere Stossstange mit guter Verchromung werden mit dem Fahrzeug abgegeben. Mit rund 61'000 gefahrenen Kilometern, guter Geschichte, vielen Belegen und der **letzten MFK als Veteranenfahrzeug im März 2018**, befindet sich der BMW in bemerkenswertem, sehr gepflegten Originalzustand.

As the original purchase invoice shows, this beautiful E21 with four-speed gearbox was bought at the Garage du Stade in Geneva on December 5th 1977 with the options of a Becker Radio, fog lamps, tinted windows and fender flaps. The first owner loved his BMW and remained loyal to it for the next forty (!) years. The fully stamped service booklet and the existing receipts since 2006 show that the 320 was more than just a means of transport for him. In 2018, the car moved to the second, and so far, last registered owner. He had the timing belt replaced in April 2018, and in 2019 all four shock absorbers were replaced and 13" Alpina wheels with new tyres as well as an Alpina steering wheel fitted. A set of original wheels with tyres, the original steering wheel and a rear bumper with good chrome plating are given with the car. With around 61'000 kilometres driven, good history, many receipts and the

last Swiss veteran MOT in March 2018, the BMW is in remarkable, very well-maintained original condition.

Comme le montre la facture d'achat originale, cette belle E21 avec boîte de vitesses à quatre rapports a été achetée au Garage du Stade à Genève le 5 décembre 1977 avec les options d'une radio Becker, de phares antibrouillards, de vitres teintées et de volets d'ailes. Le premier propriétaire a aimé sa BMW et lui est resté fidèle pendant les quarante (!) années suivantes. Le carnet de services entièrement tamponné et les reçus existants depuis 2006 montrent que la 320 était plus qu'un simple moyen de transport pour lui. En 2018, la voiture est passée au deuxième, et jusqu'à présent, dernier propriétaire enregistré. Il a fait remplacer la courroie de distribution en avril 2018, et en 2019, les quatre amortisseurs ont été remplacés et des roues Alpina de 13 pouces avec des pneus neufs ainsi qu'un volant Alpina ont été installés. Un jeu de roues d'origine avec pneus, le volant d'origine et un pare-chocs arrière avec un bon chromage sont donnés avec la voiture. Avec environ 61'000 kilomètres parcourus, un bon historique, de nombreux reçus et la **dernière expertise vétérinaire en mars 2018**, la BMW est dans un état d'origine remarquable et très bien entretenu.



Lot 113

270'445 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
1'990 cm³
122 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 13'500 - 14'500

Fotos Oldtimer Galerie



Lot 114

25'334 Fahrzeuge (Fulvia 3)
V4
1'298 cm³
90 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 24'000
ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Lancia Fulvia 3 1.3 S, 1975

Dieser sportliche Italiener stammt aus Schweizer Auslieferung und langjährigem Besitz. Nach längerer Standzeit wurden kürzlich die Bremszangen sowie der Hauptbremszylinder restauriert und neue Reifen montiert. In der attraktiven Farbkombination „giallo maya“ mit schwarzer Kunstlederausstattung, befindet sich die Fulvia in gutem Zustand. **Die letzte MFK erfolgte im September 2021.**

The sprightly Italian is a Swiss delivery. After a longer period of inactivity, the brake callipers and the master break cylinder were overhauled recently, and new tires

*were fitted. This Fulvia in its attractive combination of "giallo Maya" and black vinyl interior is in good condition and **the last Swiss MOT was completed in September 2021.***

*Cette italienne sportive est une livraison suisse. Après une longue période d'inactivité, les étriers de frein et le maître-cylindre de frein ont été révisés récemment, et des pneus neufs ont été montés. Cette Fulvia dans sa combinaison attrayante de „giallo Maya“ et d'intérieur en vinyle noir est en bon état et **la dernière expertise a été effectuée en septembre 2021.***

Lot 115

24'864 Fahrzeuge (1979-81)
4 Zylinder Reihe
1'996 cm³
106 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 12'000
ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veuillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Triumph TR7 Cabriolet, 1981

Dieser TR7 stammt aus Schweizer Auslieferung und wurde am 6. November 1981 erstmals zugelassen. Die ab 1999 vorhandenen Rechnungen zeigen, dass die knapp 75'000 angezeigten Kilometer der tatsächlichen Laufleistung entsprechen dürften. 2003 wurde der Triumph von einem Garagisten für den Eigenbedarf restauriert und in Originalfarbe neu lackiert. Seit einigen Jahren im Besitz des Einlieferers und gelegentlich mit Garagenkennzeichen gefahren, befindet sich das sportliche Cabriolet in gutem Zustand. Die letzte MFK erfolgte im November 2005.

This TR7 is a Swiss delivery and was registered for the first time on the 6th November 1981. Invoices available from 1999 show that the roughly 75'000 kilometres indicated are most probably correct. In 2003 the Triumph was restored by a garage owner for his own use and repainted in the original colour. With the current owner for a number of years now and used sparingly with dealer plates, the nifty little drophead is in good condition. The last MOT was completed in November 2005.



Mercedes 250 S, 1966

Dieser W108 mit Stahlschiebedach, 4-Gang Getriebe, Becker Radio und MB-TEX Innenausstattung wurde am 6. Juni 1966 in Leverkusen erstmals zugelassen. Wie das Serviceheft zeigt, nutzte die Dame ihren Mercedes gerne und oft, so wechselte der Wagen im März 1988 mit damals wohl knapp 209'000 Kilometern zum zweiten Besitzer. 2019 erhielt der 250 S für ein Autohaus in Köln die H-Zulassung und wurde im Mai 2020 auf den dritten Halter zugelassen. Im Frühjahr 2021 wurde der Wagen mit zwischenzeitlich rund 280'000 Kilometern auf der Uhr von einem Liebhaber klassischer Fahrzeuge erworben und in die Schweiz importiert. Die Karosserie des Mercedes befindet sich in mässigem Zustand mit Roststellen an Türen und Radläufen sowie einigen Lackabplatzern. Die Innenausstattung ist gepflegt mit kleineren Schäden am Armaturenbrett und der Hutablage. Der Motor läuft gut, das Getriebe hat ein Geräusch im 1. Gang und sollte wohl revidiert werden. Der Wagen wird mit deutschen Fahrzeugpapieren verkauft und ist in der Schweiz verzollt.

This W108, equipped with a steel sliding roof, 4-speed manual gearbox, Becker radio and MB-TEX upholstery was first registered in Leverkusen, Germany on 6th of June 1966. As indicated in the service booklet the first owner, a German lady, liked her Mercedes a lot, and the car had covered a respectable 209'000 km by the time it was passed on to its second owner in March 1988. In 2019 the 250 S received its German H registration (for a historic car) and was registered with its third owner in May 2020. In spring 2021 the car, which by now had covered 280,000 kilometres, was bought by a classic car enthusiast and imported into Switzerland. The coachwork of the Mercedes is in average condition showing some corrosion on doors and wheelarches as well as some areas of peeled paint. The interior is well kept with minor damage to the dashboard and the rear shelf. The engine is running well but the gearbox shows a noisy first gear

and would certainly benefit from an overhaul. The car is sold with a German registration document and Swiss custom duties have been paid.

Cette W108, équipée d'un toit ouvrant en acier, d'une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports, d'une radio Becker et d'une sellerie MB-TEX, a été immatriculée pour la première fois à Leverkusen, en Allemagne, le 6 juin 1966. Comme indiqué dans le carnet d'entretien, le premier propriétaire, une dame allemande, aimait beaucoup sa Mercedes, et la voiture avait parcouru un respectable 209'000 km lorsqu'elle a été transmise à son second propriétaire en mars 1988. En 2019, la 250 S a reçu son immatriculation allemande H (pour une voiture historique) et a été enregistrée avec son troisième propriétaire en mai 2020. Au printemps 2021, la voiture, qui avait déjà parcouru 280'000 kilomètres, a été achetée par un passionné de voitures classiques et importée en Suisse. La carrosserie de la Mercedes est dans un état moyen montrant une certaine corrosion sur les portes et les passages de roues ainsi que quelques zones de peinture écaillée. L'intérieur est en bon état avec des dégâts mineurs sur le tableau de bord et la tablette arrière. Le moteur fonctionne bien mais la boîte de vitesse montre une première vitesse bruyante et bénéficierait certainement d'une révision. La voiture est vendue avec une carte grise allemande et les droits de douane suisses ont été payés.



Lot 116

74'677 Fahrzeuge (1965-69)
6 Zylinder Reihe
2'496 cm³
130 PS bei 5'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 12'000

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 117

3'868'631 Fahrzeuge (1949-90)
2 Zylinder Boxer
602 cm³
29 PS bei 6'750/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 12'000 - 15'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Citroën 2 CV 6 Charleston, 1984

Der Citroën 2CV (französisch Deux chevaux „zwei Pferdestärken“), in Deutschland und Österreich üblicherweise Ente und in der Schweiz Döschwo genannt, war ein populäres Modell des Automobilherstellers Citroën mit einem luftgekühlten Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor und Frontantrieb.

Die Entwicklung begann Mitte der 1930er Jahre; kriegsbedingt stellte Citroën den neuen 2CV erst am 7. Oktober 1948 in Paris der Öffentlichkeit vor. Von der Fachpresse anfangs belächelt, wurde der 2CV in den folgenden Jahrzehnten zu einem der bekanntesten Automodelle in Frankreich.

Der Anschaffungspreis des 2CV war recht niedrig. Dank der einfachen Technik waren auch die Unterhaltskosten relativ gering, und der kleine Hubraum schlug sich in geringen Kraftfahrzeugsteuern nieder. Diese Faktoren trugen früh dazu bei, dass die Ente vor allem in Deutschland zum typischen Studentenauto avancierte. Ihr Besitz galt vielen als Ausdruck einer nonkonformistischen und konsumkritischen Lebenshaltung, bei der Statussymbole keine Rolle spielen.

Bereits nach der Präsentation der Dyane 1967 wurde über das Ende des 2CV spekuliert, doch die Ente überdauerte noch die beiden modernen Nachfolgemodelle Citroën LN und Visa. Erst im Februar 1988 wurde im Citroën-Werk von Levallois-Perret die Produktion des 2CV in Frankreich eingestellt.

Wohl Ende der 90er Jahre wurde der 2 CV restauriert und anschliessend nur noch gelegentlich gefahren. Das Abgaswartungsdokument zeigt, dass in den letzten 20 Jahren nur noch rund 30'000 km zurückgelegt wurden. 2012 wurde der Deux-Chevaux vom Einlieferer übernommen und anschliessend in dessen Halle eingelagert. Der sympathische Franzose befindet sich in gutem Allgemeinzustand. Kürzlich wurden neue Zündkabel sowie eine neue Batterie montiert. Die letzte MFK erfolgte im Oktober 2012.

This Charleston variant of the venerable and legendary 2 CV and its rare shade of dark grey/light grey is a Swiss delivery and was registered for the first time on 11th September 1984. Probably towards the end of the 90s the 2 CV was restored and used only sparingly afterwards. The emission control certificate indicates a mere 30,000 kilometres covered in the last 20 years. In 2012, the Deux-Chevaux was acquired by the vendor and dry stored on his premises. This charming little French icon is in good overall condition. Recently new ignition leads and a new battery were installed. The last MOT was completed in October 2012.

Cette variante Charleston de la légendaire 2 CV et sa rare nuance de gris foncé/gris clair est une livraison suisse et a été enregistrée pour la première fois le 11 septembre 1984. Probablement vers la fin des années 90, la 2 CV a été restaurée et n'a été utilisée qu'avec parcimonie par la suite. Le certificat de contrôle des émissions indique seulement 30'000 kilomètres parcourus au cours des 20 dernières années. En 2012, la Deux-Chevaux a été acquise par le vendeur et stockée à sec dans ses locaux. Cette charmante petite icône française est en bon état général. Récemment, de nouveaux câbles d'allumage et une nouvelle batterie ont été installés. La dernière expertise a été effectuée en octobre 2012.



Die Ente in der seltenen dunkelgrau/hellgrau Charleston Ausführung stammt aus Schweizer Auslieferung und wurde am 11. September 1984 erstmals zugelassen.



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Ford Mustang 289 Convertible. 1965

Dieses 1965er Mustang Cabriolet mit 4.7-Liter V8, 4-Gang Schaltgetriebe und Pony-Interieur wurde vor einigen Jahren, wohl noch in den USA, restauriert und von original „Ivy Green“ auf das aktuelle Schwarz umlackiert. 2014 wurde der Ford in die Schweiz importiert und hat seither in der Halle des Einlieferers gestanden. Die Schlüssel fehlen, Anlasser und Vergaser sind defekt - der Wagen wurde nicht gestartet. Ein interessantes Restaurationsprojekt mit US-Papieren und Schweizer Verzollung.

This 1965 Mustang convertible equipped with the venerable 4.7 litre V8 engine, a much desirable 4 speed manual gearbox and it's pony interior. It was restored a number of years ago, while most probably still in the USA, and repainted from the original ivy-green to the current black. In 2014, the Ford was imported into Switzerland and has since been dry stored with the vendor. The keys are missing unfortunately the starter motor and the carburettor are defective and the engine has therefore not been started. An interesting restoration project with US registration and Swiss custom duties having been paid.

Lot 118

65'663 Fahrzeuge (alle Motoren)
V8
4'728 cm³
203 SAE-PS bei 4'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 35'000

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Triumph Super Eight Saloon, 1933

Dieser hübsche kleine Saloon wurde im April 1933 erstmals in England zugelassen. 2011 wurde der Triumph vom aktuellen Besitzer erworben und, nachdem in England und Deutschland einige Arbeiten durchgeführt wurden, 2017 in die Schweiz importiert. Hier wurde die Karosserie restauriert und neu lackiert, sowie die komplette Elektrik erneuert. Die Restauration wurde nicht beendet. Aktuell sind die Seitenverkleidungen und Teppiche im Innenraum nicht montiert. Der Wagen hat UK-Papiere und ist in der Schweiz verzollt.

This pretty little saloon was first registered in England on the 19th April 1933. In 2011 it was bought by the vendor and after performing some work in England and Germany was imported into Switzerland in 2017. Here the coachwork was restored and repainted and all the electrics overhauled or replaced. Unfortunately, the restoration could not be completed. Currently the side panels and carpets to the interior are not installed. The car has UK documents, but Swiss customs duties have been paid.

Lot 119

ca. 2'400 Fahrzeuge (1932-34)
4 Zylinder Reihe
832 cm³
21 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 8'000 - 12'000

Fotos Oldtimer Galerie



Lot 120

68'614 Fahrzeuge (1907-88)
1 Gang

Schätzpreis / Estimate

CHF 800 - 1'000

Fotos Oldtimer Galerie



Ordonnanzrad 05, 1979

Dieses Ordonnanzrad wurde durch Condor an die Schweizer Armee geliefert. Das Fahrrad befindet sich in gutem Zustand und ist mit einer neuen Phoebus-Frontlampe, neuem Vorderreifen, neuen Lenkergriffen sowie den originalen Zubehörteilen wie Werkzeug-Ledertasche, Luftpumpe, Seitenständer und Gepäckträger ausgestattet.

This military issue bicycle was produced by Condor specifically for the Swiss army. The bicycle is in good condition and sports a new Phoebus front light, new front tyre, new handles as well as a full toolset in its

original leather pouch, an air pump, a side stand and a small luggage rack.

Ce vélo militaire a été produit par Condor spécifiquement pour l'armée suisse. La bicyclette est en bon état et est équipée d'un nouveau feu avant Phoebus, d'un nouveau pneu avant, de nouvelles poignées ainsi que d'une trousse à outils complète dans sa pochette en cuir d'origine, d'une pompe à air, d'une béquille latérale et d'un petit porte-bagages.



Lot 121

Stückzahl unbekannt
1 Zylinder Zweitakt
49 cm³
0.8 PS bei 2'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 1'500 - 2'000

Fotos Oldtimer Galerie



Velosolex S 3800, 1993

Dieses Velosolex mit Baujahr 1993 stammt aus ungarischer Produktion und wurde kürzlich vom Einlieferer übernommen. Es sind zwei Vorbesitzer bekannt und kürzlich wurde der vordere Reifen inklusive Schlauch, der Auspuff und die Lenkergriffe ersetzt. Das Mofa befindet sich in gutem bis sehr guten Zustand und besitzt einen Schweizer Fahrzeugausweis.

This Velosolex was built in Hungary in 1993 and acquired by the vendor quite recently. Two previous owners are on record and recently the front tyre including its inner tube, the exhaust and the handles were

replaced. This little fuel burning bicycle sensation is in good to very good condition and has a Swiss registration document.

Ce Velosolex a été construit en Hongrie en 1993 et acquis par le vendeur assez récemment. Deux propriétaires précédents sont enregistrés et récemment le pneu avant avec sa chambre à air, l'échappement et les poignées ont été remplacés. Cette petite sensation de bicyclette à essence est en bon à très bon état et possède une carte grise suisse.





Yamaha XS 1100, 1978

Diese XS 1100 mit dem bulligen 4-Zylinder Motor wurde am 1. Mai 1978 in Bern ausgeliefert. Vor vielen Jahren wurde die Yamaha vom letzten Besitzer übernommen und als reiner Einsitzer zugelassen. Sehr gepflegtes und kultiges Big-Bike mit 44'000 km und in sehr gutem Zustand. Die letzte MFK erfolgte im August 2019.

This XS 1100 with the brawny 4-cylinder engine was delivered in Bern on 1 May 1978. Many years ago, the Yamaha was taken over by the last owner and registered as a single seater. Very well maintained

and iconic big bike with 44'000 km and in very good condition. The last MOT has been performed in August 2019.

Cette XS 1100 équipée du puissant moteur 4 cylindres a été livrée à Berne le 1er mai 1978. Il y a plusieurs années, la Yamaha a été reprise par le dernier propriétaire et enregistrée comme monoplace. Grande moto emblématique et très bien entretenue avec 44'000 km et en très bon état. La dernière expertise a été effectuée en août 2019.

Lot 122

Stückzahl unbekannt
4 Zylinder Reihe
1'101 cm³
95 PS bei 8'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 3'000 - 4'000

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Kawasaki ER-6n ABS, 2012

Diese handliche Kawasaki wurde am 7. Mai 2012 durch den Händler in Kirchlintach dem Erstbesitzer übergeben. Die letzte (kleine) Besitzerin hat die Sitzbank tiefergelegt sowie kleine Blinker, ein kurzes Heck und Sturzpads montiert. Das originale Heck, die originalen Blinker sowie ein Topcase inklusive Halterung sind vorhanden. Mit erst 7'500 km, frisch ab Service und mit neuer Batterie, befindet sich die Maschine in sehr gutem Zustand. **Die letzte MFK erfolgte im Mai 2021.**

*This handy Kawasaki was handed over to the first owner by the dealer in Kirchlintach on 7 May 2012. The last (small) owner lowered the seat and fitted small turn signals, a short tail and crash pads. The original tail, the original turn signals and a top case including bracket are present. With only 7'500 km, fresh from service and with a new battery, the bike is in very good condition. **The last MOT was performed in May 2021.***

Lot 123

Stückzahl unbekannt
2 Zylinder Reihe
649 cm³
72 PS bei 8'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 5'500 - 6'500

Fotos Oldtimer Galerie



Lot 124

Stückzahl unbekannt
3 Zylinder Reihe
675 cm³
125 PS bei 12'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 9'000 - 11'000

Fotos Oldtimer Galerie



Triumph Daytona 675 Triple, 2012

Diese schöne Triumph wurde am 26. Oktober 2012 an den Erstbesitzer in Bulle übergeben. Seit 2018 in zweiter Hand, hat der aktuelle Besitzer die Daytona mittels Zubehörteile optisch seinem Geschmack angepasst - sämtliche Originalteile sind jedoch vorhanden. Schweren Herzens trennt sich der Einlieferer aus familiären Gründen von seinem Liebling. Die Maschine hat erst rund 9'000 km gefahren, besitzt ein Serviceheft und befindet sich in sehr gutem und gepflegtem Zustand. Die letzte MFK erfolgte im Januar 2018.

This beautiful Triumph was handed over to its first owner in Bulle on 26 October 2012. Second-hand since 2018, the current owner has adapted the Daytona to his taste by means of accessories - but all the original parts are still present. It is with a heavy heart that the consignor is parting with his favourite for family reasons. The bike has only covered around 9'000 km, has a service booklet and is in very good and well-maintained condition. The last MOT was carried out in January 2018.

Lot 125

12'405 Fahrzeuge (1950-67)
1 Zylinder
499 cm³
19 PS bei 4'300/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 5'500 - 7'500

Fotos Oldtimer Galerie



Moto Guzzi 500 Falcone, 1956

Diese schöne Falcone wurde 1985 vom ersten und einzigen Schweizer Halter aus Italien importiert und zugelassen. Das Motorrad befindet sich gutem, sehr originalen Zustand und weist eine attraktive Patina auf. Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im August 2021.

Cette belle Falcone a été importée et enregistrée par son premier et unique propriétaire suisse en 1985. La moto est en bon état très original et présente une charmante patine. La dernière expertise vétérane a été effectuée en août 2021.

This lovely Falcone was imported and registered by the 1st and so far only Swiss owner in 1985. The bike is in good very original condition and shows a charming patina. The most recent Swiss Veteran MOT was completed in August 2021.



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Norton Dominator 88 De Luxe, 1953

Aus den vorhandenen Unterlagen ist ersichtlich, dass diese Norton seit 1969 nur gerade drei Besitzer hatte. 1995 wurde die Maschine durch den damaligen Besitzer komplett zerlegt, revidiert und restauriert. Fotos und Rechnungen zu diesen Arbeiten sind vorhanden. 2013 wurde das Motorrad vom aktuellen Halter übernommen. Dieser liess denn originalen Smith Zähler revidieren und hat den kompletten Kabelbaum ersetzt. In den letzten 8 Jahren wurde die Norton gewissenhaft gewartet, jedoch nur gerade 500 km gefahren. Die Dominator befindet sich in sehr gutem Zustand und **wird mit der letzten MFK als Veteranenfahrzeug im Juli 2016 verkauft.**

*In the available documents it can be seen that this Norton has had just three owners since 1969. In 1995, the bike was completely disassembled, overhauled and restored by the then owner. Photos and receipts for this work are available. In 2013, the bike was taken over by the current owner. He had the original Smith speedometer overhauled and the complete wiring harness replaced. In the last 8 years, the Norton has been conscientiously maintained, but has only been ridden for 500 km. The Dominator is in very good condition and **will be sold with the last Swiss veteran MOT completed in July 2016.***

Lot 126

Stückzahl unbekannt
2 Zylinder Reihe
498 cm³
28 PS bei 7'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 12'000 - 14'000

Fotos Oldtimer Galerie



English description on / descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Honda CL77 305 Scrambler, 1966

1962 und 1966 begründete Honda mit der CL72 250 und der CL77 305 den Begriff „Scrambler“ und lancierte damit die Vorläufer der heutigen Enduros. Diese Motorräder wurden damals nur in Japan und den USA verkauft und waren sofort beliebt bei den Rennfahrern im Kalifornien der 60er Jahre. Diese CL77 wurde ursprünglich nach Nashville Tennessee ausgeliefert und war, bevor Sie 2009 nach England exportiert wurde, in Connecticut zugelassen. 2013 wurde die kleine Honda vom Einlieferer erworben. Nach dem Kauf gab er eine Komplettrestauration in Auftrag. 7 Jahre und rund 17'000 britische Pfund

später importierte er die Maschine 2020 in die Schweiz. Fotos und Rechnungen der Restauration sind vorhanden und belegen den sehr guten Zustand des Motorrades, welches seit Fertigstellung erst rund 60 Kilometer gefahren wurde. Das Fahrzeug verfügt über US-Papiere, eine FIVA-ID und ist in der Schweiz verzollt.

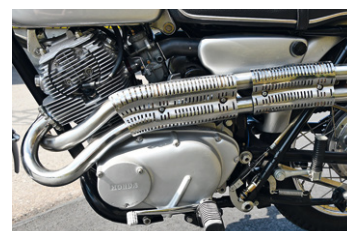
Lot 127

Stückzahl unbekannt
2 Zylinder Reihe
305 cm³
28.5 PS bei 9'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 12'000

Fotos Oldtimer Galerie



Wir schützen, was Sie bewegt.

Wir entwickeln seit 1984 Versicherungslösungen, die mit genau so viel Sorgfalt und Liebe gemacht sind wie Ihr Oldtimer, Youngtimer oder Premiumfahrzeug.

Informieren Sie sich jetzt online unter [**occ.ch**](https://occ.ch)





Wolf R4F6 Anhänger, 1984

Dieser lustige Anhänger mit dem Kastenaufbau eines Renault 4 Heckteiles wurde in Eigenregie hergestellt und am 2 Juli 1984 erstmals zum Verkehr zugelassen. Mit 115 kg Nutzlast und 380 kg Gesamtgewicht eignet sich dieser Anhänger für viele Oldtimer und kann auch den Veteraneneintrag erhalten. Schweizer Fahrzeugpapiere mit der letzten MFK im November 2004.

This funny trailer with this coachwork taken from a Renault 4 rear section was built by its then owner on his own initiative and registered for the first time on 2nd of July 1984. With a usable payload off 115 kilogrammes

and a total weight of 380 kilogrammes this trailer is suitable for classic cars. Swiss documents with the last MOT completed in November 2004.

Cette drôle remorque avec la carrosserie prise d'une Renault 4 section arrière a été construite par son propriétaire de l'époque sur sa propre initiative et enregistré pour la première fois le 2 juillet 1984. Avec une charge utile de 115 kg et un poids total de 380 kg, cette remorque est adaptée aux voitures classiques. Documents suisses avec la dernière expertise passée en novembre 2004.

Lot 128

Unikat

Schätzpreis / Estimate

CHF 3'500 - 4'500

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veuillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

AEBI Transporter TP20, 1972

Dieser AEBI TP20, ein Stück Schweizer Qualitätsarbeit, wurde am 30. Mai 1972 erstmals zugelassen. Bis 2009 verrichtete der robuste „Motorkarren“ seinen Dienst auf den hügeligen Feldern im Tor zum Berner Oberland. Vor einigen Jahren vom Einlieferer übernommen jedoch nie zugelassen, wurde die Kabine des Transporters neu lackiert. Die Doppelräder für die Hinterachse sind vorhanden und werden mitgeliefert. Der AEBI fährt, weist aber einige Gebrauchsspuren auf. Die letzte MFK erfolgte im November 2004.

This AEBI TP20, proper piece of Swiss quality work, was first registered on the 30th May 1972. Until 2009 this robust conveyance performed its duty in the hills and fields at the door to the Bernese Mountain area. Taken over by the vendor a number of years ago but never registered, the cabin of this transporter was repainted. The twin wheels for the rear axle are available and will be supplied with the vehicle. The AEBI is drivable but shows some signs of use. The last MOT was completed in November 2004.

Lot 129

Stückzahl unbekannt

2 Zylinder Diesel

1'270 cm³

25 PS bei 3'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 3'500 - 4'500

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 130

1'456 Fahrzeuge (1946-54)
4 Zylinder Reihe Diesel
4'021 cm³
45 PS bei 1'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 18'000 - 20'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Hürlimann D100, 1947

Hürlimann ist ein Schweizer Traktorenhersteller, der heute zur italienischen SDF-Gruppe gehört.

Gegründet wurde das Unternehmen 1929 von Hans Hürlimann in Wil im Kanton St. Gallen. Der erste Traktor besass einen 1-Zylinder-Bernard-Motor mit 8 PS.

1939 präsentierte Hürlimann eine Weltneuheit: den ersten Dieselmotor mit Direkteinspritzung. Bis Mitte der 1960er Jahre waren bereits mehr als 10'000 Schlepper verkauft. Unter den Landwirten erwarben sich die Hürlimann-Traktoren den Ruf als kleiner „Rolls Royce“. Die meisten Bestandteile der Hürlimann-Traktoren wurden im eigenen Haus gefertigt.

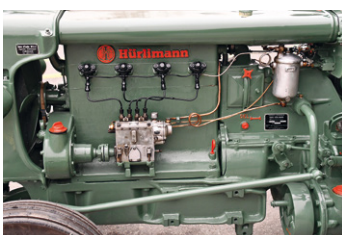
Der D100 war der erste Hürlimann Traktor mit einem selbstentwickelten Dieselmotor. Der direkteingespritzte Motor wurde komplett im eigenen Haus hergestellt und leistet 36 PS Dauerleistung und 45 PS Spitzenleistung. Der D100 ist mit einem unsynchronisierten Getriebe mit 5 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang ausgerüstet. Ebenfalls als erster Hürlimann Traktor, wurde der D100 mit einer standardisierten Zapfwelle ausgestattet.



Dieser seltene Hürlimann Baujahr 1947 mit der ersten Inverkehrsetzung 1952 wurde vor 10 Jahren technisch aufbereitet. 2019 entschied sich der aktuelle Besitzer für eine Teilrestauration. Der Traktor erhielt neue Reifen, einen neuen Auspuff, einen neuen Sitz, eine neue Verkabelung, einen Service sowie eine neue Lackierung. Früher Hürlimann in sehr gutem Zustand mit Schweizer Fahrzeugausweis.

This rare Hürlimann tractor from 1947 was first registered in 1952 and ten years ago received a technical workover. In 2019 the current owner decided on a partial restoration. The tractor was shod with new tires, a new exhaust system a new seat, new wiring loom and a major service as well as a new paint job. A chance to acquire an early Hürlimann in very good shape with Swiss registration.

Le rare tracteur Hürlimann de 1947 a été immatriculé pour la première fois en 1952 et a fait l'objet d'une révision technique il y a dix ans. En 2019, le propriétaire actuel a décidé d'une restauration partielle. Le tracteur a reçu de pneus neufs, un échappement neuf, un siège neuf, un nouveau faisceau électrique et un grand service ainsi qu'une nouvelle peinture. Une chance d'acquérir un vieux Hürlimann en très bon état avec un permis suisse.





Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Jaguar 3.8-Litre S-Type, 1965

Der S-Type aus Schweizer Auslieferung wurde am 25. März 1965 erstmals zugelassen. Als Linklenker mit 4-Gang Getriebe und Overdrive befindet sich das Fahrzeug in ordentlichem Allgemeinzustand. Die Innenausstattung befindet sich im Originalzustand und weist eine schöne Patina auf. Seit 2009 in der Halle des Einlieferers gelagert, stellt dieser Jaguar eine gute Restaurationsbasis dar und kann mit Vernünftigen Aufwand wieder auf die Strasse gebracht werden. Der S-Type verfügt über einen Schweizer Fahrzeugausweis mit der letzten MFK als Veteranenfahrzeug im Oktober 2005.

This S type, delivered in Switzerland, was registered for the first time on 25th March 1965. Being left hand drive with a most desirable 4 speed manual gearbox with overdrive, the car is in good overall condition. The interior shows a lovely originality with a nice patina. Dry stored on the owners premises, this Jaguar is an ideal restoration basis and could be brought back to good health with overseeable effort. The S type has a Swiss registry and the last Swiss Veteran MOT dates from October 2005.



Lot 132

19'831 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
2'306 cm³
150 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 30'000
ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Mercedes 230 SL, 1964

Diese Pagode wurde im März 1964 gebaut und am 21. Mai 1964 erstmals zugelassen. Bereits in den frühen Jahren in die Schweiz importiert, verbrachte der 230 SL mit Handschaltung und Hardtop die meisten Jahre in der französischen Schweiz. Vor rund 20 Jahren vom Einlieferer übernommen hat der Wagen seither in dessen Halle gestanden. Der Motor läuft und der Mercedes ist bedingt fahrbar. Die Einspritzpumpe muss revidiert werden und die Karosserie weist Roststellen auf. Der Wagen besitzt einen Schweizer Fahrzeugausweis mit der letzten MFK im Juni 1997.

The Pagoda was built in March 1964 and registered for the first time on the 21st May 1964. Imported into Switzerland in its early years, the 230SL, with its sought-after manual gearbox and hard top spent most of its time in the French part of Switzerland. Taken over by the vendor about 20 years ago, the car has since been dry stored on his premises. The engine is running, and the Mercedes can be driven. The injection pump needs an overall though and the coachwork shows areas of corrosion. The car has a Swiss registry, and the last MOT was completed in June 1997.



Lot 133

6'238 Fahrzeuge (1980-89)
V8
6'750 cm³
201 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 15'000 - 20'000

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Rolls-Royce Silver Spur, 1982

Dieser Rolls-Royce Silver Spur mit Rechtslenkung wurde vor vielen Jahren in die Schweiz importiert. Neben dem standardmässigen Komfort wie automatischem Getriebe, Leder und Klimaanlage verfügt der Wagen über einen Kühlschrank zwischen den Vordersitzen. Der Silver Spur befindet sich in gutem Allgemeinzustand, einige Unterhaltsbelege sind vorhanden. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im April 2020.**

*This right hand drive Silver Spur has been imported into Switzerland many years ago. Besides the usual amenities such as automatic gearbox, leather interior and airconditioning, this example also provides a cooler installed between the front seats, should Madame prefer her Cabernet properly chilled. The car is in good overall condition with some maintenance records available. **The last Swiss Veteran MOT was completed in April 2020.***

Lot 134

25'436 Fahrzeuge (1974-85)
6 Zylinder Reihe
2'745 cm³
185 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 30'000

ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Mercedes 280 SL R107, 1981

Dieser R107 wurde am 3. März 1981 durch die Delta-Garage in Wädenswil ausgeliefert. Damals noch in Inkarot metallic mit olivgrüner Lederausstattung, wurde der Wagen wohl zu Beginn der 90er Jahre auf das aktuelle dunkelgrün umlackiert. Seit 2011 beim letzten Besitzer, hat der Mercedes erst gut 120'000 km zurückgelegt. Das Fahrzeug verfügt über ein Hardtop und befindet sich in gutem Allgemeinzustand, einzig das Stoffverdeck müsste repariert oder ersetzt werden. Eine FIVA-ID von 2011 ist vorhanden. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im September 2021.**

*This R107 was delivered through the Delta Garage in Wädenswil on the 3rd of March 1981. Still painted in the original Inka-red metallic with an olive-green leather interior the car was probably repainted in its current dark green in the early 90s. With the same owner since 2011, the Mercedes has only covered 120,000 kilometres (barely run-in in Mercedes speak). The car is equipped with its hard top and is in good overall condition but the soft top would benefit from a repair or replacement. A FIVA ID from 2011 accompanies the car. **The last Swiss Veteran MOT was completed in September 2021.***



Triumph TR 6, 1974

Der Triumph TR6 wurde 1968 vorgestellt. Das Chassis basierte im Wesentlichen immer noch auf dem des TR4. Das Design des TR6 entwickelte der in Osnabrück ansässige Karosseriebauer Karmann, nachdem die vorhergehenden TR-Modelle von dem Italiener Giovanni Michelotti entworfen worden waren, der nicht mehr zur Verfügung stand. Die Linienführung der Karosserie des TR6 wurde glatter als die des TR5.

Die europäische Version des TR6 (PI benannt = Petrol Injection) hat einen 6-Zylinder-Reihenmotor mit 2,5 Liter Hubraum und mit einer mechanischen Saugrohrinspritzung von Lucas Industries. Dieser leistet 143 PS, die über ein 4-Gang-Schaltgetriebe übertragen werden. Wegen der Abgasbestimmungen in den USA haben die dort verkauften Modelle einen Motor mit einem Doppelvergaser, der zwischen 98 und 106 PS leistet. Ab 1973 erhielten auch die in Europa ausgelieferten Fahrzeuge einen schwächeren Motor mit einer auf 123 PS gedrosselten Leistung.



Dieser TR 6 mit Overdrive wurde am 18. Januar 1974 durch die Emil Frey AG in Zürich ausgeliefert. Im Zuge der Restaurierung 2017 wurde die Lucas Einspritzanlage durch drei Weber Doppelvergaser ersetzt. Für den sportlichen Auftritt wurde die Karosserie mit Kotflügelverbreiterungen aus Blech versehen und neu lackiert. Die Innenausstattung wurde selbstverständlich

ebenfalls restauriert. Sehr viele Belege für Restauration und Unterhalt sind vorhanden. Bis auf die Alufelgen sind sämtliche Änderungen im Fahrzeugausweis eingetragen, ein Satz Originalräder wird mit dem Fahrzeug abgegeben. Der schnelle Roadster befindet sich in gutem bis sehr guten Zustand und **die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Mai 2019.**

*This TR6, one of the last proper British roadsters, was delivered, equipped with an overdrive, through Emil Frey AG in Zurich on the 18th January 1974. During a major restoration in 2017, the sometimes temperamental Lucas injection system was replaced with three Weber DCOE carburetors. To provide a more "racy" kind of entrance the mudguards were flared and repainted. The interior was restored as a matter of course. Many documents and receipts are proof of careful maintenance and the restoration work. Bar the aluminium rims all modifications have been listed in the registration document. A complete set of the original wheels will be supplied with the car. The rather quick roadster is in good to very good condition and **the latest Swiss Veteran MOT was successfully passed in May 2019.***

Cette TR6, équipée d'un overdrive, a été livrée par Emil Frey AG à Zurich le 18 janvier 1974. Lors d'une importante restauration en 2017, le système d'injection Lucas, parfois capricieux, a été remplacé par trois carburateurs Weber DCOE. Pour l'aspect sportif, la carrosserie a été équipée d'extensions d'ailes en tôle et repeinte. L'intérieur a bien sûr été également restauré. De nombreux documents et reçus témoignent d'un entretien soigné et des travaux de restauration. A l'exception des jantes en aluminium, toutes les modifications ont été enregistrées dans la carte grise. Un jeu de roues d'origine sera fourni avec la voiture. Le roadster rapide est en bon à très bon état et **la dernière expertise vétéranaire a été passée avec succès en mai 2019.**

Lot 135

91'850 Fahrzeuge (1968-76)
6 Zylinder Reihe
2'497 cm³
128 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 32'000 - 36'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 136

1'214'121 Fahrzeuge (alle 403)
4 Zylinder Reihe, Diesel
1'816 cm³
50 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 15'000 - 18'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Peugeot 403 BD, 1965

Für den Entwurf des Prototyps ebenso wie für das Serienmodell des 403, dessen wesentliche Eigenschaften bei der Serienfertigung umgesetzt wurden, war das italienische Designunternehmen Pininfarina verantwortlich. Im Verlauf der elfjährigen Produktionszeit umfasste die Modellfamilie des 403 eine viertürige Stufenhecklimousine, einen Kombi mit der Bezeichnung Break, den sieben- bis achtsitzigen Familiale, einen geschlossenen Kastenwagen mit drei Türen, einen Pickup sowie ein Cabriolet.

Das Design des 403 war durch die seinerzeit sehr moderne Pontonform charakterisiert. Ein Stahlschiebedach gehörte außer beim preisgünstigen 1,3-Liter-Modell in Deutschland zur Serienausstattung. Ende der 1950er-Jahre konnten Kunden unter 51 Angebotsvarianten wählen.

Nachdem schon in den 1930er Jahren erste Versuche mit Selbstzünder-Aggregaten unternommen worden waren, verkaufte Peugeot ab 1959 mit dem 403 erstmals einen mit einem Dieselmotor ausgerüsteten Personenwagen in grosser Stückzahl.



Diese hübsche Peugeot Limousine mit Schiebedach und 1.8-Liter Indenor Diesel-Motor wurde vor vielen Jahren aus Frankreich importiert und 1993 vom Einlieferer übernommen. 1997 wurde der robuste Diesel revidiert, eine Getrieberevision erfolgte später. 2005/06 wurde

die Karosserie restauriert und in originale Farbschema neu lackiert. 2019 wurden die Bremsen revidiert. Die Innenausstattung befindet sich im Originalzustand mit Gebrauchsspuren. Während der letzten Jahre wurde der Peugeot nur wenig gefahren, jedoch regelmässig gewartet. Etliche Ersatzteile wie Zylinderkopf und Bremsstromeln werden mit dem Fahrzeug abgegeben. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Juni 2019.**

*This pretty Peugeot saloon with its sliding roof and it's "Indenor" 1.8 litre diesel engine was imported from France many years ago and in 1993 acquired by the vendor. In 1997 the very robust diesel engine received an overhaul with a gearbox overhaul following shortly afterwards. In 2005/6 the body was restored and repainted in the original colour. In 2019 the brakes were overhauled. The interior is in original condition showing signs of use. In the last years the Peugeot was driven sparingly but maintained regularly. A considerable number of spare parts like a cylinder head and brake drums will be sold with the car. **The most recent Swiss Veteran MOT was completed in June 2019.***

Cette jolie berline Peugeot avec son toit ouvrant et son moteur diesel 1.8 litres „Indenor“ a été importée de France il y a de nombreuses années et acquise par le vendeur en 1993. En 1997, le moteur diesel très robuste a été révisé, suivi peu après par une révision de la boîte de vitesses. En 2005/6, la carrosserie a été restaurée et repeinte dans une combinaison de couleur d'origine. En 2019, les freins ont été révisés. L'intérieur est en état d'origine et montre des signes d'utilisation. Ces dernières années, la Peugeot a été conduite avec parcimonie mais entretenue régulièrement. Un nombre de pièces de rechange comme une culasse et des tambours de frein seront vendus avec la voiture. **La dernière expertise vétérinaire a été effectuée en juin 2019.**





Armstrong Siddeley Hurricane 16, 1948

Armstrong Siddeley Motors war ein britischer Hersteller von Personenkraftwagen, Flugmotoren und mechanischen Ausrüstungsteilen mit Sitz in Coventry. Das Unternehmen ging 1919 aus dem Zusammenschluss des Automobilherstellers Siddeley Deasy Motor Car Corp. mit der Fahrzeug- und Motorsparte des Industriekonzerns Armstrong Whitworth & Co. hervor. 1935 wurde es mit Hawker Aircraft vereinigt. Beide Unternehmen bildeten daraufhin die Hawker-Siddeley-Gruppe.

Der Armstrong Siddeley Hurricane ist ein Pkw, den der britische Hersteller Armstrong Siddeley von 1946 bis 1953 auf Basis des ein Jahr vorher erschienenen Lancaster und als Nachfolger des 16-Six fertigte. Das Fahrwerk hatte, wie beim Lancaster, vorne Einzelradaufhängung mit Drehstabfedern und hinten eine angetriebene Starrachse, die an Längsblattfedern aufgehängt war. Das Modell hatte ein teilhydraulisches Bremssystem von Girling. Die Vorderradbremmen waren hydraulisch betätigt, während an der Hinterachse Seil- und Gestängebremsen eingesetzt waren. Serienmäßig waren die Fahrzeuge mit Scheibenrädern ausgestattet. Die zweitürige Karosserie mit vier Sitzplätzen war in Gemischtbauweise erstellt. Auf einem Rahmen aus Eschenholz und Aluminium waren Aluminiumbleche befestigt. Die Wagen hatten hinten angeschlagene Türen, auch Selbstmördertüren genannt. Während der Fertigungszeit gab es nur wenige Veränderungen.



Dieses Hurricane 3-Position Drophead Coupé, eines von 2'606, nur mit Rechtslenkung gebauten, Fahrzeugen, wurde vor rund 20 Jahren vom Einlieferer in die Schweiz importiert. In den letzten Jahren wurde das Cabriolet nur noch wenig gefahren und schliesslich garagiert. Im Zuge der Wiederinbetriebnahme wurden die Bremsen demontiert, nach Unstimmigkeiten zwischen Besitzer und Werkstatt jedoch nicht wieder montiert. Der Motor läuft und das Getriebe lässt sich gut schalten. Karosserie und Interieur befinden sich in gutem Zustand mit zeitgemässer Patina. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im September 2016.**

*This Hurricane three position drophead coupe, one of 2'606 produced only as right hand drive, was imported by the vendor around 20 years ago. In recent years the cabriolet was rarely used and finally dry-stored. In the process of recommissioning the brakes were disassembled but, due to differences between the owner and the workshop, were never reinstalled. The engine runs and the gearbox works correctly. Coachwork and interior present themselves in good condition with a period correct patina. **The latest Swiss Veteran MOT was completed in September 2016.***

Ce Hurricane Cabriolet à trois positions, l'une des 2'606 produites uniquement à conduite à droite, a été importé par le vendeur il y a environ 20 ans. Ces dernières années, le cabriolet a été rarement utilisé et finalement stocké à sec. Lors du processus de remise en service, les freins ont été démontés mais, en raison de divergences entre le propriétaire et l'atelier, ils n'ont jamais été réinstallés. Le moteur tourne et la boîte de vitesse fonctionne correctement. La carrosserie et l'intérieur se présentent en bon état avec une patine d'époque correcte. **La dernière expertise vétéranaire a été effectuée en septembre 2016.**

Lot 137

2'606 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
1'991 cm³
70 PS bei 4'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 15'000 - 18'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 138

810 Fahrzeuge

V8

3'184 cm³

265 PS bei 7'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 38'000 - 42'000

Story wikipedia.org

Fotos Oldtimer Galerie

Ferrari Mondial 3.2 Cabriolet, 1986

Sieben Jahre nachdem der 308 GT4 mit Bertone-Karosserie gestartet war, kam der von Pininfarina entworfene Ferrari Mondial 8. Traditionalisten hatten Bertone nie akzeptiert und meinten, Ferrari-Karosserien sollten nur von Pininfarina entworfen werden.

Strukturell basierte der Mondial 8 auf dem Zweisitzer 308 GTB, war jedoch ein 2+2-Sitzer wie der 308 GT4, allerdings mit mehr Raum. Der Name Mondial (Welt) war eine Reminiszenz an einen Ferrari-Rennwagen der 50er-Jahre. Um mehr Platz im Innenraum zu schaffen, wurde der Radstand um zehn cm verlängert, außerdem war das Auto breiter als seine Vorgänger.

Er ist der letzte von Ferrari produzierte Wagen mit Mittelmotor und vier Sitzplätzen.

82'000 km gefahren, befindet sich in gutem Zustand und **hat die letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2020 absolviert.**

*This Mondial Cabriolet - one of 810 examples with a 3.2-litre V8 and 265 hp - was first registered on May 1st 1986, and delivered by Garage Zénith in Sion on May 23rd 1986. After another owner in the Italian-speaking part of Switzerland, the Ferrari changed hands in 2005 to an enthusiast in the greater Zurich area. As the existing receipts as well as the service booklet show, the car was serviced by a specialist in Germany for the following years. In 2014, at 76'800 km, both cylinder heads were dismantled, the valves were grinded, the timing belts and tension rollers were replaced, and a new oil cooler was fitted. In 2019/20, the Mondial changed hands to its last owner in the canton of Bern. The four-seater convertible has driven around 82'000 km, is in good condition and **has completed its last Swiss veteran MOT in September 2020.***



Dieses Mondial Cabriolet - eines von 810 Exemplaren mit 3.2-Liter V8 und 265 PS - wurde am 1. Mai 1986 erstmals zugelassen, und am 23. Mai 1986 durch die Garage Zénith in Sion ausgeliefert. Nach einem weiteren Besitzer in der italienischen Schweiz wechselte der Ferrari 2005 zu einem Liebhaber im Grossraum Zürich. Wie die vorhandenen Belege sowie das Serviceheft zeigen, wurde der Wagen die folgenden Jahre durch einen Spezialisten in Deutschland gewartet. 2014, bei 76'800 km, wurden beide Zylinderköpfe demontiert, die Ventile neu eingeschliffen, die Zahnriemen und Spannrollen ersetzt sowie ein neuer Ölkühler montiert. 2019/20 wechselte der Mondial zum letzten Besitzer in den Kanton Bern. Das viersitzige Cabriolet hat rund

Ce Mondial Cabriolet - l'un des 810 exemplaires équipés d'un V8 de 3.2 litres et 265 cv - a été immatriculé pour la première fois le 1er mai 1986, et livré par le Garage Zénith à Sion le 23 mai 1986. Après un autre propriétaire en Suisse italienne, la Ferrari a changé de mains en 2005 pour un passionné de la région zurichoise. Comme le montrent les reçus existants ainsi que le carnet de services, la voiture a été entretenue par un spécialiste en Allemagne les années suivantes. En 2014, à 76'800 km, les deux culasses ont été démontées, les soupapes ont été rectifiées, les courroies de distribution et les tendeurs ont été remplacés, et un nouveau refroidisseur d'huile a été installé. En 2019/20, le Mondial a changé de mains pour son dernier propriétaire dans le canton de Berne. Le cabriolet quatre places a parcouru environ 82'000 km, est en bon état et **a effectué la dernière expertise vétérinaire en septembre 2020.**



VW Käfer 1303 L Cabriolet, 1976

Bereits 1938, als der Grundstein für die Fertigung des "Kraft durch Freude"-Wagens gelegt wurde, präsentierte Ferdinand Porsche neben der geschlossenen Limousine auch ein Cabriolet.

Doch es sollte noch über zehn Jahre dauern, bis man ein offizielles VW Käfer Cabriolet kaufen konnte. Dafür wurde es dann gleich in zwei Varianten angeboten, einmal als zweisitziges Hebmüller-Cabriolet (mit zwei Notsitzen) und zudem als viersitziges Karmann-Cabriolet, das in seiner Form dem bis zum Schluss gebauten 1303 Cabriolet entspricht. Der Hebmüller-Variante war nur eine kurze Blütezeit gegönnt, bereits 1953 setzte der Brand der Herstellungsstätte der bis dahin nur 696 Mal gebauten Variante ein Ende.

Bei Karmann aber verliessen von 1949 bis 1980 330'281 offene Käfer das Werk. Die Cabriolet-Version entsprach dabei meist den Käfer-Topmodellen, was sich auch preislich äusserte, lag doch der Preis des offenen Käfers meist um rund 30 % über dem geschlossenen Pendant.

So kostete etwa 1974 ein VW Käfer 1303 LS Cabriolet in der Schweiz 15'330 Franken, während die 1303 S Limousine mit 11'005 Franken in der Preisliste figurierte.

Anfangs der Siebzigerjahre war der Volkswagen-Konzern in einer Notlage. Der im Herbst 1970 eingeführte 1302 erfüllte die Erwartungen nicht, der relativ teure K70 verkaufte sich nur in geringen Stückzahlen und der Golf war noch nicht geboren. Also ersann man den Superkäfer, genannt 1303.

Er baute auf den vielen Verbesserungen des 1302 - insbesondere die modernere Fahrwerkskonstruktion mit Doppelgelenkhinterachse und vorderer Federbeinaufhängung - auf, glänzte aber vor allem mit einer gebogenen Windschutzscheibe und einem neugestalteten Armaturenbrett aus Kunststoff und mit Lüftungsdüsen sowie zweigeschossigem Handschuhfach.



Dieses Käfer Cabriolet wurde am 30. September 1976 in Deutschland erstmals zugelassen. Vor einigen Jahren in die Schweiz importiert, befindet sich der VW in gutem Allgemeinzustand. Die Karosserie wurde wohl vor einiger Zeit neu lackiert, die Innenausstattung befindet sich im Originalzustand mit altersgerechten Gebrauchsspuren.

Die letzte MFK erfolgte im Mai 2021.

This VW Cabriolet was first registered in Germany on the 30th September 1976. Imported into Switzerland a number of years ago, the iconic Volkswagen presents itself in good overall condition. The body was probably repainted some time ago and the interior is in original condition showing the expected patina. The most recent MOT was completed in May 2021.

Ce cabriolet VW a été immatriculé pour la première fois en Allemagne le 30 septembre 1976. Importée en Suisse il y a quelques années, cette Volkswagen se présente en bon état général. La carrosserie a probablement été repeinte il y a quelque temps et l'intérieur est en état d'origine, montrant la patine attendue. **La dernière expertise a été effectuée en mai 2021.**

Lot 139

11'081 Fahrzeuge (1976)
4 Zylinder Boxer
1'585 cm³
50 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 25'000

Story zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 140

1'815 Fahrzeuge (1960 RHD)
4 Zylinder Reihe
1'587 cm³
79.5 PS bei 5'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 25'000
ohne Limite / no reserve

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

MG A 1600 Roadster, 1960

Der MGA ersetzte den TF 1500 und stellte einen völligen Bruch mit der Form seines Vorgängers dar. Der Wagen wurde offiziell auf der IAA in Frankfurt 1955 vorgestellt. Nachfolgemodell war im Juli 1962 der MGB. Bis dahin hatte BMC 101'081 MGA verkauft, die meisten davon im Export; nur 5'869 blieben in Großbritannien. Dies ist die höchste Exportrate (94,2 %) eines britischen Autos. Die Konstruktion geht auf das Jahr 1952 zurück, als der Hausdesigner von MG, Syd Enever, eine stromlinienförmige Karosserie für George Philips' TD für Le Mans entwarf.

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

Im Mai 1959 bekamen die Standard-Ausführungen auch einen überarbeiteten Motor mit einem Hubraum von 1'587 cm³ und einer Leistung von 79.5 bhp. Die Wagen hatten vorne Scheibenbremsen, hinten blieben die Trommeln.



Dieser MG A mit Rechtslenkung wurde wohl vor vielen Jahren in die Schweiz importiert. Der Roadster wurde 2020 vom Einlieferer übernommen und dieser liess unter Anderem neue Bremszangen und neue Radbremszylinder montieren sowie die Wellendichtringe an der Hinterachse ersetzen. Eine Rechnung über rund CHF 8'500.- belegt die durchgeführten Arbeiten. Das Fahr-

zeug ist technisch in gutem Zustand. Die Karosserie ist gesund, weist jedoch Gebrauchsspuren im Lack auf. Verdeck und Innenausstattung sind in gutem Zustand und die seitlichen Steckscheiben sind vorhanden. Auf dem optionalen Gepäckträger ist ein schöner Lederkoffer im Wert von CHF 800.- montiert, welcher mit dem Fahrzeug abgegeben wird. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im September 2018.**

*This MG A with its right hand drive was probably imported into Switzerland many years ago. The roadster was acquired by the vendor in 2020 and he had new front brake callipers and rear brake cylinders installed as well as new seals to the drive shafts. An invoice for 8'500 Swiss francs shows details of the work completed. The car is in a good mechanical condition. The coachwork is sound but shows signs of use in the paint. Top and interior are both in good shape and the removable sight-screens are present. Installed on the optional luggage carrier is a beautiful leather suitcase worth 800 Swiss francs to be enjoyed by the new owner. **The last Swiss Veteran MOT was completed in September 2018.***

Cette MG A avec conduite à droite a probablement été importée en Suisse il y a de nombreuses années. Le roadster a été acquis par le vendeur en 2020 et il a fait installer de nouveaux étriers de frein avant et cylindres de frein arrière ainsi que de nouveaux joints aux arbres de transmission. Une facture de 8'500 francs suisses présente le détail des travaux effectués. La voiture est dans un bon état mécanique. La carrosserie est saine mais montre des signes d'utilisation dans la peinture. La capote et l'intérieur sont en bon état et les vitres latérales amovibles sont présents. Installée sur le porte-bagages optionnel, une belle valise en cuir d'une valeur de 800 francs suisses est à la disposition du nouveau propriétaire. **La dernière expertise vétéranaire a été effectuée en septembre 2018.**





Chevrolet Impala Convertible, 1964

Der Chevrolet Impala ist ein Full-Size Car, das vom Automobilhersteller General Motors unter der Automobilmарke Chevrolet in den USA mit Unterbrechungen von 1958 bis 2020 gebaut wurde.

1959 wurde aus dem Impala eine eigene Serie, die den Bel Air als Spitzenmodell ablöste. Im Modelljahr gab es vier Karosserievarianten, ein zweitüriges Hardtop-Sportcoupé bei der die B-Säule fehlt und ein zweitüriges Cabriolet, dazu kamen zwei viertürige Varianten.



Dieses Impala Cabriolet mit 4.7-Liter V8 wurde in der 4. Juniwoche 1964 im Werk Tarrytown gefertigt und dann in die Schweiz geliefert. Vor vielen Jahren wurde das Fahrzeug in Originalfarbe (Acryl) „Silver Blue“ neu lackiert. Im August 2012 wurde der Chevrolet mit damals rund 94'000 gefahrenen Kilometern vom Einlieferer aus Zweitbesitz übernommen. Nach der Übernahme liess dieser die Servolenkung, die vordere Aufhängung sowie die Stossdämpfer ersetzen. 2013 wurde die Innenausstattung neu aufgepolstert und mit Leder bezogen sowie das Verdeck ersetzt. Im selben Jahr wurde eine neue Auspuffanlage montiert. 2017 wurde die Bremsanlage an Vorder- und Hinterachse komplett revidiert. Für Restaurierungen und Unterhalt sind Belege für über CHF 40'000.- aus den Jahren 2012 bis 2019 vorhanden. Aktuell hat der Impala rund 99'500 Kilometer gefahren und befindet sich in sehr gutem Zustand. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Juli 2020.**

*This Impala convertible with its 4.7 litre V8 was completed in the 4th week of June 1964 at the GM plant Tarrytown followed by export and delivery to Switzerland. Many years ago, the car was repainted in its original (Acryl) shade of "silver blue". In August 2012 the Chevrolet, having by then covered 94'000 kilometres, was purchased by the current and 3rd owner. After taking delivery of the car, he had the power steering and the front suspension overhauled and the shock absorbers replaced. In 2013 the interior was reupholstered and covered with leather and the convertible top was replaced as well. In the same year a new exhaust system was installed. In 2017 the braking system was overhauled. Restoration and maintenance receipts for over 40'000 Swiss francs covering the years 2012 to 2019 are available. Currently the Impala shows 99'500 kilometres and presents itself in very good condition. **The last Swiss Veteran MOT was completed successfully in July 2020.***

Cette Impala cabriolet avec son V8 de 4,7 litres a été achevée au cours de la 4e semaine de juin 1964 à l'usine GM de Tarrytown, puis exportée et livrée en Suisse. Il y a de nombreuses années, la voiture a été repeinte dans sa teinte originale (acrylique) de „bleu argenté“. En août 2012, la Chevrolet, ayant alors parcouru 94'000 kilomètres, a été achetée par l'actuel et 3ème propriétaire. Après avoir pris livraison de la voiture, il a fait remplacer la direction assistée et la suspension avant ainsi que les amortisseurs. En 2013, l'intérieur a été retapissé et recouvert de cuir et la capote a également été remplacée. La même année, un nouveau système d'échappement a été installé. En 2017, le système de freinage a été révisé. Des reçus de restauration et d'entretien pour plus de 40'000 francs suisses couvrant les années 2012 à 2019 sont disponibles. Actuellement, l'Impala affiche 99'500 kilomètres et se présente en très bon état. **La dernière expertise vétérinaire a été effectuée avec succès en juillet 2020.**

Lot 141

81'897 Fahrzeuge (1964)
V8
4'636 cm³
198 PS bei 4'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 35'000 - 40'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 142

1'200 Fahrzeuge
4 Zylinder Boxer
1'991 cm³
127 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 35'000 - 40'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Lancia Flavia 2000 HF Coupé, 1974

Das Lancia 2000 Coupé wurde von Pininfarina entworfen und im April 1971 vorgestellt. Gegenüber dem Flavia Coupé wurden die Front, das Heck und der Innenraum geändert. Besonders markant war der Heckabschluss im sogenannten Schwalbenschwanzdesign, das später auch das Coupé des Lancia Gamma auszeichnete. Der Motor hatte erst einen Vergaser, dann eine mechanische Einspritzanlage von Kugelfischer.

Im Frühjahr 1972 stellte Lancia in Genf eine HF-Version des Coupés vor mit den Instrumenten des Ferrari Daytona, einem Motor mit der Bosch-D-Jetronic und Super-Duplex-Bremsen von Girling/Lucas.

Das nur in 1'200 Exemplaren gefertigte 2000 Coupé HF gilt heute unter Markenkennern als eines der schönsten und am besten verarbeiteten Modelle von Lancia.

gefahrenen km. Ein Leistungsdiagramm vom Januar 2021 attestiert der Maschine 131.8 PS. Eine seltene Gelegenheit ein Fahrzeug in solch originale und gepflegten Zustand zu erwerben. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im August 2019.**

*This rare Flavia Coupé with power steering and air conditioning was bought by a dealer in 2015 from the original owner, a lady born in 1923(!). In 2019 the vendor imported the Coupé into Switzerland and had it registered. During his ownership the interior was completely renewed using Connolly leather. In 2020 the radiator the water pump as well as shock absorbers front and rear were overhauled or replaced. The coachwork and engine are in original condition with probably only 108'000 kilometres driven so far. An engine performance data sheet from 2021 testifies a healthy 131.8 horsepower. A rare occasion to acquire a car in such original and well maintained condition **with the most recent Veteran MOT completed in August 2019.***



Dieses seltene Flavia Coupé mit Servolenkung und Klimaanlage wurde 2015 durch einen Händler von der Erstbesitzerin mit Jahrgang 1923 (!) übernommen und 2019 durch den aktuellen Halter in die Schweiz importiert und zugelassen. Dieser liess anschliessend die Innenausstattung mit Connolly-Leder komplett restaurieren. 2020 wurden der Kühler und die Wasserpumpe ersetzt sowie die Stossdämpfer vorne und hinten revidiert. Karosserie und Motor befinden sich im Originalzustand mit vermutlich erst 108'000

Ce rare coupé Flavia avec direction assistée et climatisation a été acheté par un concessionnaire en 2015 auprès de la propriétaire d'origine, une dame née en 1923 (!). En 2019, le vendeur a importé le Coupé en Suisse et l'a fait immatriculer. Pendant sa propriété, l'intérieur a été entièrement rénové en utilisant du cuir Connolly. En 2020, le radiateur, la pompe à eau ainsi que les amortisseurs avant et arrière ont été révisés ou remplacés. La carrosserie et le moteur sont dans leur état d'origine, avec probablement seulement 108'000 kilomètres parcourus jusqu'à présent. Une fiche technique des performances du moteur datant de 2021 atteste d'une puissance saine de 131,8 cvx. C'est une occasion rare d'acquérir une voiture dans un tel état d'origine et bien entretenue. **La dernière expertise vétérinaire a été achevée en août 2019.**



Rolls-Royce Silver Shadow, 1968

Der Hersteller aus Crewe brachte im Oktober 1965 ein höchst innovatives Modell auf den Markt. Der Rolls-Royce Silver Shadow wies eine selbsttragende Karosserie, unabhängige Radaufhängung rundum, automatische Niveauregulierung und Scheibenbremsen an allen vier Rädern auf. Gegenüber seinen Vorgängern bot der Wegfall eines separaten Fahrgestells bessere Voraussetzungen für eine geräumige Passagierzelle, besseren Zugang zu einem Kofferraum mit erheblichem Stauvermögen - und Bauhöhe wie Gewicht des Wagens konnten reduziert werden.

Perfekte Verarbeitung aller Komponenten und eine überaus umfangreiche Ausstattung, die schieren Luxus bot, waren Merkmale dieses feinen Automobils



Dieser Silver Shadow mit Baujahr 1968 und Rechtslenkung wurde am 3. Januar 1969 erstmals zugelassen. Vor vielen Jahren in die Schweiz importiert, wurde der Rolls-Royce vor einigen Jahren neu lackiert. 2005 wurden die Bremsen komplett revidiert. Nach der Übernahme durch den aktuellen Besitzer, 2018, wurden Zündung und Vergaser revidiert. Belege für rund CHF 19'000.- sind vorhanden. Aus Zeitmangel hat der Einlieferer nun beschlossen sich von seinem Liebling zu trennen. Die elegante Limousine befindet sich technisch in sehr gutem Zustand, Karosserie und Innenausstattung weisen eine altersbedingte Patina auf. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im September 2016.**

*This Silver Shadow, the first real modern post war Rolls Royce with its monocoque chassis and independent suspension all round, was assembled as a right hand drive example in 1968 and first registered on 3rd of January 1969. Having been imported into Switzerland many years ago this elegant saloon was repainted a number of years ago. In 2005, the brakes received a complete overhaul. After purchase by the current owner in 2018, the ignition and the carburetors received a complete overhaul. Receipts for around 19'000 Swiss Francs are available. Due to lack of time the vendor has now decided to pass on his beloved Rolls Royce to a caring new owner. The elegant limousine is in a very good technical condition with the coachwork and interior showing and age correct patina. **The latest Swiss Veteran MOT was successfully completed in September 2016.***

Cette Silver Shadow, la première vraie Rolls Royce moderne de l'après-guerre avec son châssis monocoque et sa suspension indépendante, a été assemblée en 1968 en tant qu'exemplaire avec conduite à droite et a été enregistrée pour la première fois le 3 janvier 1969. Ayant été importée en Suisse il y a de nombreuses années, cette élégante berline a été repeinte il y a quelques années. En 2005, les freins ont reçu une révision complète. Après l'achat par le propriétaire actuel en 2018, l'allumage et les carburateurs ont reçu une révision. Des reçus d'environ 19'000 francs sont disponibles. En raison du manque de temps, le vendeur a maintenant décidé de transmettre sa Rolls Royce bien-aimée à un nouveau propriétaire attentionné. L'élégante limousine est dans un très bon état technique avec la carrosserie et l'intérieur montrant une patine d'âge correcte. **La dernière expertise vétérinaire a été effectuée avec succès en septembre 2016.**

Lot 143

16'717 Fahrzeuge (1965-77)
V8
6'230 cm³
188 PS bei 4'500 /min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 32'000

Story rrab.com
Fotos Oldtimer Galerie





Ehrenmitglied des Jaguar Drivers' Club
Switzerland und Jurymitglied des jährlichen
Concours d'Élégance Basel René Grossenbacher

Ist Ihr Oldtimer optimal versichert?

Seit einigen Jahren gibt es in der Schweiz die BELMOT[®] SWISS Oldtimer-Allgefahren-Kaskoversicherung der Mannheimer. Sie wird vom grossen Jaguar-Enthusiasten und Ehrenmitglied des Jaguar Drivers' Club Switzerland René Grossenbacher betreut, der seinerseits Inhaber der *ch.old+youngtimerversicherungen* in Arlesheim ist. Diese Versicherung bietet dem Oldtimer-Besitzer die Möglichkeit, alle seine Klassiker und Liebhaberfahrzeuge mit einer Police zu decken, egal, ob diese regelmässig oder an Rallyes gefahren werden, oder sich zerlegt in einer Werksatt befinden.



BELMOT[®] SWISS

KLICKEN SIE REIN www.belmot.ch



Die massgeschneiderte Kasko-Versicherung für Ihren Oldtimer

Vorteile der Oldtimer-Allgefahren-Kaskoversicherung

- Die besondere Allgefahren-Versicherung für Oldtimer in der Schweiz. So sind u. a. auch mechanische Schädigungen versichert (z.B. Getriebeschaden bei unbeabsichtigtem Verschalten).
- Als Oldtimer können Fahrzeuge, welche mindestens 20jährig sind, versichert werden.
- Keine Kilometerbegrenzung während des Jahres.
- Oldtimer-Rallyes, Geschicklichkeits- und Regelmässigkeitsfahrten sind versichert.
- Transporte auf einem Anhänger sind mitversichert.
- Nicht eingelöste oder mit ausländischen Kontrollschildern versehene Fahrzeuge können versichert werden.
- Kein Bonus-/Malussystem, sondern Nettojahresprämien.

Prämienbeispiele bei einem Selbstbehalt von Fr. 2'000.00



Jaguar XK 120 OTS 1953
Versicherungswert Fr. 100'000.00
Jahresprämie Fr. 912.50

- Ford A Sedan 1930, Versicherungswert Fr. 40'000.00
Jahresprämie Fr. 238.35
- Jaguar SS I Saloon 1935, Versicherungswert Fr. 85'000.00
Jahresprämie Fr. 506.50
- Mercedes 190 SL 1960, Versicherungswert Fr. 120'000.00
Jahresprämie Fr. 1'149.75
- Jaguar E-Type S1 1963, Versicherungswert Fr. 75'000.00
Jahresprämie Fr. 718.60
- Peugeot 404 Cabrio 1965, Versicherungswert Fr. 45'000.00
Jahresprämie Fr. 431.20

BELMOT[®] SWISS Kompetenzzentrum

ch.old+youngtimerversicherungen

Im Langacker 5, Postfach, 4144 Arlesheim
Tel 061/706 77 77, Fax 061/706 77 78
info@belmot.ch, www.belmot.ch



Mercedes 220 Cabriolet B, 1952

Der Mercedes-Benz 220 wurde als erster Sechszylinder-Pkw von Mercedes nach dem Zweiten Weltkrieg im April 1951 zusammen mit dem Typ 300 (Baureihe W 186) auf der IAA in Frankfurt am Main vorgestellt.

Während die Karosserie noch dem Stil der Vorkriegszeit entsprach, überzeugten Technik und Fahrwerk die Fachpresse.



Als eines von nur gerade 997 gebauten Cabriolet B (5-Sitzer) des Typ 220, wurde dieser Wagen am 20. September 1952 erstmals in der Schweiz zugelassen. Gemäss den vorhandenen Informationen wechselte der Mercedes 1963 zum zweiten, und bislang letzten, eingetragenen Halter. Dieser kümmerte sich geflissentlich um Pflege und Unterhalt – so liess er 1984, bei damals (1)13'548 Kilometern, den Zylinderkopf revidieren. 1992, mit 32'541 Kilometern auf der Uhr, wurde der Kühler revidiert und 1993 (33'550 km) wurde die Karosserie teilrestauriert. 2010 wurde dann die originale Lederausstattung aufgefrischt und es wurden neue Teppiche montiert. Viele Belege von 1972 bis 2018 zeugen von der Liebe, welche dem Cabrio entgegengebracht wurde. Mit 43'555 Kilometern auf der Uhr, befindet sich der Mercedes in sehr gutem Zustand und glänzt mit liebevollen Details wie dem originalen Becker Kurz-Lang-Mittelwellen Radio im Armaturenbrett. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Juni 2016.**

*One of only 997 type 220 Cabriolet B (5-seater) built, this car was first registered in Switzerland on September 20th 1952. According to the available information, the Mercedes changed hands in 1963 to the second, and so far, last registered owner. The latter was diligent about care and maintenance – in 1984, at (1)13'548 kilometres, he had the cylinder head overhauled. In 1992, with 32'541 kilometres on the clock, the radiator was overhauled and in 1993 (33'550 km) the bodywork was partially restored. Then in 2010, the original leather interior was refreshed and new carpets were fitted. Many receipts from 1972 to 2018 testify to the love that was shown to this convertible. With 43'555 kilometres on the clock, the Mercedes is in very good condition and shines with lovely details like the original Becker short-long-mid wave radio in the dashboard. **The last Swiss MOT including the desirable veteran status took place in June 2016.***

Cette voiture, l'une des 997 Cabriolet B (5 places) du type 220 construites, a été enregistrée pour la première fois en Suisse le 20 septembre 1952. Selon les informations disponibles, la Mercedes a changé de propriétaire en 1963 pour le deuxième, et jusqu'à présent, dernier propriétaire enregistré. Ce dernier était très attentif aux soins et à l'entretien – en 1984, à (1)13'548 kilomètres, il a fait réviser la culasse. En 1992, avec 32'541 kilomètres au compteur, le radiateur a été révisé et en 1993 (33'550 km) la carrosserie a été partiellement restaurée. Puis en 2010, l'intérieur en cuir d'origine a été rafraîchi et de nouvelles moquettes ont été posées. De nombreux reçus de 1972 à 2018 témoignent de l'amour qui a été porté à ce cabriolet. Avec 43'555 kilomètres au compteur, la Mercedes est en très bon état et brille par de jolis détails comme la radio Becker ondes courtes-longues-moyennes d'origine dans le tableau de bord. **La dernière expertise vétéranaire a eu lieu en juin 2016.**

Lot 144

997 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
2'195 cm³
80 PS bei 4'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 100'000 - 120'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 145

421 Fahrzeuge (5-Gang)
V12
4'821 cm³
315 PS bei 6'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 70'000 - 80'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Ferrari 400i, 1980

Der 400 GT wurde 1976 auf dem Pariser Autosalon vorgestellt. Das Design des Ferrari 400 entspricht weitestgehend dem des Ferrari 365 GT4 2+2, als dessen Nachfolger die Serie firmierte. Der 400 GT war der erste Ferrari, der offiziell auch in einer Automatikversion lieferbar war.

Im Herbst 1979 wurde aus dem 400 GT der 400i mit Bosch-K-Jetronic statt der sechs Weber-Doppelvergaser.



Dieser Ferrari 400i – eines von nur 421 Fahrzeugen mit 5-Gang Handschaltung – wurde am 22. Februar 1980 durch die Garage J.-P. Favre S.A. in Lausanne ausgeliefert. Nach vermutlich zwei Besitzern wurde das Fahrzeug 2006, mit 77'400 gefahrenen Kilometern, von einem Liebhaber übernommen. Die folgenden 14 Jahre wurde der Ferrari, wie das gewissenhaft geführte Fahrtenbuch zeigt, regelmässig gefahren und legte weitere 28'000 km ohne Probleme zurück. 2010 wurde die Innenausstattung teilrestauriert und aufgefrischt. 2014 erhielt die Karosserie eine Teilrestaurierung und vor einigen Jahren wurde eine Edelstahl-Auspuffanlage montiert. 2020 wurde der elegante 2+2 vom letzten Halter übernommen. Die Laufleistung von knapp 104'000 km ist durch das vorhandene Serviceheft, das Fahrtenbuch sowie einige Belege lückenlos nachvollziehbar und das Zeitlose Coupé befindet sich in gutem, sehr gepflegtem Zustand. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im September 2021.**

*The 365/400 Series is one of the longest-lived and most successful models ever offered by Ferrari. The 400i we have on offer, a rare manual 5-speed version, was delivered through Garage J.-P. Favre S.A. in Lausanne on the 22nd February 1980. After (assumed) two further owners and 77'400 km driven the car was acquired by an enthusiast in 2006. He kept the car for 14 years, meticulously documenting the 28'000 km driven by him in a logbook. In 2010 the interior received a partial restoration followed by a part-restoration of the coachwork in 2014. A few years ago, a stainless steel exhaust system was installed and in 2020 this most elegant 2 plus 2 was bought by the current owner. The 104'000 km covered in total are well documented through the service booklet, the logbook and sundry maintenance receipts and the Ferrari presents itself in good, very well maintained condition. **The last Veteran MOT was completed in September 2021.***

Cette Ferrari 400i - l'une des 421 voitures équipées d'une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports - a été livrée le 22 février 1980 par le garage J.-P. Favre S.A. à Lausanne. Après avoir vraisemblablement eu deux propriétaires, la voiture a été acquise par un passionné en 2006 avec 77'400 kilomètres parcourus. Il a gardé la voiture pendant 14 ans, documentant méticuleusement les 28'000 km parcourus par lui dans un carnet de bord. En 2010, l'intérieur a été partiellement restauré et rafraîchi. En 2014 la carrosserie a reçu une restauration partielle et il y a quelques années qu'un système d'échappement en Inox a été installé. En 2020, l'élégante 2+2 a été reprise par le dernier propriétaire. Le kilométrage d'un peu moins de 104'000 km sont bien documentés à travers le carnet d'entretien, le journal de bord et les reçus d'entretien. Ce coupé intemporel est en bon état, très bien entretenu. **La dernière expertise veteran a eu lieu en septembre 2021.**



Bentley Mark VI Saloon, 1952

Der Bentley Mark VI bedeutete einen radikalen Wechsel bei Rolls-Royce, denn dies war der erste Wagen, der ab Werk komplett mit Standard-Karosserie angeboten wurde. Die Rohkarosserie wurde bei Pressed Steel hergestellt und zugeliefert. Als Antrieb diente ein Reihen-Sechszylindermotor, der die Einlassventile im Zylinderkopf und die Auslassventile seitlich stehend im Block angeordnet aufwies (i.o.e. = inlet over exhaust). Die Kraft wurde aus einem Hubraum von 4'257 ccm geschöpft. Der Wagen zeigte eindrucksvolle Fahrwerte. Aus der Riege der nach dem Krieg noch tätigen Karosiers gelang es nur wenigen, die wohlabgewogenen Konturen der Standard-Karosserie mit eigenen Kreationen zu übertreffen. Etwa 20% aller Bentley Mark VI erhielten einen Aufbau nach Vorgaben des Kunden. Ab 1949 wurde der Wagen mit Linkslenkung verfügbar; ab 1951 sorgte ein deutlich modifizierter Motor mit einem auf 4'566 ccm vergrößerten Hubraum für eine Anhebung der Leistungsdaten.



Diese Bentley Limousine wurde am 4. Juni 1952 in der Schweiz verzollt und am 5. Juni auf den Erstbesitzer Jean Camoletti, den Co-Architekten der ersten Abfertigungshalle des Genfer Flughafens, ausgeliefert. Camoletti liebte seinen Bentley und fuhr diesen bis zu seinem Tod 1972. Anschliessend wurde der Wagen auf Elsa Camoletti zugelassen und verblieb somit in der Familie. 2017 ging der Wagen in den Besitz des Einlieferers -

eine humanitäre Organisation - über, und wurde durch einen Künstler mit Blattgold veredelt. 2018 wurde die Innenausstattung komplett restauriert. Die Karosserie befindet sich in gutem Zustand und präsentiert sich weitgehend im ersten Lack. Motor und Mechanik befinden sich in sehr gutem Zustand. **Die letzte MFK erfolgte im September 2021.**

*This Bentley saloon was imported into Switzerland on 4th June 1952 and registered on the 5th of June in the name of its first owner Jean Camoletti, co-architect of the original departure hall at Geneva airport. Camoletti loved his Bentley and drove it until his demise in 1972. The car was registered in the name of Elsa Camoletti and thus remained in the same family. In 2017 the car passed into the ownership of the vendor, a humanitarian organisation, and was decorated in gold leaf by an artist. In 2018 the complete interior was restored. The coachwork is in good condition and presents itself still mostly in its original paint. The engine and the mechanics are in very good condition. **The most recent MOT was completed in September 2021.***

Cette berline Bentley a été importée en Suisse le 4 juin 1952 et enregistrée le 5 juin au nom de son premier propriétaire, Jean Camoletti, co-architecte du hall de départ original de l'aéroport de Genève. Camoletti aimait sa Bentley et l'a conduite jusqu'à sa mort en 1972. La voiture a été enregistrée au nom d'Elsa Camoletti et est donc restée dans la même famille. En 2017, la voiture est passée aux mains du vendeur, une organisation humanitaire, et a été décorée à la feuille d'or par un artiste. En 2018, l'intérieur a été complètement restauré. La carrosserie est en bon état et se présente encore en grande partie dans sa peinture d'origine. Le moteur et la mécanique sont en très bon état. **La dernière expertise a été effectuée en septembre 2021.**

Lot 146

1'202 Fahrzeuge (4.5-Liter)
6 Zylinder Reihe
4'566 cm³
145 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 60'000 - 65'000

Story rrab.com
Fotos Einlieferer





Lot 147

8'850 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'567 cm³
92 PS bei 6'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 75'000 - 80'000

Story zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie



Alfa Romeo Giulia 1600 Spider, 1963

Einst war der Alfa Romeo Giulia Spider einer der preisgünstigsten Sportwagen überhaupt, nur gerade die Briten konnten noch vergleichbare Cabrios für weniger Geld anbieten. Dabei überzeugte der offene Mailänder nicht nur mit einem Zweinockenwellen-Vierzylinder und überdurchschnittlichen Fahreigenschaften, sondern auch mit italienischem Charme, weshalb er heute sehr gefragt und teuer gehandelt ist.

1954 ergänzte Alfa Romeo das Fahrzeugprogramm mit einem kompakten Coupé namens Giulietta Sprint. Eigentlich hätte die Limousine zuerst vorgestellt werden sollen, doch diese folgte erst 1955 als "Berlina".

Im selben Jahr kam auch das auf gekürztem Chassis stehende Cabriolet heraus. Sowohl Pinin Farina als auch Bertone hatten Vorschläge für die offene Giulietta entwickelt. Pinin Farina machte schliesslich das Rennen. Da das Cabriolet aber vor allem für den amerikanischen Markt gedacht war, musste sich die Karosserie möglichst preisgünstig und in grösseren Stückzahlen herstellen lassen und hier hatte Pinin Farina die besseren Karten in der Hand. Schliesslich kam der Impuls für den Spider von Max Hofman, der schon anderen Autos in den Staaten zum Erfolg verholfen hatte.

1962 wurde aus dem Julchen eine Julia, also eine Giulia. Dank 1,6-Liter-Motor und 92 PS war nun für genügend Vortrieb gesorgt.



Diese Giulia wurde vor rund 15 Jahren vom Vorbesitzer übernommen und anschliessend restauriert. Um mehr Leistung zu erzielen, wurde eine „Veloce“ Vergaseranlage mit zwei Weber 40 DCOE Doppelvergasern montiert, der originale Solex Vergaser mit Ansaugkollektor ist vorhanden. Das wunderschöne Cabriolet befindet sich in sehr gutem Allgemeinzustand und ist für den kommenden Sommer einsatzbereit. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im April 2017.**

*This Giulia was bought by the previous owner some 15 years ago and was restored immediately after purchase. To increase the performance, a "Veloce" carburetor setup with two Weber 40 DCOE was installed, with the original Solex unit and manifold accompanying the car. This lovely Convertible is in very good condition and ready for the coming summer fun. **The most recent Swiss Veteran MOT was completed in April 2017.***



Cette Giulia a été rachetée à son propriétaire précédent il y a une quinzaine d'années avant d'être restaurée. Pour avoir plus de punch, elle a reçu une batterie de carburateurs « Veloce » avec deux carburateurs Weber 40 DCOE double corps, mais le carburateur d'origine Solex avec collecte d'inspiration a été conservé. Ce magnifique cabriolet est dans un très bon état général et est prêt à prendre la route dès les premiers rayons de soleil de l'an prochain. **La dernière expertise comme vétéran remonte à avril 2017.**



Triumph 1800 Roadster, 1947

Dieser wunderschöne Triumph mit den einmaligen Klappsitzen im Kofferraum und Windschutzscheibe für die Fondpassagiere ist eines von 2'501 gebauten Fahrzeugen mit 1.8-Liter Motor. Der Wagen wurde am 23. August 1947 erstmals in England zugelassen und hatte einige Besitzer bevor er Ende der 1990er/Anfang der 2000er restauriert wurde. 2013 wurde der Roadster von einem Liebhaber gekauft und in die Schweiz importiert. Dieser liebte seinen Triumph, und in den folgenden Jahren wurde das Fahrzeug ohne Rücksicht auf Kosten gehegt und gepflegt – so wurden zwischen 2013 und 2020 unter Anderem Bremsen, Getriebe, Kühler, Vergaser und Elektrik revidiert. Ein umfangreiches Dossier mit Belegen für Revisionen und Unterhalt sowie zur Fahrzeuggeschichte ist vorhanden. Der Triumph hatte nur einen Schweizer Besitzer und befindet sich in sehr gutem Zustand. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Juli 2017.**

*This most interesting and rather handsome Triumph, with its unique folding seats in the boot and its separate windscreen for the rear passengers, is one of only 2'501 examples built and relies on a sturdy 1.8 litre four cylinder OHV engine. The car was delivered in England for the first time on 23rd August 1947 and passed through several hands before it was restored towards the end of the 1990s, beginning 2000. In 2013, the roadster was bought by an enthusiast and imported into Switzerland. He clearly loved his Triumph and during the following years the roadster was carefully maintained and cherished regardless of cost. This loving care included, between 2013 and 2020, an overhaul of the brakes, gearbox, radiator, carburettor and the electrical system. A substantial file with all receipts for revisions and maintenance done as well as details to the cars history is available. The Triumph only has had one Swiss owner and is in very good condition **with the last Swiss Veteran MOT having been completed in July 2017.***



*Cette très belle et plutôt intéressante Triumph, avec ses sièges rabattables uniques dans le coffre et son pare-brise séparé pour les passagers arrière, est l'un des 2'501 exemplaires construits et repose sur un robuste moteur 1,8 litre quatre cylindres à soupapes en tête. La voiture a été livrée en Angleterre, enregistrée pour la première fois le 23 août 1947 et est passée entre plusieurs mains avant d'être restaurée vers la fin des années 1990, début 2000. En 2013, le roadster a été acheté par un passionné et importé en Suisse. Il aimait manifestement sa Triumph et, au cours des années suivantes, le roadster a été soigneusement entretenu quel qu'en soit le coût. Ces soins affectueux comprennent, entre 2013 et 2020, une révision des freins, de la boîte de vitesses, du radiateur, du carburateur et du système électrique. Un dossier substantiel avec tous les reçus pour les révisions et l'entretien effectués ainsi que les détails à l'histoire de la voiture est disponible. La Triumph n'a eu qu'un propriétaire suisse et est en très bon état. **La dernière expertise vétérinaire a été effectuée en juillet 2017.***

Lot 148

2'501 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'776 cm³
65 PS bei 4'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 45'000 - 55'000

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 149

411 Fahrzeuge
1 Zylinder Zweitakt
191 cm³
10 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 15'000
ohne Limite / no reserve

Story wikipedia.org
Fotos zwischengas.com/OG

Fram-King Fulda S7, 1957

Das Unternehmen Fram-King aus Helsingborg begann 1956 mit der Produktion von Automobilen. 1962 wurde die Produktion nach 411 hergestellten Fahrzeugen wieder eingestellt.

Das einzige Modell war der Fulda, eine Lizenzfertigung des deutschen Fuldamobil. Der Wagen besaß eine Karosserie aus Kunststoff, die zwei Personen und zwei Kindern Platz bot. Der Zweitaktmotor leistete 10 PS. Bei den Fahrzeugen handelte es sich um – nach späterer Definition – Kleinwagen mit drei Rädern.



The Fram King Fulda S7 was built under licence from Fuldamobil and only 411 examples were completed in the Swedish town of Helsingborg. This example was recently imported by a micro-car collector in Switzerland. The Fram King can be registered in Switzerland with overseable effort. Alas, it does not correspond to the high quality requirements of its owner who therefore took the decision to sell the car. The Sachs two stroke engine is running, the coachwork and interior are in good condition showing signs of use and the mechanical bits only require some minor repairs. The Fulda S7 is sold with Swedish documents and Swiss custom duties have been paid. Try finding another one!



Der schwedische Lizenzbau des Fuldamobil wurde in nur 411 Exemplaren in Helsingborg hergestellt. Dieses Fahrzeug wurde kürzlich durch einen „Micro-Car“ Sammler in die Schweiz importiert. Der Fram-King kann mit vernünftigem Aufwand in der Schweiz zugelassen werden, entspricht jedoch nicht den Qualitätsansprüchen des Besitzers. Der Sachs Zweitaktmotor läuft, Karosserie und Innenausstattung befinden sich in gutem Zustand mit Gebrauchsspuren und die Mechanik benötigt nur kleinere Reparaturen. Der Fulda S7 verfügt über schwedische Fahrzeugpapiere und ist in der Schweiz verzollt.

La Fram King Fulda S7 a été construite sous licence de Fuldamobil et seulement 411 exemplaires ont été achevés dans la ville suédoise de Helsingborg. Cet exemplaire a été récemment importé par un collectionneur de micro-voitures en Suisse. La Fram King peut être immatriculée en Suisse avec un effort raisonnable, mais elle ne correspond pas aux exigences de qualité élevées de son propriétaire qui a donc pris la décision de vendre la voiture. Le moteur Sachs à deux temps fonctionne, la carrosserie et l'intérieur sont en bon état et montrent des signes d'utilisation. Les pièces mécaniques ne nécessitent que quelques réparations mineures. La Fulda S7 est vendue avec les documents suédois et les droits de douane suisses ont été payés. Essayez d'en trouver une autre!



Mazda R360 Coupé, 1964

Der Mazda R360 war ein Coupé von Toyo Kogyo, heute Mazda, und Mazdas erstes Pkw-Modell. Das in der japanischen Kei-Car-Klasse angesiedelte Modell wurde 1960 präsentiert. Der Preis des R360 lag zunächst bei 300'000 Yen und war damit niedriger als beim Subaru 360 des damaligen Hauptkonkurrenten Subaru. Vom R360 abgeleitet war der 1961 erschienene Mazda B360. Angetrieben wurde der R360 von einem luftgekühlten Zweizylinder-Viertaktmotor mit 356 cm³ und hängenden Ventilen, der 16 PS leistete und ursprünglich aus der dreirädrigen Mazda T-Serie stammte. Dieser saß im Heck und trieb über ein Vierganggetriebe die Hinterräder an. Einzigartig in der Kleinwagenklasse gab es auf Wunsch auch ein Zweistufenautomatikgetriebe mit Drehmomentwandler. Damit begründete Mazda seinen Ruf in Japan, behindertengerechte Fahrzeuge herzustellen.



In Europa nahezu unauffindbar, wurde dieses R360 Coupé kürzlich durch einen „Micro-Car“ Sammler aus Japan importiert. Nach Erhalt des Fahrzeuges wurde festgestellt, dass der niedliche Mazda eine umfangreiche Restauration benötigt. Die Karosserie weist Roststellen auf, die Aufhängung gehört revidiert und die Innenausstattung ist Restaurationsbedürftig. Der kleine V2 Motor dreht und die Kompression ist gut, die Maschine wurde jedoch nicht gestartet. Die wichtigen Schriftzüge, Chromleisten und sämtliche Scheiben sind

vorhanden. Aus Zeitmangel entschied sich der Sammler, den R360 wieder zu veräussern. Sicher eine seltene Gelegenheit, eines der ersten Mazda Automobile zu erwerben. Der Wagen verfügt über ein japanisches Export Certificate und ist in der Schweiz verzollt.

This rare 360 coupe, virtually non-existent in Europe, was recently imported from Japan by a micro car collector. After arrival of the car in Europe it was discovered that it needed a thorough restoration. The coachwork shows areas of corrosion, the suspension needs an overhaul and the interior needs to be restored. The little V2 engine is turning with good compression but it has not been started as yet. The most important scripts, chrome strips and all screens are present. Due to lack of time the collector has decided to pass the R360 to another enthusiast. Certainly a rare occasion to acquire one of the very first automobiles by Mazda and a sure centrepiece at any micro-car meeting! The car has a Japanese export certificate and Swiss custom duties have been paid.

Ce rare coupé 360, pratiquement inexistant en Europe, a été récemment importé du Japon par un collectionneur de micro-voitures. Après l'arrivée de la voiture en Europe, il a été découvert qu'elle avait besoin d'une restauration complète. La carrosserie présente des zones de corrosion, la suspension doit être révisée et l'intérieur doit être restauré. Le petit moteur V2 tourne avec une bonne compression mais il n'a pas encore été démarré. L'important lettrage, les garnitures chromées et toutes les fenêtres sont présentes. Par manque de temps, le collectionneur a décidé de transmettre la R360 à un autre enthousiaste. C'est certainement une occasion rare d'acquérir l'une des toutes premières automobiles de Mazda et une pièce maîtresse de toute réunion de micro-voitures! La voiture a un certificat d'exportation japonais et les droits de douane suisses ont été payés.

Lot 150

65'737 Fahrzeuge (1960-70)
V2
356 cm³
16 PS bei 5'300/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 15'000 - 20'000
ohne Limite / no reserve

Story wikipedia.org
Fotos zwischengas.com





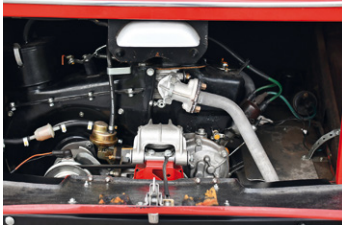
Lot 151

300 Fahrzeuge (alle Motoren)
2 Zylinder Reihe
499 cm³
18 PS bei 4'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 15'000 - 20'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Fiat Baldi BB5 Frog, 1975

Das Unternehmen GAMC aus Sanremo stellte 1972 auf dem Turiner Autosalon erstmals ein Fahrzeug aus. Der Markenname lautete Baldi. 1976 endete die Produktion.

Das 1972 ausgestellte Modell Frog wurde von der Presse als das hässlichste Auto des Salons bezeichnet. Dabei handelte es sich um einen Buggy auf Basis des Fiat Nuova 500.



Auf dem verkürzten Chassis des Fiat 500 L wurden nur gerade 300 Baldi Frog produziert. Der Käufer hatte die Auswahl zwischen drei Motorisierungen: dem 125 cm³ Motor aus der Lambretta, dem 500 cm³ Motor aus dem Fiat 500 L und dem 595 cm³ Motor aus dem Fiat 500 R. Dieser Baldi hat den Fiat 500 L Motor mit 18 PS im Heck. Der lustige Kleinstwagen mit Faltdach wurde am 30. Mai 1975 erstmals in Catanzaro (Italien) zugelassen. Nach total fünf italienischen Besitzern wurde der Baldi 2017 in die Schweiz importiert. Der Wagen wurde in Italien wohl einmal restauriert und befindet sich in gutem bis sehr gutem Zustand. Nach einigem Aufwand und vielen Abklärungen **wurde der witzige Italiener im Juni 2021 als Veteranenfahrzeug geprüft.**

*Based on a shortened chassis (yes, that's possible even on a Fiat 500!) of the legendary Fiat 500L a mere 300 Baldi frogs were produced. The buyer had a choice of three engines: the 125 ccm engine (used in the Lambretta scooter), the 500ccm engine from the Fiat 500L and the 595ccm engine used in the Fiat 500R. This Baldi is powered by the engine from the Fiat 500L delivering a healthy 18HP. The cute microcar with its folding roof was first registered in Catanzaro, Italy, on the 30th May 1975. After a total of five Italian owners the Baldi was imported into Switzerland in 2017. The car was presumably restored once in Italy and presents itself in good to very good condition. With considerable effort and after a lot of clarifications **the cute little Italian finally received its veteran MOT in June 2021.***

Basée sur un châssis raccourci (oui, c'est possible même sur une Fiat 500) de la légendaire Fiat 500L, seulement 300 Baldi Frog ont été produites. L'acheteur avait le choix entre trois moteurs: le moteur de 125 cm³ (utilisé dans le scooter Lambretta), le moteur de 500 cm³ de la Fiat 500L et le moteur de 595 cm³ utilisé dans la Fiat 500R. Cette Baldi est propulsée par le moteur de la Fiat 500L, qui développe 18 chevaux. Cette mignonne microvoiture avec son toit pliant a été enregistrée pour la première fois à Catanzaro, en Italie, le 30 mai 1975. Après un total de cinq propriétaires italiens, la Baldi a été importée en Suisse en 2017. La voiture a vraisemblablement été restaurée une fois en Italie et se présente en bon à très bon état. Au prix d'efforts considérables et après de nombreuses clarifications, **la mignonne petite italienne a finalement reçu l'expertise vétérinaire en juin 2021.**



Porsche 911 (993) Carrera 2, 1995

Der Porsche 993 ist eine Automobilbaureihe der Porsche AG und der Nachfolger der Baureihe Porsche 964. Es ist das letzte Modell des Porsche-Klassikers 911 mit luftgekühltem Boxermotor.

Die Motorenpalette des 1993 eingeführten 993 reicht von 272 PS bzw. 286 PS bei den Carrera- und Targa-Modellen bis hin zum Turbo-Topmodell mit 408 PS. Daneben wurden auch leistungsgesteigerte Fahrzeuge für den Motorsport hergestellt, deren Motorenleistungen von 300 PS bis zu 430 PS reichen.

Der Porsche 993 wurde in den Versionen Carrera, Targa und Turbo angeboten. Beim Carrera gab es als Alternative zum Heckantrieb den Allradantrieb in den Modellen Carrera 4 und Carrera 4S.



Dieser Porsche 911 aus der letzten Baureihe der legendären luftgekühlten 6-Zylinder Boxer-Motoren, wurde am 14. August 1995 durch die Markenvertretung in Basel an den glücklichen Erstbesitzer übergeben. Bei der Bestellung wurde nicht an Optionen gespart, so verfügt der Wagen über eine Voll-Lederausstattung mit vollelektrischen Sitzen, Sitzheizung, eine Klimautomatik, ein elektrisches Schiebedach und ein 40% Sperrdifferential. Seit 2019 im letzten Besitz, in der edlen Farbkombination von „schwarz perlcolor“ und Raffleder in „Flamencorot“, rund 125'000 gefahrenen Kilometern und lückenlosem Serviceheft, befindet sich dieser 911er in sehr gutem Zustand. Der letzte Service sowie **die letzte MFK erfolgten im März 2021.**

*This Porsche 911 from the last series of the legendary air-cooled 6-cylinder Boxer engines was handed over to the happy first owner by the brand's representative in Basel on August 14th 1995. No expense was spared on options when it was ordered, and the car features a full leather interior with all-electric seats, heated seats, automatic air conditioning, an electric sunroof and a 40% limited slip differential. In its last ownership since 2019, in the noble colour combination of „black pearlcolor“ and Raff leather in „Flamencored“, around 125'000 kilometres driven and a complete service booklet, this 911 is in very good condition. **The last service and Swiss MOT were carried out in March 2021.***

Cette Porsche 911 de la dernière série des légendaires moteurs Boxer 6 cylindres refroidis par air a été remise à son heureux premier propriétaire par le représentant de la marque à Bâle le 14 août 1995. Aucune dépense n'a été épargnée sur les options lors de sa commande, et la voiture dispose d'un intérieur tout cuir avec des sièges tout électriques, des sièges chauffants, une climatisation automatique, un toit ouvrant électrique et un différentiel à glissement limité à 40%. En dernière possession depuis 2019, dans la noble combinaison de couleurs „noir pearlcolor“ et cuir Raff en „rouge flamenco“, environ 125'000 kilomètres parcourus et un carnet d'entretien complet, cette 911 est en très bon état. Le dernier service et **la dernière expertise ont été effectués en mars 2021.**

Lot 152

38'626 Fahrzeuge (1993-97)
6 Zylinder Boxer
3'598 cm³
272 PS bei 6'100/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 65'000 - 70'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 153

65 Fahrzeuge
V12
5'341 cm³
265 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 32'000 - 36'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Jaguar XJ-S V12 Le Mans Special Edition, 1988

Der Jaguar XJ-S bzw. XJS ist ein Gran Turismo des traditionsreichen britischen Autoherstellers Jaguar. Er wurde von Juni 1975 bis 4. April 1996 in ca. 115'413 Exemplaren hergestellt und ist damit das bislang erfolgreichste Jaguar-Sportmodell. Insgesamt gibt es ca. 21 Modellvarianten in drei aufeinanderfolgenden Serien. Mit dem letzten Jaguar E-Type, der im September 1974 hergestellt wurde, gab Jaguar den Markt für Roadster-Sportwagen, für die gerade die englische Autoindustrie mit Marken wie Jaguar, Triumph und MG bekannt war, auf. Neue gesetzliche Rahmenbedingungen, insbesondere in den USA, veranlassten Jaguar, die Entwicklung eines schnellen, komfortablen Coupé gegenüber einem Roadster zu favorisieren. Die Linienführung des auf Basis der XJ-Limousine entwickelten und mit dem V12-Motor aus dem E-Type Serie III versehenen XJ-S 5.3 GT Coupé (Serie 1) war seinerzeit zunächst umstritten.

*This XJS, number 44 of only 65 examples built as a commemorative Le Mans victory version, was delivered through Schlotterbeck Automobile AG in Basel on the 4th November 1988. According to its service booklet and emission control certificate the Jaguar most probably had two further owners before it was taken over by its last keeper in 2015. The carefully maintained condition of the car seems absolutely in line with the 63,000 kilometres shown. A rare occasion for every Jaguar enthusiast to acquire one of those rare special models for his collection. The last MOT was completed in March 2018, **for a Swiss buyer a new MOT will be performed after the auction.***



Dieser XJ-S, Nummer 44 von 65 der Sonderedition zum Le Mans Sieg, wurde am 4. November 1988 durch die C. Schlotterbeck Automobile AG in Basel ausgeliefert. Gemäss Serviceheft und Abgaswartungsdokument hatte der Jaguar vermutlich zwei weitere Besitzer, bevor er 2015 vom letzten Halter übernommen wurde. Die angezeigte Laufleistung von knapp 63'000 km ist komplett nachvollziehbar und der Pflegezustand dieses Coupés spricht für sich. Eine seltene Gelegenheit für jeden Jaguar Liebhaber auch dieses seltene Sondermodell in seine Sammlung zu integrieren. Die letzte MFK wurde im März 2018 durchgeführt, **für Schweizer Käufer wird das Fahrzeug jedoch nach der Auktion frisch vorgeführt.**

Cette XJ-S, numéro 44 sur seulement 65 exemplaires construits en version commémorative de la victoire au Mans, a été livrée par Schlotterbeck Automobile AG à Bâle le 4 novembre 1988. D'après son carnet d'entretien et son certificat de contrôle des émissions, la Jaguar a très probablement eu deux autres propriétaires avant d'être reprise par son dernier détenteur en 2015. L'état soigneusement entretenu de la voiture semble absolument en accord avec les 63'000 kilomètres indiqués. Une occasion rare pour tout amateur de Jaguar d'acquérir un de ces rares modèles spéciaux pour sa collection. La dernière expertise a été effectuée en mars 2018, **pour un acheteur suisse, la voiture sera expertisée après la vente.**





DeLorean DMC-12, 1981



Mir rund 9'000 zwischen 1981 und 1983, gebauten Fahrzeugen, ist ein DMC-12 eine seltene Erscheinung im Strassenbild. Dieser Wagen wurde im Dezember 1981 gebaut und von Irland in die USA verschifft. Bis 2010/11 ist die Geschichte jenseits des grossen Teiches nicht bekannt, dann liess der damalige Besitzer bei der DeLorean Motor Company in Illinois den Motor – bei rund 41'500 Meilen auf dem Zähler – nach „Phase II“ Spezifikationen mit knapp 200 PS überarbeiten. Entsprechende Rechnungen über USD 14'000.- sind vorhanden. 2017 wurde das Flügeltüren-Coupé vom Einlieferer übernommen und in die Schweiz importiert. Im selben Jahr, bei rund 45'000 Meilen, wurde die Kupplung ersetzt. Der DMC-12 verfügt über ein 5-Gang Schaltgetriebe, Leder- ausstattung sowie Klimaanlage und befindet sich in sehr gutem Allgemeinzustand. Mit knapp 47'000 Meilen wird der DeLorean zwar ohne Fluxkompensator, dafür mit Schweizer Strassenzulassung und **der letzten MFK als Veteranenfahrzeug im November 2017** angeboten. Aufgrund der Zulassungsbestimmungen und dem damit einhergehenden Aufwand sind in der Schweiz nur sehr wenige DeLorean auch zugelassen – hier bietet sich die seltene Gelegenheit eines dieser Fahrzeuge zu erwerben.

With a mere 9'000 cars built between 1981 and 1983, a DMC-12 is a rare occurrence anywhere. This example was completed in December 1981 and shipped from Ireland to the USA. There's no history on the car until 2010/11 when the then owner had the engine reworked to "Phase Two" specification (resulting in 200 horsepower) at the DeLo-

*rean Motor Company in Illinois. Invoices for 14'000 U.S. dollars for this job are available. In 2017 the gullwing coupe was bought and imported into Switzerland by the vendor. In the same year, at around 45'000 miles, the clutch was replaced. The DMC-12 is equipped with a 5-speed manual gearbox, leather interior and air conditioning and is in very good overall condition. Now showing roughly 47'000 miles the DeLorean is sold without a flux capacitor but a perhaps more useful Swiss registration and a **Swiss veteran MOT dating from November 2017**. With current regulations it is rather difficult to have a DeLorean registered in Switzerland, therefore this must be a rare opportunity to start the next time travel as the new owner of a legendary DMC-12.*

Avec seulement 9'000 voitures construites entre 1981 et 1983, une DMC-12 est un événement rare partout. Cet exemplaire a été achevé en décembre 1981 et expédié d'Irlande aux États-Unis. Il n'y a pas d'historique de la voiture jusqu'en 2010/11, date à laquelle le propriétaire de l'époque a fait retravailler le moteur selon les spécifications de la „Phase Deux“ (ce qui a donné 200 chevaux) à la DeLorean Motor Company dans l'Illinois. Les factures de 14'000 dollars pour ce travail sont disponibles. En 2017, le coupé à portes papillon a été acheté et importé en Suisse par le vendeur. La même année, à environ 45'000 miles, l'embrayage a été remplacé. La DMC-12 est équipée d'une boîte manuelle à 5 vitesses, d'un intérieur en cuir et de la climatisation et est en très bon état général. Affichant maintenant environ 47'000 miles, la DeLorean est vendue sans condensateur de flux mais avec une immatriculation suisse peut-être plus utile et **expertise vétérane datant de novembre 2017**. Avec la réglementation actuelle, il est plutôt difficile d'avoir une DeLorean enregistrée en Suisse, donc ce doit être une opportunité rare de commencer le prochain voyage dans le temps en tant que nouveau propriétaire d'une légendaire DMC-12.

Lot 154

ca. 9'000 Fahrzeuge
V6
2'849 cm³
ca. 200 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 50'000 - 60'000

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 155

41'395 Fahrzeuge (alle 508)
4 Zylinder Reihe
995 cm³
20 PS bei 3'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 25'000 - 30'000

Fotos Oldtimer Galerie

Fiat 508 Balilla Spider, 1934

Dieser Balilla Spider der ersten Serie mit 3-Gang Getriebe und dem 20 PS leistenden 995cm³ 4-Zylinder Motor wurde Anfang 1934 in Italien ausgeliefert. 1949 wurde der Wagen in die italienische Schweiz importiert und erstmals in der Schweiz zugelassen. Nach zwei Tessiner Vorbesitzern wurde er 1998 vom Einlieferer erworben. Im Herbst des Jahres entschloss sich dieser die Karosserie und die Innenausstattung restaurieren-, sowie die Mechanik wo nötig revidieren zu lassen. 1999 erstrahlte der kleine Fiat mit einer Neulackierung in Originalfarbe im neuen Glanz und bereitete dem Besitzer fortan viel Freude. 2001, nach einer Rundfahrt auf der Insel Elba, wurde beim Motor ein Lagerschaden festgestellt worauf sämtliche Pleuellager ersetzt wurden. Die letzten 20 Jahre wurde der 508 gerne für verschiedene Veranstaltungen und Ausfahrten genutzt. 2020 wurden im Zuge der MFK Vorbereitung alle Bremszylinder und der Bremsöltank ersetzt, der Vergaser wurde revidiert und der Anlasser und das Getriebe wurden durch originale Austauschteile ersetzt. Der schöne Spider befindet sich in sehr gutem Zustand und **wird mit der letzten MFK als Veteranenfahrzeug im Juli 2020 verkauft.**

This Balilla spider stemming from the first series, with its 3-speed gearbox and the venerable 995ccm 4 cylinder engine delivering a breathtaking 20 hp, was delivered in Italy in 1934. In 1949 the car was imported into the South of Switzerland and first registered there. After two Ticinese owners it was bought by the vendor in 1998. In the autumn of the same year, he decided to have the coachwork and the interior restored as well as the mechanical bits overhauled as necessary. In 1999 the little Fiat was once again gleaming in its new paint (in the original shade) and continued to deliver many entertaining miles for its owner. In 2001 after a trip to the island of Elba, the engine suffered a bearing damage resulting in the replacement of all conrod bearings. The last 20 years the Fiat enjoyed casual use at various events and short excursions. In 2020, in preparation for the MOT, all wheel brake cylinders and the brake oil reservoir were

*replaced, the carburettor overhauled and the starter motor as well as the gearbox replaced with correct, original replacement parts. The lovely spider is in very good condition and **will be sold with the latest Veteran MOT having been completed in July 2020.***

Cette Balilla spider de la première série, avec sa boîte de vitesses à 3 rapports et le moteur 4 cylindres de 995 cm³ délivrant une puissance de 20 ch, a été livrée en Italie en 1934. En 1949, la voiture a été importée dans le sud de la Suisse et y a été immatriculée pour la première fois. Après deux propriétaires tessinois, elle a été achetée par le vendeur en 1998. En automne de la même année, il a décidé de faire restaurer la carrosserie et l'intérieur ainsi que de réviser les pièces mécaniques si nécessaire. En 1999, la petite Fiat était à nouveau étincelante dans sa nouvelle peinture (dans la teinte d'origine) et a continué à fournir de nombreux kilomètres de divertissement à son propriétaire. En 2001, après un voyage à l'île d'Elbe, le moteur a subi une avarie de palier entraînant le remplacement de tous les roulements de bielle. Les 20 dernières années, la Fiat a bénéficié d'une utilisation occasionnelle lors de divers événements et de courtes excursions. En 2020, en préparation du MOT, tous les cylindres de frein de roue et le réservoir d'huile de frein ont été remplacés, le carburateur révisé et le démarreur ainsi que la boîte de vitesses remplacés par des pièces de rechange correctes et originales. Ce joli spider est en très bon état et **sera vendu avec la dernière expertise vétérinaire ayant été effectuée en juillet 2020.**





Ford Thunderbird Convertible, 1960

Am Anfang war der Thunderbird (1955–1957) noch ein reiner sportlicher Zweisitzer und wurde als Konkurrenz zur Chevrolet Corvette platziert. Für den Thunderbird sprach damals der V8-Motor, den die Corvette erst später bekam.

Mit dem größeren, viersitzigen Thunderbird schuf Ford die Klasse der Personal Luxury Cars.

Ab Modelljahr 1958 war der Thunderbird kein Sportzweisitzer mehr, sondern ein komfortabler, großer Vier- bis Fünfsitzer, der als Coupé und als Cabriolet angeboten wurde. Am 13. Januar 1958 debütierte das neue Coupé, im Juni 1958 das Cabrio; die Modelle waren gut 40 Zentimeter länger und fast 500 Kilogramm schwerer als die Vorläufer.



Als eines von 11'860 gebauten Thunderbird Cabriolets des Baujahres 1960, wurde dieses Fahrzeug vor vielen Jahren aus den USA in die Schweiz importiert. 2011 wurde das imposante Cabriolet mit Speichenrädern und optionaler Abdeckung für die hinteren Sitze vom Einlieferer übernommen. Dieser liess anschliessend die Karosserie teilrestaurieren und die Mechanik aufarbeiten. In den folgenden Jahren wurde der Thunderbird für gelegentliche Ausfahrten und Hochzeitsfahrten genutzt. Belege für Restaurationen und Unterhalt über rund CHF 15'000.- sind vorhanden. Der in der Schweiz seltene

Ford befindet sich in gutem bis sehr gutem Allgemeinzustand, das Öffnen und Schliessen des hydraulischen Verdeckes funktioniert jedoch nicht zuverlässig. Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Oktober 2011.

As one of 11'860 Thunderbird convertibles built in 1960, this example was imported from the USA into Switzerland many years ago. In 2011, this most imposing cabriolet with its wire wheels and "roadster deck" over the rear seats was taken over by the vendor. He subsequently had the coachwork part-restored and the mechanical bits refreshed. In the following years the Thunderbird was used for occasional outings and wedding assignments. Invoices for restoration work and maintenance for about 15'000 Francs are present. This rather rare "Square-Bird" is in good to very good overall condition, opening and closing of the hydraulic convertible top does not work reliably though and will require attention in the near future. The latest Swiss Veteran MOT was completed in October 2011.

Faisant partie des 11'860 Thunderbird cabriolets construits en 1960, cet exemplaire a été importé des États-Unis en Suisse il y a de nombreuses années. En 2011, ce cabriolet des plus imposants avec ses roues en fil de fer et son „roadster deck“ au-dessus des sièges arrière a été repris par le vendeur. Il a ensuite fait restaurer partiellement la carrosserie et rafraîchir les pièces mécaniques. Au cours des années suivantes, la Thunderbird a été utilisée pour sorties occasionnelles et pour des mariages. Des factures pour les travaux de restauration et d'entretien pour environ 15'000 francs sont présentes. Cette „Square-Bird“ plutôt rare est en bon à très bon état général, l'ouverture et la fermeture de la capote hydraulique ne fonctionne pas de manière fiable cependant et nécessitera une attention dans un futur proche. La dernière expertise vétérinaire a été effectuée en octobre 2011.

Lot 156

11'860 Fahrzeuge (1960)
V8
5'764 cm³
304 SAE-PS bei 4'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 55'000 - 60'000

Story wikipedia.org
Fotos OG / Einlieferer





Lot 157

700 Fahrzeuge (1955 LHD)
4 Zylinder Reihe
1'490 cm³
69 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 32'000 - 36'000

Story zwischenegas.com
Fotos Oldtimer Galerie

MG A 1500 Roadster, 1955

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.

Die Design-Geschichte des MG begann bereits 1951 in Le Mans, als dort ein stromlinienförmiger Sportwagen mit George Philipps am Start stand.

Vier Jahre später, 1954, meldete MG drei Sportwagen-Prototypen 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. Erstmals kam im Le-Mans-Prototyp und den nachfolgenden Serienwagen der 1,5-Liter-BMC-Motor zum Einsatz.

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.

bestätigt die originalgetreue Farbgebung und Ausstattung. 1999 wurde der schöne Roadster in die Schweiz importiert und hier zugelassen. Ende 2010 wurde der MG schliesslich vom Einlieferer erworben und verbrachte seither die meiste Zeit in dessen Halle. Der Wagen befindet sich in gutem, sehr schönen Zustand und erhielt kürzlich einen neuen Kupplungszyylinder sowie zwei neue 6 Volt Batterien. Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im März 2006.

Delivered to France on 4th of October 1955, this MGA of the first year of production was completely restored from 1992 to 1994. All invoices as well as an extensive photographic documentation are available. The Heritage Trust certificate confirms the original colour and the car's equipment. In 1999 this beautiful roadster was imported and registered in Switzerland. At the end of 2010 the MG was eventually bought by the vendor and has spent most of its time in his storage. The car is in good, very presentable condition and has recently benefited from a new clutch cylinder as well as two new 6 Volt batteries. The last Swiss Veteran MOT was conducted in March 2006.



Am 4. Oktober 1955 nach Frankreich ausgeliefert, wurde dieser MG A des ersten Baujahres von 1992 bis 1994 komplett und aufwändig restauriert. Sämtliche Rechnungen sowie eine Fotodokumentation dazu sind vorhanden. Das vorhandene Heritage Trust Certificate

Livrée en France le 4 octobre 1955, cette MG A de la première année de production a été entièrement restaurée de 1992 à 1994. Toutes les factures ainsi qu'une documentation photographique sont disponibles. Le certificat du Heritage Trust confirme la couleur d'origine et l'équipement de la voiture. En 1999, ce magnifique roadster a été importé et enregistré en Suisse. A la fin de 2010, la MG a été achetée par le vendeur et a passé la plupart de son temps dans son entrepôt. La voiture est en bon état, très présentable et a récemment bénéficié d'un cylindre d'embrayage neuf ainsi que de deux nouvelles batteries 6 Volts. La dernière expertise vétéranaire a été effectuée en mars 2006.



Mercedes 230 SL, 1965

Ähnlich wie beim Vorgängermodell 190 SL streiten sich die Fachleute darum, ob der 230 SL nun ein echter Sportwagen oder „nur“ eine komfortable, zweisitzige Reiselimousine war. Letzteres war der 230 SL ganz sicher, aber wenn man die beeindruckende Geschwindigkeit, die auswechselbaren Getriebe- und Hinterachsübersetzungen oder die Rallye Europameisterschaft von 1963 mit Eugen Boehringer am Steuer berücksichtigt, dann können auch einem hartgesottene Sportwagenfan leise Zweifel kommen...

Hervorstechendes Kennzeichen des 230 SL war zweifellos das nach aussen hochgewölbte Pagodendach, das von dem Ingenieur Bela Barenyi entworfen worden war und den Einstieg durch die vergrösserten Türausschnitte erleichterte. Lieferbar waren eine Roadster Version (eigentlich ein Kabriolett mit Kurbelscheiben), Hardtop-Coupé und ein Coupé mit Verdeck.

Auf den SL 230 (Werksbezeichnung W 113) folgte 1966 der SL 250 (W 113 A) mit einem durchzugsstärkeren Motor und Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Nur ein Jahr später führte Daimler-Benz den SL 280 (W 113 E 28) mit einem stärkeren Motor ein, der 20 PS mehr auf die Strasse brachte.



Diese schöne Pagode wurde am 8. April 1965 erstmals in Deutschland zugelassen. 1989, nach drei Vorbesitzern, wurde der Mercedes vom aktuellen Halter übernommen. Dieser liess 1990, vor rund 45'000 km, den Motor komplett revidieren. 1997 bis 1999 liess er Karosserie und

Innenausstattung komplett restaurieren. Eine Fotodokumentation sowie Belege sind vorhanden. Bei seinem Umzug in die Schweiz nahm er seinen Liebling mit und hat ihn hier zugelassen. Der 230 SL verfügt über ein automatisches Getriebe sowie Hardtop in Wagenfarbe. Das schwarze Stoffverdeck weist, vom Gestänge verursacht, einen Riss auf und sollte repariert oder ersetzt werden. Die letzte MFK erfolgte im September 2019.

This beautiful Pagoda was first registered in Germany on the 8th of April 1965. In 1989, after a further 3 owners, the car was acquired by the vendor. In 1990, around 45,000 kilometres ago, the engine was overhauled. From 1997 to 1999 he had the coachwork and the interior completely restored. A photographic documentation as well as invoices for all the work are available. Upon moving to Switzerland he took the car with him and had it registered here. The 230 SL is equipped with an automatic gearbox as well as a hardtop in the same color as the car. The black soft top unfortunately has a tear caused by the top folding linkage and should be repaired or replaced. The last MOT was completed in September 2019.

Cette magnifique pagode a été enregistrée pour la première fois en Allemagne le 8 avril 1965. En 1989, après trois autres propriétaires, la voiture a été acquise par le vendeur. En 1990, il y a environ 45 000 kilomètres, le moteur a été révisé. De 1997 à 1999, il a fait restaurer entièrement la carrosserie et l'intérieur. Une documentation photographique ainsi que des factures pour les travaux sont disponibles. Lors de son déménagement en Suisse, il a pris la voiture avec lui et l'a fait immatriculer ici. La 230 SL est équipée d'une boîte de vitesses automatique ainsi que d'un toit rigide de la même couleur que la voiture. La capote noire présente malheureusement une déchirure causée par la tringlerie de pliage du toit et devrait être réparé ou remplacé. La dernière expertise a été achevée en septembre 2019.

Lot 158

19'831 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
2'306 cm³
150 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 65'000 - 75'000

Story Edito Service
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 159

24'185 Fahrzeuge (alle 1988)
V8

3'530 cm³
152 PS bei 4'750/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 32'000
ohne Limite / no reserve

Story wikipedia.org
Fotos Rob Lewis

Range Rover Classic Vogue 3.5i, 1988

Der erste Range Rover wurde am 17. Juni 1970 offiziell vorgestellt und von Juli 1970 bis Februar 1996 hergestellt, dabei jedoch technisch ständig weiterentwickelt. Sein permanenter Allradantrieb, Schraubenfederung und nicht zuletzt der 3,5-l-V8-Motor haben damals den Geländewagenmarkt revolutioniert. Der Range Rover galt bereits in den 1970er-Jahren als Vorbild für eine Reihe anderer luxuriöser Geländewagen, darunter der Monteverdi Safari und der Felber Oasis.

Das Fahrzeug war anfänglich als reiner Dreitürer konzipiert. Rover sah sich in den 1970er-Jahren finanziell nicht in der Lage, selbst eine fünftürige Variante zu entwickeln, obwohl entsprechende Nachfragen der Kunden zu verzeichnen waren.

Zwischen 1980 und 1982 entwickelte und baute der Schweizer Sportwagenhersteller Monteverdi im Auftrag von British Leyland eine fünftürige Version, die in einigen Ländern offiziell über Rover-Händler unter dem Namen Range Rover Monteverdi vertrieben wurde. Ab August 1981 stellte Range Rover die fünftürige Version selbst her. Wesentliche Elemente der Monteverdi-Konstruktion wurden dabei übernommen.

Im Oktober 1985 wurde der Range Rover optisch und technisch leicht modifiziert. Dabei erhielt der Motor eine Saugrohreinjection.

Im November 1988 wurde der Hubraum des Aluminium-Motorblocks von 3,5 Liter auf 3,9 Liter erhöht.

Schweizer Auslieferung mit 145'700 km und lückenlosem Serviceheft. Leder, Klima, elektrische Fensterheber und elektrisches Schiebedach. Die komplette Bordmappe sowie viele Rechnungen sind vorhanden. Nach vermutlich 3 Vorbesitzern, ging der Range Rover 2015 in den letzten Familienbesitz über. Heute präsentiert sich das Fahrzeug in einem sehr guten und gepflegten Originalzustand. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Februar 2019.**

*Swiss delivery with 145'700 km and complete service booklet. Leather, air conditioning, electric windows and electric sunroof. The complete on-board folder as well as many invoices are available. After most likely 3 previous owners, the Range Rover passed into the last family ownership in 2015. Today, the vehicle presents itself in a very good and well-maintained original condition. **The last Swiss veteran MOT took place in February 2019.***

Livraison suisse avec 145'700 km et carnet d'entretien complet. Cuir, climatisation, vitres électriques et toit ouvrant électrique. Le dossier de bord complet ainsi que de nombreuses factures sont disponibles. Après très probablement 3 propriétaires précédents, le Range Rover est passé dans la dernière propriété familiale en 2015. Aujourd'hui, le véhicule se présente dans un très bon état d'origine et bien entretenu. **La dernière expertise vétérinaire a eu lieu en février 2019.**





Plymouth P15 Special Deluxe Business Coupe, 1948

Der Plymouth Deluxe war ein großer PKW, den Chrysler unter dem Markennamen Plymouth in den Modelljahren 1933 bis 1942 und 1946 bis 1950 herstellte. Er ersetzte den New Finer Plymouth und war die am besten ausgestattete Baureihe in den Jahren bis 1942. Ab 1941 wurde zusätzlich ein noch besser ausgestatteter Plymouth Special Deluxe angeboten. 1946 war er der erste PKW der Marke nach dem Zweiten Weltkrieg. Cabriolet und Kombi waren nur als Special Deluxe erhältlich.

Die 1942er-Modelle erschienen Mitte 1941 und die Produktion endete kriegsbedingt schon Ende Januar 1942. Gegenüber den Vorjahresmodellen war der Kühlergrill flacher und breiter geworden und die seitlichen Trittbretter waren weggefallen. Auch der alte X-Rahmen wurde aufs Altenteil geschickt. Deluxe- (P14S) und Special Deluxe-Modelle (P14C) waren nun die einzigen von Plymouth angebotenen PKWs. Gerade bei den Deluxe-Modellen wurde mit Chrom gespart; einige Fahrzeuge hatten sogar lackierte Chromteile und Tarnlackierung. Es gab nun wieder nur einen Motor.

1946 nahm man mit genau diesen Modellen die PKW-Produktion mit geringen Veränderungen wieder auf. Kühlergrill und vorderer Stoßfänger waren etwas anders. Auch 1947 baute man die P15-Modelle ohne Veränderung weiter. Einzige Änderung 1948 war der Wechsel von 16"-Rädern zu 15"-Rädern. Im März 1949 wurden diese Modelle eingestellt.



Dieses schöne Plymouth Coupé wurde vor einigen Jahren in den USA restauriert. Nach dem Import in die Schweiz, hat der damalige Besitzer - ein Mechaniker - den Motor revidiert und den Wagen hier zugelassen. Der zweite Schweizer Besitzer, ein Auto- und Flugzeugmechaniker, hat weitere Optimierungen vorgenommen und liess unter anderem 2018 ein neues Kühlelement einbauen und 2019 die Bremsen revidieren. Im Herbst 2019 wurde der Wagen vom aktuellen Besitzer übernommen und für verschiedene Ausfahrten und Veranstaltungen genutzt. Der P15 befindet sich in sehr gutem Zustand. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Juni 2018.**

*This great looking Plymouth coupe was restored in the USA a number of years ago. After importation into Switzerland the owner at the time, a mechanic, overhauled the engine and registered the car locally. The second Swiss owner, an automobile and airplane mechanic, made further improvements to the car and, amongst other things, had a new radiator installed in 2018 and in 2019 performed a brake overhaul. In autumn of the same year the car was acquired by the vendor and used in a variety of classic car events. The P15 is in very good condition **with the last Veteran MOT completed in June 2018.***

Ce superbe coupé Plymouth a été restauré aux États-Unis il y a quelques années. Après son importation en Suisse, le propriétaire de l'époque, un mécanicien, a révisé le moteur et a fait immatriculer la voiture sur place. Le deuxième propriétaire suisse, un mécanicien automobile et aéronautique, a apporté d'autres améliorations à la voiture et, entre autres, a fait installer un nouveau radiateur en 2018 et a procédé à une révision des freins en 2019. En automne de la même année, la voiture a été acquise par le vendeur et utilisée dans diverses manifestations de voitures anciennes. La P15 est en très bon état, **la dernière expertise vétérinaire a été achevée en juin 2018.**

Lot 160

16'117 Fahrzeuge (1946-49)
6 Zylinder Reihe
3'760 cm³
96 SAE-PS bei 3'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 40'000 - 45'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



RIWAX[®]
beauty for cars



**Hab keine Angst mit
den Besten zu arbeiten.**



Jaguar XK 120 Open Two Seater, 1954

Der XK 120 entstand als Verlegenheitslösung für die „London Motor Show“ im Oktober 1948, der ersten nach dem Weltkrieg. Eigentlich wollte Jaguar dort seinen neuen Reihensechszylindermotor mit der internen Bezeichnung XK6 als Antrieb für eine neue Hochgeschwindigkeitslimousine (den späteren Jaguar Mark VII) präsentieren. Die Karosserieentwicklung bei Pressed Steel war aber noch nicht abgeschlossen. So war die Idee entstanden, den Motor in einem schnittigen Sportwagen als Blickfang auszustellen.

Er ist der erste Jaguar-Motor mit zwei oberliegenden Nockenwellen (dohc), was bis dahin nur in kleinster Serienproduktion gewagt war. Dennoch gelang damit auf Anhieb ein Meisterwerk an Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit, das bis 1992 in Fahrzeugen des Herstellers verbaut wurde.



Als eines von 6'437 gebauten Fahrzeugen mit Linkslenkung, wurde dieser XK 120 vor vielen Jahren in die Schweiz importiert. Karosserie und Interieur wurden vor einigen Jahren restauriert. 2014, vor rund 7'000 Meilen, wurde der Jaguar für über CHF 45'000.- mechanisch aufbereitet, entsprechende Belege sind vorhanden. 2016 wurde das Fahrzeug vom Einlieferer übernommen und seither für gelegentliche Ausfahrten genutzt. Zu Gunsten der Platzverhältnisse wurde ein Moto-Lita Holzlenkrad montiert, das Originallenkrad ist vorhanden und wird mitgeliefert. Technisch sehr

gutes Fahrzeug, gemäss Typenschild immer noch mit dem Originalmotor ausgerüstet, in einer eleganten Farbkombination und mit schöner Patina. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Mai 2017.**

*As one of 6'437 examples built with left hand drive, this XK 120 was imported into Switzerland many years ago. Coachwork and interior have been restored a number of years ago. In 2014, around 7'000 miles ago, the Jaguar received a mechanical overhaul for a documented 45,000 Swiss francs. In 2016, the car was taken over by the vendor and used for occasional outings. To increase space for the driver a Motolita wooden rim steering wheel was installed, the original wheel is available and will be delivered with the car. This is a very good example technically and according to its manufacturers plate still is equipped with its original engine. The car is presented in a very elegant colour combination with a lovely patina. **The last Swiss Veteran MOT was completed in May 2017.***

Cette XK 120, l'un des 6'437 exemplaires construits avec conduite à gauche, a été importée en Suisse il y a de nombreuses années. La carrosserie et l'intérieur ont été restaurés il y a quelques années. En 2014, il y a environ 7'000 miles, la Jaguar a reçu une révision mécanique pour un montant documenté de 45'000 francs suisses. En 2016, la voiture a été reprise par le vendeur et utilisée pour des sorties occasionnelles. Pour augmenter l'espace pour le conducteur, un volant à jante en bois Motolita a été installé, le volant d'origine est disponible et sera livré avec la voiture. Il s'agit d'un très bon exemple techniquement et selon sa plaque de constructeur, elle est encore équipée de son moteur d'origine. La voiture est présentée dans une combinaison de couleurs très élégante avec une belle patine. **La dernière expertise vétérinaire a été effectué en mai 2017.**

Lot 161

6'437 Fahrzeuge (LHD)
6 Zylinder Reihe
3'442 cm³
170 PS bei 5'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 95'000 - 105'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Lot 162

24'379 Fahrzeuge
6 Zylinder Boxer
3'317 cm³
230 PS bei 5'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 7'500 - 8'500
ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Veuillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Subaru SVX 3.3 Coupé Swiss Pack 4WD, 1995

Nach zwei Vorbesitzern, wurde dieser äusserst gepflegte Subaru 2020 vom Einlieferer übernommen. Dieser liess den Kühler durch ein leistungsfähigeres Exemplar aus Aluminium ersetzen, einen grossen Service durchführen und im Juli 2021 wurden neue 17" Sommerreifen montiert. Das lückenlose Serviceheft bezeugt die pflegliche Wartung während der gefahrenen knapp 202'000 Kilometer. Voll ausgestattet mit automatischem Getriebe, Leder, Sitzheizung, Klimaanlage, elektrischem Schiebedach sowie 8-fach bereift (mit Felgen), befindet sich der SVX in sehr gutem Zustand. Die letzte MFK erfolgte im Februar 2020.

After two previous owners, this thoroughly well maintained Subaru was taken over by the vendor in 2020. He replaced the radiator with an aluminium unit delivering better cooling performance and he also had a major service carried out. In July 2021 new 17 inch summer tyres were installed. The complete service booklet is proof off the thorough maintenance lavished on the car during the roughly 202'000 kilometres driven. Fully loaded with automatic gearbox, leather interior, heated seats, air conditioning, electrically operated sliding roof, and two complete sets of wheels, this SVX is in very good condition. The latest MOT was completed in February 2020.

Lot 163

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

Schätzpreis / Estimate

CHF 22'000 - 26'000
ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie



Bentley Mulsanne Turbo, 1985

Schmohl Auslieferung mit bekannter Historie. 78'000 km, Serviceheft. Teilrestauration 2017 bis 2019: Armaturen Brett 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.**

Schmohl delivery with known history. 78'000 km, service booklet. Partial restoration between 2017 and 2019: dashboard with new leather upholstery, wooden applications restored, new air-conditioning compressor, new tires,

*a.s.o. Receipts for about CHF 20'000.- are available. Good to very good condition. **Last Swiss MOT including veteran status completed in October 2015.***

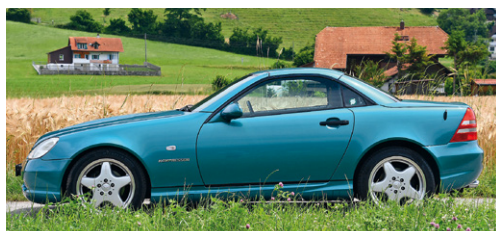
Livraison Schmohl avec une historique connue. 78'000 km, carnet de services. Restauration partielle de 2017 à 2019: tableau de bord avec revêtement en cuir neuf, applications en bois restaurées, compresseur de la climatisation neuf, pneus neufs, etc. Factures pour environ CHF 20'000.- sont disponibles.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

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



Mercedes 230 SLK, 1998

Der Mercedes-Benz SLK ist eine Modellreihe, die 1996 von Mercedes-Benz eingeführt wurde. Beim SLK handelt es sich um einen Roadster, der kleiner und preiswerter ist als der bekannte Mercedes SL. Obwohl Mercedes die Bezeichnung SLK offiziell nicht als Abkürzung versteht, wird sie häufig mit Sportlich, Leicht, Kompakt (manchmal auch Kurz) angegeben. Der SLK ist technisch (Fahrwerk/Motoren) eng mit der C-Klasse verwandt. Eine Besonderheit des SLK ist das klappbare Stahldach, das von Daimler auch „Vario-Dach“ genannt wird. Im offenen Zustand verschwindet es vollständig und automatisch im Kofferraum des SLK. Da es aus Stahl gefertigt ist, vereint es die Vorzüge eines Hardtops mit der Flexibilität eines faltverdecks.



Dieser SLK wurde am 9. Oktober 1998 durch die Mercedes-Vertretung in Bern an den Erstbesitzer übergeben. Bestellt in „vivanitgrün“ mit AMG-Styling Paket (Frontspoiler und Seitenschweller), AMG 17“ Rädern mit Mischbereifung und schwarzer Lederausstattung, ist der Mercedes unter anderem mit Sitzheizung, Klimaanlage und Soundsystem mit Radio/CD-Wechsler ausgestattet. Der Kompressor geladene 2.3-Liter 4 Zylinder leistet 193 PS, welche mittels 5-Gang Automatik an die Hinterräder weitergeleitet werden. Im April 2015 wurde der Mercedes mit damals knapp 60'000 gefahrenen Kilometern vom aktuellen Zweitbesitzer übernommen. Das kleine Sportcabriolet hat bis heute rund 81'500 km gefahren, verfügt über ein lückenlos

durchgestempeltes Serviceheft und befindet sich in gutem, gepflegtem Originalzustand. **Die letzte MFK erfolgte im Oktober 2020.**

*This SLK was handed over to the first owner by the Mercedes agency in Bern on October 9th 1998. Ordered in „vivanite green“ with AMG styling package (front spoiler and side skirts), AMG 17“ wheels with mixed tyres and black leather upholstery, the Mercedes is equipped, among other things, with heated seats, air conditioning and sound system with radio/CD changer. The supercharged 2.3-litre 4 cylinder produces 193 hp, which are sent to the rear wheels via a 5-speed automatic gearbox. In April 2015, the Mercedes was taken over by the current second owner with just under 60'000 kilometres driven at the time. The small sports convertible has driven around 81'500 km to date, has a fully stamped service booklet and is in good, well-maintained original condition. **The last Swiss MOT took place in October 2020.***

Cette SLK a été remise au premier propriétaire par l'agence Mercedes de Berne le 9 octobre 1998. Commandée en „vert vivianite“ avec le pack style AMG (spoiler avant et jupes latérales), des jantes AMG de 17 pouces avec pneus mixtes et une sellerie en cuir noir, la Mercedes est équipée, entre autres, de sièges chauffants, de la climatisation et d'un système audio avec radio/changeur de CD. Le 4 cylindres suralimenté de 2.3 litres développe 193 cv, qui sont envoyés aux roues arrière via une boîte automatique à 5 rapports. En avril 2015, la Mercedes a été reprise par l'actuel deuxième propriétaire avec un peu moins de 60'000 kilomètres parcourus à l'époque. Le petit cabriolet sportif a parcouru environ 81'500 km à ce jour, possède un carnet d'entretien entièrement tamponné et se trouve dans un bon état d'origine bien entretenu. **La dernière expertise a eu lieu en octobre 2020.**

Lot 164

113'520 Fahrzeuge (1996-2000)
4 Zylinder Reihe, Kompressor
2'295 cm³
193 PS bei 5'300/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 10'000 - 12'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 165

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

Schätzpreis / Estimate

CHF 55'000 - 65'000
ohne Limite / no reserve

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

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 vorgestelltes Konzeptfahrzeug, der Aston Martin Project Vantage, voraus. Im März 1998 nach dem Genfer Auto-Salon startete die Entwicklung des Serienfahrzeugs.

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 Vorseerienfahrzeuge 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.

Als Antrieb dient ein 5,9-Liter-V12-Motor in Stage-2-Abstimmung mit leichtem Ventiltrieb, leichter Nocken- und Kurbelwelle.

Der Wagen war serienmäßig mit Vollederausstattung, Sitzheizung, Navigationssystem, Einparkhilfe und weiteren Komfortmerkmalen ausgestattet und folgt damit der Firmenphilosophie, luxuriöse Sportwagen zu bauen.

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. **Die letzte MFK erfolgte im September 2021.**

*Delivered to the US, this gorgeous Vanquish has been imported into Switzerland in 2008 with 7'500 driven miles. 24'000 miles, service booklet. Sequential 6-speed gearbox with shift paddles on the steering wheel, leather, air conditioning, navigation system, Linn-Audio Hi-Fi system, a.s.o. The original accessories (Leatherman tool, torch, tire-pressure control tool and notepad) in the glove box are present. Very good and well maintained original condition. **The last Swiss MOT has been completed in September 2021.***

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 septembre 2021.**





Fiat-Abarth 500 Assetto Corse, 2009



Der Abarth 500 Assetto Corse wurde im Oktober 2008 anlässlich der WTCC in Monza präsentiert. Der Assetto Corse wurde durch Abarth nach FIA-Reglement als reiner Rennwagen mit eingeschweisstem Überrollkäfig, Rennschalensitz und Sabell 6-Punkt Gurte, weitgehend handgefertigt. Der 1.4-Liter 4 Zylinder Turbo wurde auf 200 PS gesteigert, die Kraftübertragung auf die Vorderräder erfolgt über ein 6-Gang Schaltgetriebe. Für die Strassenlage sorgen ein einstellbares Fahrwerk und OZ-Racing 17" Räder mit Michelin Rennbereifung, verzögert wird mit einer Brembo Bremsanlage vorne und hinten. Ein bulliger Auftritt wird durch die Frontschürze mit riesigem Lufteinlass, dem grossen Heckflügel und einem Heckdiffusor mit zweiflutiger Sportauspuffanlage gewährt. Der Abarth 500 Assetto Corse ist auf nur gerade 49 Exemplare limitiert und hatte einen Neupreis von rund CHF 97'000.-, entsprechend selten wird solch ein Fahrzeug angeboten. Unser kleiner Renner wurde 2009 produziert, als Neuwagen 2017 in die Schweiz importiert und 2019 vom letzten Besitzer in dessen Sammlung integriert. Mit erst 135 gefahrenen Kilometern, ohne Renneinsatz, befindet sich der Abarth nahezu im Auslieferungszustand und ist in der Schweiz verzollt.

The Abarth 500 Assetto Corse was presented in October 2008 on the occasion of the WTCC in Monza. The Assetto Corse was largely hand-built by Abarth according to FIA regulations as a pure race car with welded roll cage, racing bucket seat and Sabell 6-point seat belts. The 1.4-litre 4-cylinder turbo was increased to 200 bhp, power is trans-

mitted to the front wheels via a 6-speed manual gearbox. An adjustable suspension and OZ-Racing 17" wheels with Michelin racing tyres ensure roadholding, and deceleration is provided by a Brembo brake system front and rear. The front apron with a huge air intake, the large rear wing and a rear diffuser with a dual-flow sports exhaust system give the car a brawny appearance. The Abarth 500 Assetto Corse is limited to just 49 examples and had a new price of around CHF 97'000, making such a vehicle correspondingly rare. Our little racer was produced in 2009, imported to Switzerland as a new car in 2017 and integrated into the collection of the last owner in 2019. With only 135 kilometres driven, without being raced, the Abarth is almost in delivery condition and is duty paid in Switzerland.

L'Abarth 500 Assetto Corse a été présentée en octobre 2008 à l'occasion du WTCC à Monza. L'Assetto Corse a été construite par Abarth, en grande partie fabriqués à la main, selon les règlements de la FIA comme une pure voiture de course avec un arceau de sécurité soudé, un siège baquet de course et des ceintures de sécurité Sabell à 6 points. Le 4 cylindres 1,4 litre turbo a été porté à 200 ch, la puissance est transmise aux roues avant par une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Une suspension réglable et des roues OZ-Racing de 17 pouces avec des pneus de course Michelin assurent la tenue de route, et la décélération est assurée par un système de freinage Brembo à l'avant et à l'arrière. Le tablier avant avec une énorme prise d'air, le grand aileron arrière et un diffuseur arrière avec un système d'échappement sportif à double flux donnent à la voiture une apparence musclée. L'Abarth 500 Assetto Corse est limitée à seulement 49 exemplaires et son prix neuf est d'environ CHF 97'000, ce qui en fait un véhicule particulièrement rare. Notre petit bolide a été produit en 2009, importé en Suisse à l'état neuf en 2017 et intégré à la collection du dernier propriétaire en 2019. Avec seulement 135 kilomètres parcourus, sans avoir couru, l'Abarth est presque en état de livraison et est dédouanée en Suisse.

Lot 166

49 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe, Turbo
1'368 cm³
200 PS bei 5'750/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 38'000 - 42'000

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 167

20'499 Fahrzeuge (2001-05)
6 Zylinder Boxer, Turbo
3'600 cm³
420 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 55'000 - 60'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Porsche 911 (996) Turbo, 2002

Der Porsche 996 ist ein 2+2-Sitzer-Sportwagen der Porsche AG, der von 1997 bis 2006 in Zuffenhausen hergestellt wurde. Das Fahrzeug ist der Nachfolger des Porsche 993 und die fünfte Generation der 911er-Baureihe. Der 996 ist das erste Modell der 911-Baureihe mit einem wassergekühlten Motor und (nach dem 1996 eingeführten Porsche Boxster) das zweite Porsche-Modell mit einem Boxermotor ohne Luftkühlung. 1997 gab Porsche dieses fünfzig Jahre lang verwendete Konzept endgültig auf.



Dieser 911 Turbo wurde am 18. März 2002 durch die AMAG in Jona ausgeliefert und am 19. März 2002 erstmals zugelassen. Der 3.6-Liter Bi-Turbo 6 Zylinder Boxermotor leistet 420 PS welche durch ein 5-Gang Tiptronic Getriebe an alle vier Räder weitergeleitet werden. In der Farbe „Basaltschwarz metallic“ und einer Volllederausstattung in „Boxster rot“ ist der Porsche mit Sitzheizung, Getriebebetätigung am Lenkrad, Tempomat, Parkassistent und PCM 1 Kommunikationssystem mit Navigation, Telefonmodul und 6-fach CD-Wechsler ausgestattet. Gemäss den vorhandenen Unterlagen befindet sich der 911er seit 2017 in dritter Hand. Die 56'500 Kilometer werden durch das, immer bei Porsche, gestempelte Serviceheft bestätigt. Der letzte Service erfolgte vor rund 1'500 Kilometern im Juni 2018. Der Turbo befindet sich in gutem, gepflegten Originalzustand und die letzte MFK erfolgte im Juli 2020.

This 911 Turbo was delivered by AMAG in Jona on March 18th 2002 and registered for the first time on March 19th 2002. The 3.6-litre bi-turbo 6-cylinder flat-engine delivers 420 hp, which is transmitted to all four wheels by a 5-speed Tiptronic gearbox. In the colour „basalt black metallic“ and a full leather interior in „Boxster red“, the Porsche is equipped with heated seats, shift control on the steering wheel, cruise control, parking assistant and PCM 1 communication system with navigation, telephone module and 6-disc CD changer. According to the available documentation, the 911 has been in third hand since 2017. The 56'500 kilometres are confirmed by the service booklet, which is always stamped by Porsche. The last service took place around 1'500 kilometres ago in June 2018. The Turbo is in good, well-maintained original condition and the last Swiss MOT took place in July 2020.

Cette 911 Turbo a été livrée par AMAG à Jona le 18 mars 2002 et immatriculée pour la première fois le 19 mars 2002. Le moteur 6 cylindres boxer bi-turbo de 3,6 litres développe 420 cv, qui sont transmis aux quatre roues par une boîte Tiptronic à 5 rapports. Dans la couleur „noir basalte métallisé“ et un intérieur tout cuir en „rouge Boxster“, la Porsche est équipée de sièges chauffants, d'une commande de changement de vitesse au volant, d'un régulateur de vitesse, d'un assistant de stationnement et du système de communication PCM 1 avec navigation, module téléphonique et changeur de 6 CD. Selon la documentation disponible, la 911 est en troisième main depuis 2017. Les 56'500 kilomètres sont confirmés par le carnet d'entretien, qui est toujours tamponné par Porsche. La dernière révision a eu lieu il y a environ 1'500 kilomètres, en juin 2018. La Turbo est en bon état d'origine, bien entretenue, et la dernière expertise a eu lieu en juillet 2020.



Maserati Quattroporte IV Ottocilindri, 1997

Der Quattroporte IV ist eine viertürige Limousine des italienischen Sportwagenherstellers Maserati, die von Frühjahr 1994 bis Ende 2001 in zwei Serien produziert wurde. Die werksinterne Bezeichnung des Modells ist Tipo 337. Der Quattroporte IV basierte auf der Ende 1981 eingeführten Technik des Maserati Biturbo. Er war die letzte Neuentwicklung des Unternehmens, bevor es 1994 von Fiat übernommen wurde.



Als einer von nur 415 gebauten Quattroporte „ottocilindri“ mit 3.2-Liter V8 Biturbo-Motor und 335 PS, wurde diese Sportlimousine am 18. Juli 1997 durch die Maserati Vertretung in Grellingen an den Erstbesitzer übergeben. Für die stolze Summe von rund CHF 115'000.- (inklusive Aufpreis für das automatische Getriebe) erhielt dieser einen schnellen Fünfsitzer mit Lederausstattung, Klimaanlage, elektrischer Sitzverstellung vorne, Holzeinlagen in Türen und Armaturenbrett, elektrische Fensterheber, und selbstverständlich die unverkennbare „Swiss Made“ Maserati-Uhr im Armaturenbrett. Der Wagen wurde 2015 vom aktuellen, dritten, Besitzer übernommen. Ein lückenloses Serviceheft, sowie einige Unterhaltsrechnungen belegen die gewissenhafte Wartung. Zahnriemen und Wasserpumpe wurden 2015 bei 58'000 km ersetzt. Dieser Quattroporte hat 84'000 km gefahren, befindet sich in sehr gepflegtem Zustand und wird mit der letzten MFK im August 2020 angeboten.

As one of only 415 Quattroporte „ottocilindri“ with a 3.2-litre V8 biturbo engine and 335 hp, this sports saloon was handed over to its first owner by the Maserati agency in Grellingen on July 18th 1997. For the proud sum of around CHF 115'000 (including the surcharge for the automatic transmission), he received a fast five-seater with leather upholstery, air conditioning, electric seat adjustment at the front, wood inlays in the doors and dashboard, electric windows, and of course the unmistakable „Swiss Made“ Maserati clock in the dashboard. The car was taken over by the current, third, owner in 2015. A complete service booklet as well as several maintenance invoices prove the conscientious maintenance. Timing belt and water pump were replaced in 2015 at 58'000 km. This Quattroporte has driven 84'000 km, is in very good condition and will be offered with the last Swiss MOT in August 2020.

Cette berline sportive, l'une des 415 Quattroporte „ottocilindri“ équipées d'un moteur V8 biturbo de 3.2 litres et 335 cv, a été remise à son premier propriétaire par l'agence Maserati de Grellingen le 18 juillet 1997. Pour la fière somme d'environ CHF 115'000 (y compris le supplément pour la transmission automatique), il a reçu une voiture rapide à cinq places avec sellerie en cuir, climatisation, réglage électrique des sièges à l'avant, incrustations en bois dans les portes et le tableau de bord, vitres électriques, et bien sûr l'incontournable horloge Maserati „Swiss Made“ dans le tableau de bord. La voiture a été reprise par l'actuel, troisième, propriétaire en 2015. Un carnet d'entretien complet ainsi que plusieurs factures d'entretien prouvent l'entretien consciencieux. La courroie de distribution et la pompe à eau ont été remplacées en 2015 à 58'000 km. Cette Quattroporte a parcouru 84'000 km, est en très bon état et sera proposée avec la dernière expertise en août 2020.

Lot 168

415 Fahrzeuge
V8 Biturbo
3'217 cm³
335 PS bei 6'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 25'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 169

Stückzahl unbekannt
4 Zylinder, Turbo
1'991 cm³
381 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 48'000 - 52'000
ohne Limite / no reserve

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Mercedes CLA 45 AMG 4-Matic Shooting Brake, 2017

Als Mercedes-Benz 117 wird intern das Modell CLA des Herstellers Mercedes-Benz bezeichnet. Das viertürige Kompaktklasse-Fahrzeug (C 117) wurde am 15. Januar 2013 im Rahmen der Mercedes-Benz Fashion Week Berlin der Öffentlichkeit vorgestellt und am 13. April 2013 europaweit eingeführt, nachdem die Produktion am 25. Januar 2013 begonnen hatte. Einziger Produktionsort ist das Werk im ungarischen Kecskemét. Der Hersteller bezeichnet die viertürige Limousine als viertüriges Coupé.

Nach dem Erfolg des CLA wurde Ende 2014 von Mercedes-Benz eine Kombi-Variante präsentiert. Der Mercedes-Benz CLA Shooting Brake (X 117) erinnert in Detailelementen wie den rahmenlosen Seitenscheiben an ein Coupé, bietet jedoch zugleich die Variabilität und den Nutzwert eines Kombis. Der Marktstart erfolgte am 28. März 2015.

Ab Juni 2013 wird der CLA 45 AMG mit 360 PS, bzw. ab September 2015 mit 381 PS angeboten.

der Sportkombi vom zweiten und bisher letzten Halter übernommen. Der Mercedes ist mit seinen gefahrenen 8'200 km und dem letzten Service im Mai 2021 in nahezu neuwertigem Zustand. **Die letzte MFK erfolgte im Juli 2021.**

*This CLA 45 AMG Shooting Brake with its two litre turbo engine delivering 381hp, a 7-gear speed shift transmission and four wheel drive was delivered on 23rd May 2017 through the Mercedes agency in Grand-Saconnex. Fully equipped with a leather interior, air conditioning, sportseats, navigation system, electrically operated sunroof and much more, the new price of this car stood at around 100'000 Swiss Francs. In 2020, with 6'810 kilometres covered, the Mercedes was taken over by the 2nd and last owner. The car is in practically as new condition, having now covered a mere 8'200 kilometres and having been serviced in May 2021. **The latest MOT was completed in July 2021.***



Dieser CLA 45 AMG Shooting Brake mit seinem 381 PS leistenden 2-Liter Turbomotor, 7-Gang Speedshift Getriebe und Allradantrieb wurde am 23. Mai 2017 durch die Mercedes Vertretung in Grand-Saconnex ausgeliefert. Voll ausgestattet mit Leder, Klimaanlage, Sportsitzen, Navigation, elektrischem Schiebedach und vielem mehr lag der Neupreis bei rund CHF 100'000.-. 2020, mit 6'810 km auf der Uhr, wurde

Cette CLA 45 AMG Shooting Brake avec son moteur turbo de deux litres développant 381 cv, une boîte de vitesses „speed shift“ à 7 rapports et quatre roues motrices a été livrée le 23 mai 2017 par l'agence Mercedes du Grand-Saconnex. Entièrement équipée d'un intérieur en cuir, de la climatisation, de sièges sport, d'un système de navigation, d'un toit ouvrant à commande électrique et bien plus encore, le prix neuf de cette voiture s'élevait à environ 100'000 francs suisses. En 2020, avec 6'810 kilomètres parcourus, la Mercedes a été reprise par le 2e et dernier propriétaire. La voiture est dans un état pratiquement neuf, ayant maintenant parcouru seulement 8'200 kilomètres et ayant été révisée en mai 2021.

La dernière expertise a eu lieu en juillet 2021.



Ferrari 456M GT, 2000

Als eines von nur 657 Fahrzeugen mit Linkslenkung und 6-Gang Handschaltung, wurde dieser 456er am 24. November 1999 bestellt und am 6. Januar 2000 durch Ch. POZZI S.A. - dem französischen Ferrari Importeur - übernommen. Am 12. Januar 2000 wurde das wunderschöne Coupé vom Erstbesitzer erstmals zugelassen. 2007, anlässlich dessen Umzuges, wurde der Ferrari als Übersiedelungsgut in die Schweiz importiert. 2015 wurde der Wagen vom zweiten, und bisher letzten, Besitzer übernommen. Dieser liess bei 46'070 km die Zylinderköpfe und Katalysatoren revidieren, eine neue Kupplung einbauen und den Dachhimmel restaurieren. 2020, bei 54'010 km, wurde ein Service inklusive neuer Zahnriemen und neuer Spannrollenlager durchgeführt. In der äusserst eleganten Farbkombination „Grigo Titanio“ mit hellbrauner Lederausstattung, dem 442 PS leistenden 5.5-Liter V12 und der wunderschönen offenen Schaltkulisse, ist dieser „Modificata“ ein klassischer GT 2+2 für sportliche Reisen. Mit komplettem Werkzeugsatz, erst 55'000 gefahrenen Kilometern, lückenlosem Serviceheft, und vielen Belegen seit 2001 befindet sich dieser M GT in sehr gutem und gepflegtem Zustand. **Die letzte MFK erfolgte im August 2021.**

Being one of only 657 cars with left-hand drive and manual 6-speed gearbox, this 456 was ordered on November 24th 1999 and taken over by Ch. POZZI S.A. - the French Ferrari importer - on January 6th 2000. On January 12th 2000, the beautiful coupé was registered by the first owner. In 2007, on the occasion of the owner's relocation, the Ferrari was imported to Switzerland as a relocation good. In 2015, the car was taken over by the second, and last owner so far. At 46'070 km, he had the cylinder heads and catalytic converters overhauled, a new clutch installed, and the roof lining restored. In 2020, at 54'010 km, a service including new timing belts and new tension roller bearings was carried out. In the extremely elegant colour combination „Grigo Titanio“ with light brown leather interior, a 442 hp 5.5-litre V12 and the beautiful open gear shift gate, this „Modificata“

*is a classic GT 2+2 for sporty trips. With complete tool kit, only 55'000 kilometres driven, a complete service booklet and many receipts since 2001, this M GT is in very good and well-maintained condition. **The last Swiss MOT was carried out in August 2021.***

Cette 456, l'une des 657 voitures avec conduite à gauche et boîte manuelle à 6 vitesses, a été commandée le 24 novembre 1999 et reprise par Ch. POZZI S.A. - l'importateur français de Ferrari - le 6 janvier 2000. Le 12 janvier 2000, le beau coupé a été immatriculé par son premier propriétaire. En 2007, à l'occasion du déménagement du propriétaire, la Ferrari a été importée en Suisse comme bien de déménagement. En 2015, la voiture a été reprise par le deuxième, et dernier propriétaire à ce jour. À 46'070 km, il a fait réviser les culasses et les catalyseurs, installer un nouvel embrayage et restaurer le revêtement du toit. En 2020, à 54'010 km, un service comprenant de nouvelles courroies de distribution et de nouveaux roulements de tendeurs a été effectué. Dans la combinaison de couleurs „Grigo Titanio“ avec intérieur en cuir marron clair extrêmement élégante, un V12 à 5.5 litres de 442 ch et la magnifique porte de changement de vitesse ouverte, cette „Modificata“ est une GT 2+2 classique pour les voyages sportifs. Avec les outils complètes, seulement 55'000 kilomètres parcourus, un carnet d'entretien suivi et de nombreux reçus depuis 2001, cette M GT est en très bon état et bien entretenue. **La dernière expertise a été effectuée en août 2018.**



Lot 170

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

Schätzpreis / Estimate

CHF 65'000 - 70'000

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 171

ca. 5'000 Fahrzeuge

V8

5'409 cm³

304 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 55'000 - 60'000

Story blueovaltech.com

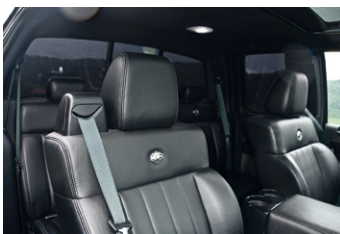
Fotos Oldtimer Galerie

Ford F150 Harley-Davidson Edition, 2006

Die Ford Motor Company und Harley-Davidson taten sich 1999 zusammen, um sich auf das vorzubereiten, was im Jahr 2003 geschehen sollte - beide Unternehmen feierten damals ihr 100-jähriges Bestehen.

Die beiden Unternehmen hatten bemerkt, dass viele Harley-Davidson Liebhaber auch Ford-Trucks besaßen. Eigentlich ist das keine grosse Überraschung, denn der F-150 war jahrzehntelang der meistverkaufte Pick-Up Amerikas! Also entschloss man sich, zusammen Sondermodelle der Ford F-Serie zu produzieren. Das Geschäft war so erfolgreich, dass sie diese Partnerschaft über ein Jahrzehnt lang fortsetzten.

This F150 Pick-Up in the desirable Harley-Davidson edition with model year 2006 was first registered in Switzerland on 27th June 2007. Its first owner was none other than Formula One legend Michael Schumacher. The bikes from Milwaukee were one of his great passions and the Ford a very suitable and appropriate means of transport for them. A copy of the original registration bearing the legends name is available. In 2020 the car arrived with its second owner, who in turn sold it to the vendor in 2021. With only two registered owners and a mere 27,000 kilometres driven, the car is fully equipped including a loading ramp to transport the bikes. This F150 is in very good condition. The last MOT was conducted in July 2020, for a Swiss buyer the car will receive a fresh MOT.



Dieser F150 Pick-Up der Harley-Davidson Edition mit Modelljahr 2006 wurde am 27. Juni 2007 erstmals in der Schweiz zugelassen. Besitzer war kein geringerer als die Formel 1 Legende Michael Schumacher. Die Motorräder aus Milwaukee waren eine seiner Leidenschaften und der Ford ein standesgemässes Transportmittel für diese. Eine Kopie des damaligen Fahrzeugausweises ist vorhanden. 2020 wechselte der Wagen zum zweiten Besitzer, welcher diesen 2021 an den Einlieferer weiterverkaufte. Mit zwei eingetragenen Haltern, erst 27'000 gefahrenen Kilometern und voll ausgestattet inklusive Laderampe für die zu Transportierenden Zweiräder, befindet sich der F150 in sehr gutem Zustand. Die letzte MFK erfolgte im Juli 2020, für Schweizer Käufer wird das Fahrzeug nach der Auktion frisch vorgeführt.

Ce Pick-Up F150 dans l'édition désirable Harley-Davidson de l'année 2006 a été enregistré pour la première fois en Suisse le 27 juin 2007. Son premier propriétaire n'était autre que la légende de la Formule 1 Michael Schumacher. Les motos de Milwaukee étaient l'une de ses grandes passions et la Ford était un moyen de transport très approprié pour elles. Une copie de l'immatriculation originale est disponible. En 2020, la voiture est arrivée chez son deuxième propriétaire, qui l'a à son tour vendue au vendeur en 2021. Avec seulement deux propriétaires enregistrés et à peine 27'000 kilomètres parcourus, la voiture est entièrement équipée, y compris une rampe de chargement pour transporter les motos. Cette F150 est en très bon état. La dernière expertise a été effectuée en juillet 2020, pour un acheteur suisse, la voiture recevra une nouvelle expertise.





Ferrari 599 GTB Fiorano, 2009

Der 599 GTB Fiorano ist nach der Teststrecke Fiorano benannt, auf der Ferrari die Renn- und Straßenwagen entwickelt; GTB steht für Gran Turismo Berlinetta. Der Wagen wurde auf dem Genfer Auto-Salon im Februar 2006 vorgestellt.

Das Aluminium-Chassis ist eine Neuentwicklung, der Motor basiert auf dem Zwölfzylinder des Ferrari Enzo, hat mit 620 PS jedoch weniger Leistung. Somit war der 599 GTB bei seiner Markteinführung der zweitstärkste Ferrari hinter dem Ferrari Enzo. Der 599 GTB führt die Tradition der Frontmotor-V12-Sportwagen von Ferrari fort und hat einen Antrieb in Transaxle-Bauweise mit dem Getriebe an der Hinterachse. Die neue Traktionskontrolle „F1 Trac“ des Wagens wurde in Zusammenarbeit mit Michael Schumacher entwickelt. Der 599 GTB wurde vorwiegend mit Ferraris „F1-SuperFast“-Schaltung ausgeliefert, mit der Schaltvorgänge in weniger als 0,1 Sekunden durchgeführt werden.

Die Leitbleche an der C-Säule stabilisieren den Wagen bei hohen Geschwindigkeiten, ähnlich wie ein Heckflügel. Die Karosserie des Autos entstand beim Zulieferer Fontana.



Dieser wunderschöne 599 GTB Fiorano in der Farbe „Blu Pozzi“ mit „Cuoio“ Interieur wurde im März 2009 durch die Niki Hasler AG an einen Schweizer Enthusiasten ausgeliefert. Ausgestattet ist der Bolide mit F1-Getriebe, Karbon-Keramikbremsanlage, Daytona-Style Sitzen mit Karbonrücken, Parksensoren vorne und hinten, 20“

HGTE-Felgen, PPF Folie bis und mit Türen sowie anderem mehr. Mit 36'900 km und aus erstem Familienbesitz präsentiert sich dieses Fahrzeug in hervorragendem Sammlerzustand. Die Bordmappe inklusive lückenlosem Serviceheft ist vorhanden. Der Letzte Service fand im Mai 2015 vor rund 3'500 km statt. Die letzte MFK erfolgte im März 2018. **Für Schweizer Käufer wird das Fahrzeug nach der Auktion frisch vorgeführt.**

This beautiful 599 GTB Fiorano in „Blu Pozzi“ with „Cuoio“ interior was delivered to a Swiss enthusiast by Niki Hasler AG in March 2009. The car is equipped with F1 gearbox, carbon ceramic brakes, Daytona-style seats with carbon backs, front and rear parking sensors, 20“ HGTE rims, PPF up to and including doors and more. With 36'900 km and from first family ownership, this vehicle presents itself in excellent collector condition. The on-board folder including a complete service booklet is available. The last service took place in May 2015 about 3'500 km ago. The most recent Swiss MOT was performed in March 2018.

For Swiss buyers, the vehicle is sold with fresh Swiss MOT.

Cette magnifique 599 GTB Fiorano en „Blu Pozzi“ avec intérieur „Cuoio“ a été livrée à un passionné suisse par Niki Hasler AG en mars 2009. La voiture est équipée d'une boîte de vitesses F1, de freins en céramique de carbone, de sièges de style Daytona avec dossier en carbone, de capteurs de stationnement avant et arrière, de jantes HGTE de 20 pouces, Feuille PPF jusqu'à et avec les portes et plus encore. Avec 36'900 km et provenant d'une première propriété familiale, ce véhicule se présente dans un excellent état de collection. Le dossier de bord comprenant un carnet d'entretien complet est disponible. Le dernière service a eu lieu en mai 2015 il y a environ 3'500 km. La dernière expertise a été effectuée en mars 2018. **La voiture sera expertisée après la vente pour un acheteur suisse.**

Lot 172

ca. 3'000 Fahrzeuge (2006-13)
V12
5'999 cm³
620 PS bei 7'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 110'000 - 120'000

Story wikipedia.org
Fotos Rob Lewis





Lot 173

2'417 Fahrzeuge (alle SWB)
V8
6'230 cm³
ca. 200 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 55'000 - 65'000

Story rrab.com
Fotos Oldtimer Galerie

Rolls-Royce Silver Cloud II, 1961

Im April 1955 erschien der neue Rolls-Royce Silver Cloud. John Polwhele Blatchley, der Chefdesigner von Rolls-Royce, hatte den attraktiven Karosseriekörper so wohlabgewogen gezeichnet, daß die enorme Größe auf den ersten Blick gar nicht ins Auge fiel. Der Aufbau ruhte auf einem völlig neu entwickelten Kastenrahmen, für den das Werk eine gegenüber dem Vorgänger um 50 % erhöhte Steifigkeit attestierte. Der Wechsel zu einem V8-Motor als Ersatz für den in die Jahre gekommenen Reihensechszylinder, der den Silver Cloud I angetrieben hatte, war das herausragende Merkmal, als der Produzent mit der Einführung des neuen Rolls-Royce Silver Cloud II 1959 an die Öffentlichkeit trat. Es ist durchaus der Erwähnung wert, daß dieser Motor - dessen Entwicklung aus den fünfziger Jahren datiert - noch in den neunziger Jahren unter der Motorhaube aller Modelle von Rolls-Royce und Bentley zu finden war.



Dieser Silver Cloud II mit Linkslenkung wurde vor vielen Jahren aus den USA importiert. Ausgestattet mit V8 Motor, automatischem Getriebe, Servolenkung, Ledersitzen, Klimaanlage, elektrischen Fensterhebern und hinteren Picknicktischen, ist der Rolls-Royce führend in der Luxusklasse der frühen 1960er Jahre. Die imposante Limousine wurde wohl vor vielen Jahren neu lackiert, die Innenausstattung befindet sich in gutem Originalzustand mit schöner Patina. Seit 2008 befand sich der Silver Cloud im Besitz eines Markenliebhabers - Sohn eines russischen Aristokraten - in der französischen Schweiz. Das Fahrzeug befindet sich in gutem und gepflegtem Zustand. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im September 2021.**

*The Silver Cloud series is viewed by many as the very last true Rolls Royce before the arrival of the unibody Silver Shadow series. This much sought after left hand drive example has been imported from the USA many years ago. Equipped with a smooth but powerful V8 engine, automatic gearbox, power steering, leather interior, air conditioning, electrically operated windows and rear picnic tables has set the standard of automotive luxury in the early 60s. This impressive limousine was repainted many years ago with the interior being in good original condition showing a lovely patina. Since 2008 the Silver Cloud II has been in the ownership of a Rolls-Royce enthusiast, son of a Russian aristocrat, in the French part of Switzerland. The car is in good, well maintained condition and **the last Swiss Veteran MOT was completed in September 2021.***

Cette Silver Cloud II de conduite à gauche, très recherché, a été importée des Etats-Unis il y a de nombreuses années. Équipée d'un moteur V8 doux mais puissant, d'une boîte de vitesses automatique, d'une direction assistée, d'un intérieur en cuir, de l'air conditionné, de vitres électriques et de tables de pique-nique à l'arrière, elle a établi la norme du luxe automobile au début des années 60. Cette impressionnante limousine a été repeinte il y a plusieurs années, l'intérieur étant en bon état d'origine et présentant une belle patine. Depuis 2008, la Silver Cloud II est la propriété d'un passionné de Rolls-Royce, fils d'un aristocrate russe, dans la Suisse romande. La voiture est en bon état, bien entretenue et **la dernière expertise vétérane a été passée en septembre 2021.**





Lancia Fulvia 1600 HF, 1971

Als Lancia 1963 die Fulvia-Limousine vorstellte, setzte man gleichzeitig auf Tradition und Innovation. Der Motor, geprägt von den Ideen des Professore Dottore Ingegnere Antonio Fessia, war das Herzstück. Ähnlich wie Lambda, Aprilia, Ardea und Appia wies auch die Fulvia einen V4-Motor mit sehr kleinem Winkel, nämlich 13 Grad, auf. Die in 60-Grad-Anordnung hängenden Ventile wurden durch zwei obenliegende über Ketten angetriebene Nockenwellen gesteuert. Zylinderkopf und Kurbelwellengehäuse bestanden aus Leichtmetall.

Dieser moderne Motor wurde auf einem Hilfsrahmen in die selbsttragende Karosserie montiert. Aus der Bauweise ergab sich eine deutliche Kopflastigkeit, die einem Fronttriebler gut anstand und mit den Aufhängungskonzepten - Einzelradaufhängungen mit Dreieckslenkern und Querblattfeder vorne, Starrachse mit Blattfedern und Panhardstab hinten - gut korrelierte. Gebremst wurde mit vier Scheibenbremsen, was die sportlichen Talente noch weiter unterstrich. Zwei Jahre nach der viertürigen Limousine wurde das durch Lancia-Chefdesigner Pietro Castagnero gezeichnete Coupé mit verkürztem Radstand am Genfer Autosalon von 1965 vorgestellt. Es traf den Zeitgeschmack mit seiner tiefen Gürtellinie, der grossen Fensterfläche und den schlichten, eleganten Linien perfekt. Ende 1968 wurde auf dem Turiner Automobilsalon das Modell 1,6 HF mit dem Motor vom Typ 540, der sich durch gelbe Ventildeckel von den anderen Varianten abhob, vorgestellt. Diese Version war eng mit den Werks-Rallyeautos der Lancia-Sportgruppe verwandt. Ab 1970 wurde der 1600 HF in der modellgepflegten zweiten Auflage verkauft und wurde damit erheblich korpulenter. Ganze 100 kg legte der Wagen zu, weil die gewichtserleichternden Massnahmen wegfielen. Es gab sogar eine "Lusso"-Variante mit serienmässigen Stosstangen und Komfortextras.



Dieser schöne Fulvia HF - eines von nur 3'690 Fahrzeugen der 2. Serie - stammt aus Schweizer Auslieferung und befindet sich seit 1986 im Familienbesitz. Das Coupé wurde stets gewartet, jedoch nur wenig gefahren - wie das Abgaswartungsdokument zeigt, wurden seit 1988 gerade einmal 21'000 Kilometer zurückgelegt. Der Lancia befindet sich in gutem, gepflegtem und sehr originale Zustand und **wird mit der letzten MFK als Veteranenfahrzeug im September 2020 verkauft.**

This beautiful Fulvia HF, one of only 3'690 second series examples built is a Swiss delivery and has been with the same family since 1986. The Coupé was regularly maintained but sparingly used. A fact which is reflected in the emission control document which indicates a mere 21'000 kilometres driven since 1988. The Lancia is in good, well maintained and very original condition and will be sold with the latest Veteran MOT completed in September 2020.

Cette magnifique Fulvia HF, l'un des 3'690 exemplaires de la deuxième série construits, est une livraison suisse et est dans la même famille depuis 1986. Le Coupé a été régulièrement entretenu mais peu utilisé. Un fait qui est reflété dans le document de contrôle d'émission qui indique seulement 21'000 kilomètres parcourus depuis 1988. La Lancia est en bon état, bien entretenue et très originale. **Elle sera vendue avec la dernière expertise vétérinaire passée en septembre 2020.**

Lot 174

3'690 Fahrzeuge (HF 2. Serie)
V4
1'585 cm³
114 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 35'000 - 45'000

Story zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie





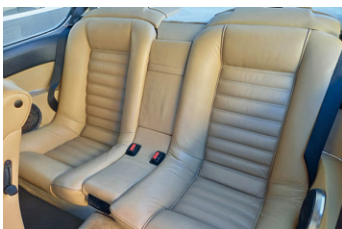
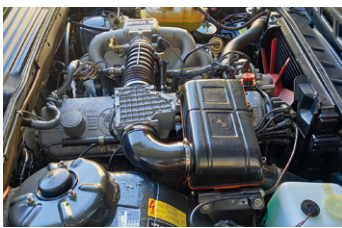
Lot 175

45'213 Fahrzeuge (1977-89)
6 Zylinder Reihe
3'451 cm³
218 PS bei 5'200/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 32'000 - 38'000

Story wikipedia.org
Fotos Einlieferer



BMW 635 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. Der E24 wurde offiziell im März 1976 auf dem Genfer Autosalon vorgestellt. Er nahm zu weiten Teilen das Erscheinungsbild der im Mai 1977 präsentierten 7er-Reihe vorweg, baute aber noch auf der modifizierten und im Radstand leicht verkürzten Bodengruppe des ersten 5ers auf.



Dieser schöne E24 mit 5-Gang Sportgetriebe, Lederausstattung und 15" BBS-Rädern wurde am 23. Juni 1981 durch die BMW-Vertretung in Lugano an den glücklichen Erstbesitzer übergeben. Dieser erfreute sich an seinem 635 CSi über 30 Jahre, bevor er ihn im Juni 2005 an den Einlieferer veräusserte. Das grosse Coupé hat bis heute erst rund 90'500 Kilometer zurückgelegt, welche durch das gut gestempelte Serviceheft belegt werden. Die Karosserie befindet sich in sehr gepflegtem Zustand und trägt grösstenteils noch die Originallackierung. Die Innenausstattung präsentiert sich in gepflegtem Originalzustand mit zeitgemässer Patina. Der BMW besitzt auch noch sein komplettes Originalwerkzeug. Motor und Mechanik funktionieren dank der gewissenhaften Wartung einwandfrei. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Februar 2021.**

*A BMW 635 CSi with only two owners and low mileage is as rare as hens teeth! This beautiful E24 with its much sought-after 5 speed sports shift, a leather interior, and 15 inch BBS rims was delivered to its lucky first owner in Lugano through the local BMW agency on the 23rd June 1981. He enjoyed his 635 CSi for more than 30 years before selling it to the current owner in 2005. This substantial but very elegant coupe has covered a mere 90'500 kilometres as of today, as documented in the service booklet. The coachwork is in very well maintained condition still mostly in its original paint. The interior is in lovingly maintained original condition, showing a period correct patina. The BMW also still has the original, complete factory tool kit. Engine and the rest of the mechanics are working faultlessly as a result of diligent maintenance carried out whenever necessary. **The last Swiss Veteran MOT was successfully completed in February 2021.***

Cette magnifique E24 avec sa boîte de vitesse sport à 5 rapports très recherché, son intérieur cuir et ses jantes BBS de 15 pouces a été livrée à son heureux premier propriétaire à Lugano par l'intermédiaire de l'agence BMW locale le 23 juin 1981. Il a profité de sa 635 CSi pendant plus de 30 ans avant de la vendre au propriétaire actuel en 2005. Ce coupé imposant mais très élégant n'a parcouru que 90'500 kilomètres à ce jour, comme l'atteste le carnet d'entretien. La carrosserie est dans un état très bien entretenu, la plupart dans sa peinture d'origine. L'intérieur est dans un état d'origine entretenu avec amour, montrant une patine d'époque correcte. La BMW a également encore les outils d'usine originale et complète. Le moteur et le reste de la mécanique fonctionnent parfaitement grâce à un entretien diligent effectué chaque fois que nécessaire. **La dernière expertise vétéranaire a été effectuée avec succès en février 2021.**



Alfa Romeo Montreal, 1973

1964 hatte der damalige Bertone-Chefdesigner, Giugiaro, einen Prototyp auf das Alfa-Tubolare-Chassis gebaut, den Canguro. Diesen Entwurf vergass man bei Alfa nicht, obwohl der Wagen nie in Produktion gegangen war. Marchero Gandini, der Nachfolger von Giugiaro, wurde beauftragt, «etwas Ähnliches» herzustellen. Das Resultat sollte bis zur Weltausstellung vorliegen, die 1967 in Montreal stattfand. Die Zeit drängte, der Motor des «Montreal» war noch nicht fertig. Es sollte eine «gezähmte» Ausführung des Rennmotors vom Typ-33-Sportwagen werden, also ein V8. Geplant war er im «Montreal» zentral vor der Hinterachse. Um noch rechtzeitig für die Ausstellung fertig zu werden, nahm man aber das Giulia-1600-Chassis, zusammen mit Motor und Getriebe, und baute darauf die Karosserie. Der Motor befand sich im vorderen Teil des Wagens, und somit war der hintere Teil für zwei Notsitze freigeworden. Die beiden Sitze waren aber nicht einmal für Kinder gross genug. Nach der Weltausstellung geriet der Wagen in Vergessenheit. Am Genfer Salon 1970 wurde er dem Publikum wieder in Erinnerung gerufen. Er war immer noch mit dem vorne eingebauten Motor ausgerüstet. Dieser V8-Motor hatte vier obenliegende Nockenwellen, Benzineinspritzung, elektronische Zündung und ein Trocken-Sumpf-Schmiersystem. Erst im Juni 1971 lief die Produktion des inzwischen vier Jahre alten Entwurfes an.



Dieser Montreal, eines von nur 3'925 gebauten Fahrzeugen, wurde vor vielen Jahren vermutlich aus Frankreich in die Schweiz importiert. Im Laufe der Jahre wurden die

Unterdruckzylinder für die Betätigung der Scheinwerferklappen demontiert und diese Klappen müssen nun manuell betätigt werden. Die Karosserie wurde vor vielen Jahren teilrestauriert. 2020 wurde der Alfa von einem Liebhaber erworben, welcher die Spica-Einspritzanlage durch einen Spezialisten in der Schweiz kontrollieren und einstellen liess. Der Montreal fährt sehr gut, die Karosserie und die Innenausstattung befindet sich in gutem Zustand. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Juli 2018.**

*The Alfa Romeo Montreal is in many ways a treasure still to be discovered. This example, one of only 3925 cars built, was imported into Switzerland presumably from France many years ago. Over the years the vacuum activating cylinders for the headlight covers were removed and these covers now must be operated manually. The coachwork was partly restored many years ago. In 2020 the Alfa was taken over by a knowledgeable enthusiast who immediately had the SPICA injection system checked and tuned by a Swiss specialist. The Montreal is driving very well and the coachwork and the interior present themselves in good condition. **The last veteran MOT was completed in July 2018.***

Cette Alfa Romeo Montreal exemplaire, l'un des 3925 véhicules construits, a été importée en Suisse, probablement de France, il y a de nombreuses années. Au fil des ans, les cylindres d'activation à dépression des couvercles de phares ont été retirés et ces derniers doivent désormais être actionnés manuellement. La carrosserie a été partiellement restaurée il y a de nombreuses années. En 2020, l'Alfa a été reprise par un amateur averti qui a immédiatement fait contrôler et régler le système d'injection SPICA par un spécialiste suisse. La Montréal roule très bien et la carrosserie et l'intérieur se présentent en bon état. **La dernière expertise vétérinaire a été effectuée en juillet 2018.**

Lot 176

3'925 Fahrzeuge
V8
2'575 cm³
200 PS bei 6'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 80'000 - 85'000

Story zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 177

479 Fahrzeuge (RHD)
6 Zylinder Reihe
3'442 cm³
196 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 115'000 - 125'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Jaguar XK 140 Drophead Coupe, 1955

Der Jaguar XK 140 war ein zweisitziger Sportwagen, den Jaguar 1954 als Nachfolger des Jaguar XK 120 auf den Markt brachte. In technischer Hinsicht basierte der XK 140 auf seinem Vorgänger. Dessen Chassis und Fahrwerk wurden weitgehend unverändert übernommen. Die wesentlichen Modifikationen betrafen den Motor. Jaguar bot nun eine Sportausführung, die sog. S-Version an, dessen Motor den Zylinderkopf des Jaguar C-Type übernahm.

Äußerlich wurde das Design des XK 120 mit Hüftschwung und zweiteiliger Windschutzscheibe weitgehend übernommen. Der XK 140 erhielt eine durchgehende Stoßstange mit Hörnern vorne, Stoßfänger mit Stoßhörnern hinten und Blinkleuchten oberhalb der vorderen Stoßstange.



Dieses XK 140 Cabriolet – eines von nur 479 gebauten Fahrzeugen mit Rechtslenkung - wurde am 11. November 1955 nach Manchester/England ausgeliefert und im Juni 1956 erstmals zugelassen. Nachdem der Jaguar - wie alte Fotos zeigen - wohl viele Jahre gestanden hatte, wurde er 1982 von einem Liebhaber erworben und in den folgenden Jahren liebevoll und absolut originalgetreu restauriert. Gemäss der von Jaguar im November 1982 erstellten Bestätigung, entsprechen auch Motor- und Karosserienummer der Auslieferung. 2006 trennte sich der Liebhaber von seinem Schätzchen, und der Wagen wurde von der Einliefererfamilie in die Schweiz importiert und hier zugelassen. Ein umfangreiches Dossier mit Belegen und Fotos seit 1982 ist vorhanden. Der Jaguar befindet sich in sehr

gutem und gepflegtem Zustand und **hat die letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2020 erfolgreich bestanden.**

*This XK 140 drophead coupe one of only 479 examples built with right hand drive was delivered to Manchester in November 1955 and first registered there in June 1956. After an extended period of inactivity as shown on old photographs, the car was acquired by an enthusiast and, over the following years, has been lovingly restored to original specifications. According to a confirmation issued by Jaguar in 1982 engine and body number correspond to the numbers when the car was new. In 2006, the owner finally sold the car and it was imported and registered in Switzerland by the vendors. An extensive file with documentation, receipts and photographs since 1982 is available. The Jaguar is in very good and well maintained condition and **has passed the last Swiss Veteran MOT with flying colours in September 2020.***

Ce cabriolet XK 140, l'un des 479 exemplaires construits avec conduite à droite, a été livré à Manchester en novembre 1955 et enregistré pour la première fois en juin 1956. Après une longue période d'inactivité, comme le montrent d'anciennes photos, la voiture a été acquise par un passionné et, au cours des années suivantes, elle a été restaurée avec amour selon les spécifications d'origine. Selon une confirmation émise par Jaguar en 1982, les numéros de moteur et de carrosserie correspondent à ceux de la voiture neuve. En 2006, le propriétaire a finalement vendu la voiture, qui a été importée et enregistrée en Suisse par les vendeurs. Un dossier complet avec des reçus et des photos depuis 1982 est disponible. La Jaguar est en très bon état et bien entretenue **et a passé avec brio la dernière expertise vétérinaire en septembre 2020.**



Matford F 82 A Cabriolet, 1938

Maurice Dollfus von Ford France und Émile Mathis von SA Mathis gründeten im September 1934 das Gemeinschaftsunternehmen Matford zur Automobilproduktion. Der Markenname lautete Matford. 1940 endete die Produktion und das Unternehmen wird im Juni 1940 aufgelöst.

Zu Anfang wurden Mathis-Modelle unter dem Markennamen Matford angeboten, parallel dann Ford-Modelle, die die Modelle von Mathis nachfolgend verdrängten.

Die Modellreihe Quadriflex verfügte über Fahrgestelle von Mathis und V8-Motoren von Ford. Sie verkaufte sich schlecht.

Die Fahrzeuge des Modelljahrs 1935 entsprachen dem amerikanischen Ford V8 Modell 48. Für den Antrieb sorgte ein V8-Motor mit 3'622 cm³ Hubraum. 1936 folgte der Alsace mit einer neuen, weniger amerikanisierten Karosserie. Die viertürige Limousine verfügte über vier Seitenfenster. Zur Wahl standen V8-Motoren mit 2'227 cm³ und 3'622 cm³ Hubraum. 1937 ergänzten ein Cabriolet und die Schrägheckvariante Commerciale das Sortiment. 1938 kam ein Kombi mit Holzbeplankung dazu.



In Strassburg gefertigt, verbrachte dieser seltene Matford (MATHIS FORD) die meiste Zeit seines Lebens in der französischen Schweiz. Ausgestattet mit dem, in Frankreich steuertechnisch beliebten, 2.2-Liter Flathead V8 wurde das Cabriolet vor einigen Jahren restauriert. 2013 wurde der Wagen vom Einlieferer übernommen und seither in seiner Halle eingelagert. Der Matford befindet sich in gutem Zustand, erhielt eine neue Batterie, benötigt nach der längeren Standzeit aber sicher einen Service. Die letzte MFK erfolgte im März 2013.

Constructed in Strasbourg, this rather rare Matford (a mixture of MATHIS and FORD), spent most of its life in the french part of Switzerland. France put a heavy tax burden on large displacement engines so the little 2.2 litre flat head V8 was the engine of choice for many of those cars. Restored many years ago, the Matford was taken over by the vendor in 2013 and has since been dry stored on his premises. The car is in good condition, having received a new battery, but after a long period of inactivity certainly will require major servicing. The last MOT was completed in March 2013.

Construite à Strasbourg, cette Matford (un mélange de MATHIS et de FORD) plutôt rare, a passé la plupart de sa vie en Suisse romande. La France mettait un lourd fardeau fiscal sur les moteurs de grande cylindrée, donc le petit V8 de 2,2 litres à tête plate était le moteur de choix pour beaucoup de ces voitures. Restauré il y a de nombreuses années, le Matford a été repris par le vendeur en et a depuis été stockée à sec dans ses locaux. La voiture est en bon état, ayant reçu une nouvelle batterie, mais après une longue période d'inactivité va certainement nécessiter un entretien majeur. La dernière expertise été effectuée en mars 2013.

Lot 178

Stückzahl unbekannt
V8
2'229 cm³
60 PS bei 3'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 35'000 - 40'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 179

Unikat
4 Zylinder Reihe
1'089 cm³
32 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 50'000 - 60'000

Story zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie

Fiat Greppi 508C Sport Spider, 1940

1932 stellte Fiat als indirekten Nachfolger des beliebten Modells 509 den 508 Balilla vor. Es handelte sich dabei um ein einfach und zweckmässig, aber nicht ohne Finesse konstruiertes Modell mit einem seitengesteuerten 1-Liter-Motor und anfänglich 20 PS, die über ein Dreigang-Getriebe auf die Hinterachse geleitet wurden.

Bereits 1934 gab es nach fast 44'400 gebauten Exemplaren der ersten Serie dann auch die Limousine mit dem Vierganggetriebe und zudem längerem Radstand und eleganterer Formgebung. Im als zwei- oder viertürige Limousine, Spider, Torpedo oder Lieferwagen angebotenen Modell standen nun 24 PS bei 3'800 U/min zur Verfügung.

Es folgte der 508 C, auch Balilla 1100 und Super-Balilla genannt. Der obengesteuerte Motor war auf knapp 1090 cm³ vergrössert worden und leistete jetzt 32/30 PS je nach Ausführung. Vor allem erhielt der 508 aber über vordere Einzelradaufhängungen und sein Aussehen nahm noch aerodynamischere Züge an. Wie seine Vorgänger verfügte der 508 C über ein Chassis in Form eines Profilrahmens mit X-Traversen. Die Stahlprofile waren zur Gewichterleichterung (wie beim Topolino) gelocht, der Motor war weit vorne eingebaut und mit dem Getriebe verblockt.

Dieser Fiat 508C wurde 1989 als restaurationsbedürftige Limousine vom Einlieferer erworben. Er entschied sich den Wagen als Unikat komplett neu aufzubauen. Mit viel Liebe und handwerklichem Geschick entstand während vieler Jahre dieser Sport Spider mit einmaliger Schweizer Karosserie. Um die Strassenzulassung zu ermöglichen, wurde im September 2020 eine FIVA-ID (Kategorie D/3) erstellt. **Die erfolgreiche MFK im April 2021** war schliesslich die Belohnung für die Mühen. Lustiger und einmaliger Spider mit problemloser Technik.

*This Fiat 508C was acquired as a restoration project by the vendor in 1989. He decided to have the car reconstructed as a one-off to his own design. Involving much love, talent and many years, a sports spider with a unique Swiss coachwork was constructed. In order to get the car road registered it got a FIVA ID (category D3) in September 2020. **The successfully passed MOT inspection in April 2021** was the fitting reward for all the effort and work invested. A fun and certainly unique spider with bulletproof technicals.*

Cette Fiat 508C a été acquise par le vendeur comme projet de restauration en 1989. Il a décidé de faire reconstruire la voiture comme une pièce unique selon son propre design. Avec beaucoup d'amour, de talent et de nombreuses années, un spider sportif avec une carrosserie suisse unique a été construit. Afin d'obtenir l'immatriculation de la voiture, une carte d'identification FIVA (catégorie D3) a été obtenue en septembre 2020. **Le contrôle technique passé avec succès en avril 2021** a été la juste récompense de tous les efforts et du travail investis. Un spider amusant et certainement unique avec des techniques à toute épreuve.





Chrysler 300 Convertible, 1966



Der Chrysler 300 Sport (ohne Buchstabenbezeichnung) wurde von Chrysler 1962 als Nachfolger des Modells Windsor vorgestellt und bis 1971 angeboten. Der Wagen entsprach in seinem Erscheinungsbild dem Modell 300H des Chrysler 300 letter series. Lediglich das „H“ auf Radkappen und Kofferraum fehlte. Neben einer – selten geordneten – 4-türigen Limousine wurden zwei Hardtop-Modelle mit 2 oder 4 Türen (die am häufigsten geordneten Modelle der Baureihe) und ein 2-türiges Cabriolet angeboten. Anstatt des 6,7-Liter-V8-Motors hatten die Fahrzeuge einen V8 mit 6'276 cm³ Hubraum, der bis zu 305 bhp bei 4'600/min abgab.

1963 wurde die Baureihe weitergebaut, wobei die Karosserie dem Modell 300J der „Letter Series“ angepasst wurde. In diesem Jahr war ein Cabriolet dieses Typs das offizielle Pace Car des Indy 500-Rennens. 1964 ließ man den Namen „Sport“ fallen und passte die Karosserie dem Modell 300K der „Letter Series“ an. Von diesem war der normale 300 durch einen silbernen Seitenstreifen zu unterscheiden. 1965 erhielten der 300 und der neue 300L ganz neue Karosserien. Wiederum unterschieden sich beide Baureihen von außen nur durch den Buchstaben „L“, den das „Letter Car“ im Kühlergrill und auf den Radkappen trug.

Mit nur 3'085 gebauten Exemplaren war und ist ein 1966er Chrysler 300 Convertible eine seltene Erscheinung im Strassenbild. Der 6.3-Liter V8 mit 274 SAE-PS ist mit einem automatischen Getriebe gekoppelt und sorgt für standesgemässe Fahrleistungen. Damit der Komfort nicht zu kurz kommt, verfügt das grosse Cabriolet über eine Servolenkung sowie ein elektro-hydraulisches Verdeck. Ein seltenes 5-sitziges US-Cabriolet in sehr gutem und sehr originalem Zustand. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Mai 2019.**

*With only 3'085 examples built, a 1966 Chrysler 300 Convertible was and is a rare sight on the road. The 6.3-litre V8 with 274 SAE hp is mated to an automatic transmission and ensures class-leading performance. To ensure that comfort is not neglected, the large convertible is equipped with power steering and an electro-hydraulic soft top. A rare 5-seater US convertible in very good and original condition. **The most recent Swiss Veteran MOT has been performed in May 2019***

Avec seulement 3'085 exemplaires construits, une Chrysler 300 Cabriolet de 1966 était et est toujours un spectacle rare sur la route. Le V8 de 6,3 litres développant 274 cv SAE est couplé à une transmission automatique et assure des performances de premier ordre. Pour que le confort ne soit pas négligé, le grand cabriolet est équipé d'une direction assistée et d'une capote électrohydraulique. Un rare cabriolet américain à 5 places en très bon état et très original. **La dernière expertise vétérân été effectuée en mai 2019.**

Lot 180

3'085 Fahrzeuge (1966)
V8
6'276 cm³ (Ausweis 5'400 cm³)
274 SAE-PS bei 4'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 35'000 - 40'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 181

611 Fahrzeuge
6 Zylinder Reihe
1'971 cm³
86 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 15'000 - 25'000

ohne Limite / no reserve

Fotos Daniel Reinhard

Bristol 401, 1953

Dieser Bristol 401, eines von nur 611 gebauten Fahrzeugen, wurde am 1. April 1953 in Zürich verzollt und am 8. April des Jahres erstmals zugelassen. Nach einem mittelschweren Frontalunfall landete der Wagen Mitte der 60er Jahre auf dem Autofriedhof in Kaufdorf wo er in einem trockenen Unterstand abgestellt wurde. Rund 40 Jahre später, wechselte der 401 im unberührten IST-Zustand 2007 für CHF 20'000.- den Besitzer und wurde die letzten 14 Jahre erneut in einer trockenen Scheune eingelagert. Die Bergung vom 9. September 2021 wurde von zwischengas.com fotografisch begleitet. Mit dem 2-Liter 6 Zylinder Reihenmotor, baugleich mit dem BMW 327/328 Aggregat und weitestgehend komplett, stellt dieser Bristol ein spannendes Restaurationsobjekt dar. Der Wagen wird mit dem Verzollungsausweis von 1953 und dem originalen Schweizer Stoff-Fahrzeugausweis von 1963 übergeben.

The Bristol 401, one of only 611 examples built, was imported and custom duties paid on first April 1953 in Zurich, followed by a first registration on 8th of April of the same year. After a somewhat considerable frontal crash in the mid 60-ies, the car ended up in a breakers yard in Kaufdorf, where it was dry stored, put aside and more or less forgotten. Around 40 years later the 401, still in its untouched condition was sold to a new owner for 20'000 Swiss Francs and, without starting any restoration work, dry stored again for the next 14 years. The extraction from this storage, which took place in September 2021, was well covered and documented by Zwischengas.com. With its two litre six cylinder inline engine, the same as used in the BMW 327/328, and mostly complete, this Bristol is a challenging but most rewarding restoration project. The car will be sold with its custom clearance documents from 1953 and the original Swiss fabric registration document from 1963.

La Bristol 401, l'un des 611 exemplaires construits, a été importée et dédouanée le 1er avril 1953 à Zurich, puis immatriculée le 8 avril de la même année. Après un choc frontal assez important au milieu des années 60, la voiture a fini dans une casse à Kaufdorf, où elle a été stockée au sec, mise de côté et plus ou moins oubliée. Une quarantaine d'années plus tard, la 401, toujours dans son état d'origine, a été vendue à un nouveau propriétaire pour 20'000 francs suisses et, sans entreprendre de travaux de restauration, elle a été de nouveau stockée au sec pendant les 14 années suivantes. L'extraction de ce stockage, qui a eu lieu en septembre 2021, a été bien couverte et documentée par Zwischengas.com. Avec son moteur six cylindres en ligne de deux litres, le même que celui utilisé dans la BMW 327/328, et presque complet, ce Bristol est un projet de restauration difficile mais très gratifiant. La voiture sera vendue avec ses documents de dédouanement de 1953 et la carte grise suisse originale de 1963.





Toyota 2000 Corona Mark II, 1976

Der erste Toyota Corona Mark II kam 1968, um die Lücke zwischen dem Corona und dem Flaggschiff Crown zu füllen. Schon 1972 folgte die zweite Generation – quasi der „Toyota Corona Mark II Mark II“. In Japan entfiel mit dem Modellwechsel der Namenszusatz „Corona“, sodass der Neue in seinem Heimatland nur „Toyota Mark II“ hiess. Die neue Generation gab sich deutlich modischer als der nüchterne Vorgänger. Mit Coke-Bottle-Linie samt ausgeprägtem Hüftschwung, auffällig breiten Chromstossstangen, Doppelscheinwerfern in einem zurückversetzten Kühlergrill und breitem Leuchtenband am Heck gab sie sich unverkennbar amerikanisch.



Dieser wunderschöne Corona Mark II wurde gemäss den vorhandenen Informationen am 1. Mai 1976 durch die Garage Horat in Schwyz ausgeliefert und blieb bis 2006 im ersten Familienbesitz. Nach einem weiteren Halter wurde der Toyota 2007 von einem Fan erworben welcher 2009 die Karosserie komplett restaurieren liess. 2015 veräusserte er den Wagen und nach zwei weiteren Besitzen, wurde der Corona im Frühjahr 2020 vom letzten Besitzer erworben. Seither wurden nur rund 500 km zurückgelegt, weshalb sich dieser entschied den Wagen wieder zu veräussern. Ein Toyota Corona in solch einem gepflegten Zustand ist heutzutage nahezu nicht mehr zu finden und mit erst knapp 118'000 gefahrenen Kilometern und **der letzten MFK als Veteranenfahrzeug im April 2020** dürfte dieser zuverlässige Japaner einem neuen Liebhaber noch viele Jahre Freude bereiten.

*According to the information available, this most beautiful Corona Mark 2 (the absolutely and guaranteed healthy variant) was delivered through garage Horat in Schwyz to its first owner on 1st May 1976 and remained with the same family until 2006. A Toyota enthusiast bought the car from its second owner in 2007 and he had the coachwork completely restored in 2009. In 2015 he sold the Toyota and after two further owners the car was taken over by the current keeper in spring 2020. Since then, only around 500 kilometres were covered which is the reason for the owner to put the car on the market again. A Toyota Corona in such well-maintained condition is nearly impossible to find and with only 118,000 kilometres covered and **the last Veteran MOT completed successfully in April 2020**, this most reliable Japanese saloon can now be enjoyed by the next enthusiast for many years to come.*

Selon les informations disponibles, cette très belle Corona Mark 2 a été livrée par le garage Horat à Schwyz à son premier propriétaire le 1er mai 1976 et est restée dans la même famille jusqu'en 2006. Un passionné de Toyota a acheté la voiture à son deuxième propriétaire en 2007 et il a fait restaurer complètement la carrosserie en 2009. En 2015, il a vendu la Toyota et après deux autres propriétaires, la voiture a été reprise par le dernier détenteur au printemps 2020. Depuis lors, seulement environ 500 kilomètres ont été parcourus, ce qui est la raison pour laquelle le propriétaire met à nouveau la voiture sur le marché. Une Toyota Corona dans un état aussi bien entretenu est presque impossible à trouver et avec seulement 118'000 kilomètres parcourus et **la dernière expertise vétérinaire passée avec succès en avril 2020**, cette berline japonaise des plus fiables peut maintenant être appréciée par le prochain amateur pour de nombreuses années à venir.

Lot 182

Stückzahl unbekannt
4 Zylinder Reihe
1'968 cm³
90 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 14'000 - 18'000

Story & Fotos
zwischengas.com





Lot 183

214'202 Fahrzeuge (1945-49)
4 Zylinder Reihe
2'199 cm³
63 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 24'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Willys Jeep CJ-2A, 1946

Der Willys MB, mit der offiziellen Armeebezeichnung ¼-ton 4 × 4 truck und der Kurzbezeichnung Jeep, gilt als Urtyp des Pkw-Geländewagens.

Auf zivilem Gebiet wurde der Jeep nach dem Zweiten Weltkrieg sehr populär, so wurde 1944 der Jeep CJ (oder Civilian Jeep) eingeführt. Obwohl der CJ-2 ein ziviler Jeep war, gab es ihn nicht im freien Verkauf. Willys-Overland stellte 1944 und 1945 einige CJ-2 als Agrijeeps her. Der Wagen ging direkt auf die militärische Version Willys MB zurück, war aber von allen offensichtlich militärischen Details, besonders der Tarnbeleuchtung, befreit. Neben größeren Hauptscheinwerfern, einem seitlich montierten Reserverad und einem gewöhnlichen Tankverschluss hatte dieser Wagen als erster Jeep eine Heckklappe.

Die Erfahrungen mit dem CJ-2 führten zur Entwicklung des ersten wirklich frei verkäuflichen zivilen Jeeps, des von 1945 bis 1949 hergestellten CJ-2A. Wie der CJ-2 und der Militärjeep hatte auch der CJ-2A eine geteilte Windschutzscheibe. Die zunächst eingesetzte Lenkradschaltung wurden mit der Zeit durch die üblichere Mittelschaltung und Borg-Warner-T90-Getriebe ersetzt. Das lenkradgeschaltete Dreiganggetriebe hatte man eingeführt, weil man dachte, die aus dem Krieg zurückkehrenden Truppen bräuchten Veränderungen am Jeep; ironischerweise wurden viele der frühen CJ-2A aus übergeliebten militärischen Teilen hergestellt.

Bei diesem Jeep handelt es sich wohl um ein ehemaliges Fahrzeug der Schweizer Armee. Der Willys wurde vor etlichen Jahren restauriert und im US-Army Look neu lackiert. Seit einigen Jahren im Besitz des Einlieferers, wurde der Kult-Geländewagen seit der letzten MFK nur noch rund 400 km gefahren und war meist in dessen Halle eingelagert. Fahrbereit und mit neuer Batterie präsentiert sich der Wagen in gutem Zustand. Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Mai 2013.

This Jeep is most probably an ex Swiss army example. The Willys has been restored years ago and repainted to represent an U.S. Army Jeep. With the current owner for a number of years, this cult all-terrain vehicle has been driven a mere 400 kilometres since the last MOT was completed and has mostly been in storage on his premises. On the button and equipped with a new battery the Jeep is in good condition. The last Swiss Veteran MOT was completed in May 2013.

Cette Jeep est très probablement un ancien exemplaire de l'armée suisse. La Willys a été restaurée il y a des années et repeint pour représenter une Jeep de l'armée américaine. Chez le propriétaire actuel depuis plusieurs années, ce véhicule tout-terrain culte n'a parcouru que 400 kilomètres depuis le dernier contrôle technique et a surtout été entreposé dans ses locaux. Sur le bouton et équipée d'une nouvelle batterie, la Jeep est en bon état. La dernière expertise vétérane a été effectuée en mai 2013.





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 breiter. Ausserdem erhält der TR6 vorne serienmässig einen Stabilisator und ein neues, einteiliges Hardtop. Der Motor ist der bereits bekannte 6-Zylinder mit 2'497 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.



Dieser TR 6 mit 2.5-Liter 6 Zylinder Vergasermotor und Chrom-Speichenrädern wurde vor einigen Jahren aus Deutschland in die Schweiz importiert. Im Juli 2012 wurde der offene Briter vom Einlieferer übernommen und seither für gelegentliche Ausfahrten genutzt. Der Triumph befindet sich in gutem Allgemeinzustand und **die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Juni 2018.**

*This TR6 powered by a 2.5 litre 6 cylinder engine on carburetors and sporting a set of lovely Chrome wire wheels was imported from Germany into Switzerland a number of years ago. In July 2012 this venerated British roadster was acquired by the vendor and used for occasional excursions. The Triumph is in good overall condition and **the most recent Swiss Veteran MOT dates from June 2018.***

Cette TR6, animée par un moteur 6 cylindres de 2,5 litres à carburateurs et arborant un jeu de belles roues en fil de fer chromées, a été importée d'Allemagne en Suisse il y a un certain nombre d'années. En juillet 2012, ce vénérable roadster britannique a été acquis par le vendeur et utilisé pour quelques excursions occasionnelles. La Triumph est en bon état général et **la dernière expertise vétérane date de juin 2018.**

Lot 184

91'850 Fahrzeuge (1968-76)
6 Zylinder Reihe
2'497 cm³
95 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 32'000

Story swisstrclub.ch
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 185

81'053 Fahrzeuge
4 Zylinder Boxer
1'493 cm³
44 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 20'000 - 25'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

VW Karmann Ghia Typ 14 Cabriolet, 1967

Der VW Karmann-Ghia (Typ 14) ist der Name eines Automobils des Volkswagenwerkes, das überwiegend bei Karmann in Osnabrück gebaut wurde. Motor und Fahrwerk des Karmann-Ghia Typ 14 gleichen weitgehend denen des VW Käfers, die Bodenplatte des Rahmens ist etwas breiter. Die Karosserielinie des Karmann-Ghia hat mehrere Väter, deren Anteile sich heute nicht mehr klar abgrenzen lassen: Lange galt der Italiener Luigi Segre, Mitarbeiter von Carrozzeria Ghia in Turin, als Designer des Karmann-Ghia. Im Turiner Karosseriebaubetrieb wurde der Prototyp des Typs 14 von Felice Mario Boano und dessen Sohn Gian Paolo entworfen. Grundlage ihrer Arbeit war ein zuvor von Ghia gebauter Prototyp für Chrysler in den USA. Dessen Entwurf wiederum stammt vom Chefdesigner der Firma, Virgil Exner. Vorgestellt wurde der Typ 14 am 14. Juli 1955.

Ausfahrten genutzt. Die Karosserie befindet sich in gutem Zustand, der Innenraum weist Gebrauchsspuren auf. **Im März 2021 wurde ein grosser Service und anschliessend die MFK durchgeführt.**

The birth certificate of this Karmann Ghia cabriolet indicates a first delivery in Lübeck on the 1st of March 1967. Presumably early in its life the 1.2 litre motor with its rather leisurely 34hp was replaced by a 1.5 litre unit delivering a bit more purchase with its 44hp. The engine letter "H" stamping indicates a period correct engine assembled between August 1966 and August 1970. In November 1972 this handsome convertible was first registered in Switzerland. Over the years the bumpers were removed and Moto-Lita sports seats featuring integrated head rests were installed. In 2008 the Karmann was purchased by the vendor and used for occasional outings during the summer months. The coachwork is in good condition with the interior showing signs of use. **In March 2021 a major service was completed followed by a successful MOT inspection.**



Wie die Fahrzeug-Identitäts-Urkunde zeigt, wurde dieses Karmann Ghia Cabriolet am 1. März 1967 nach Lübeck ausgeliefert. Wohl bereits in den ersten Jahren wurde der 1.2-Liter Motor mit 34 PS durch ein Aggregat mit 1.5-Litern und 44 PS ersetzt. Der Motorkennbuchstabe H zeigt, dass es sich um einen zeitgenössischen Motor aus der Fabrikation zwischen August 1966 und August 1970 handelt. Bereits im November 1972 wurde das schicke Cabrio erstmals in der Schweiz zugelassen. Im Laufe der Jahre wurden die Stossstangen demontiert und Moto-Lita Sportsitze mit integrierter Kopfstütze montiert. 2008 wurde der Karmann vom Einlieferer übernommen und während der Sommermonate für gelegentliche

Comme l'indique le certificat d'identité du véhicule, ce Karmann Ghia Cabriolet a été livré à Lübeck le 1er mars 1967. Probablement déjà dans les premières années, le moteur de 1,2 litre avec 34 cv a été remplacé par une unité de 1,5 litre et 44 cv. La lettre de code du moteur „H“ indique qu'il s'agit d'un moteur contemporain de la production entre août 1966 et août 1970. En novembre 1972, ce beau cabriolet a été enregistré pour la première fois en Suisse. Au fil des ans, les pare-chocs ont été retirés et des sièges sport Moto-Lita avec appuie-tête intégré ont été installés. En 2008, la Karmann a été achetée par le vendeur et utilisée pour des sorties occasionnelles pendant les mois d'été. La carrosserie est en bon état et l'intérieur montre des signes d'utilisation. **Un grand service a été effectué en mars 2021, suivi du contrôle technique.**



Triumph TR3 Roadster, 1957

Man hatte bei Triumph den Erfolg des MG TCs argwöhnisch beobachtet und sann um eine eigene Alternative. Sir John Black, der die Geschicke von Triumph leitete, versuchte 1950 die Sportwagen-Firma Morgan zu übernehmen, war aber dabei nicht erfolgreich. So wurde klar, dass er selber für ein neues Fahrzeug sorgen musste und er beauftragte den Designer Walter Belgrove mit der Entwicklung eines günstigen Sportwagens.

Gleichzeitig mit dem Austin-Healey 100 präsentierten die Triumph-Männer ihren neuen Sportwagen, den sie 20TS oder schlicht "Sports Car" nannten.

Tatsächlich zeigten erste Probefahrten von Journalisten, dass noch viel Arbeit bis zum verkaufsfähigen Produkt zu leisten war und zudem hatte die Öffentlichkeit nicht nur positiv auf die Gestaltung des Sportwagens reagiert. Vor allem der Heckbereich erschien vielen Beobachtern zu plump.

Statt die Augen vor den Tatsachen zu verschliessen, entschloss man sich bei Triumph, den Sportwagen zusammen mit Richardson weiterzuentwickeln. Harry Webster und Walter Belgrove nutzten die Zeit von November 1952 bis März 1953, um das hässlichen Entlein mit Laufschwierigkeiten zu einem hübschen Schwan mit sportlichem Auftritt umzugestalten. Und so wurde er dann als Serienfahrzeug auf dem Genfer Autosalon präsentiert.

Im Oktober 1955 trat der TR3 die Nachfolge des TR2 an. Ohne allzu grosse Veränderungen vorzunehmen, hatte man es geschafft den Wagen hübscher erscheinen zu lassen. Die sichtbarste Anpassung war ein neuer Kühlergrill vorne an der Lufteinlassöffnung am Bug. Gleichzeitig steigerte man die Motorleistung mit grösseren Vergasern von 90 auf 95 PS, die nun beim 4'800 U/min wirksam wurden. Der TR3 hatte als Neuheit an den Vorderrädern Scheibenbremsen.



Dieser TR3 mit Rechtslenkung wurde am 4. Oktober 1957 erstmals in England zugelassen. Der Triumph, offensichtlich vor vielen Jahren restauriert, wurde 2013 vom Einlieferer übernommen und in dessen Halle eingelagert. Der schöne Roadster befindet sich in ordentlichem Zustand, der Kühler ist defekt und muss ersetzt oder revidiert werden. Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Juli 2009.

This right hand drive TR3 was registered in England on 4th October 1957. The Triumph, obviously restored many years ago, was taken over by the vendor in 2013 and dry stored on his premises. The beautiful roadster is in good overall shape, but the radiator is defective and needs replacement or an overhaul. The last Swiss Veteran MOT was completed in July 2009.

Cette TR3 à conduite à droite a été immatriculée en Angleterre le 4 octobre 1957. La Triumph, visiblement restaurée il y a de nombreuses années, a été reprise par le vendeur en 2013 et stockée à sec dans ses locaux. Le beau roadster est en bon état général, mais le radiateur est défectueux et doit être remplacé ou révisé. La dernière expertise vétérans a été effectuée en juillet 2009.

Lot 186

13'377 Fahrzeuge
4 Zylinder Reihe
1'991 cm³
90 PS bei 4'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 30'000 - 35'000

Story zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 187

25'436 Fahrzeuge (1974-85)
6 Zylinder Reihe
2'745 cm³
185 PS bei 5'800/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 28'000 - 32'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Mercedes 280 SL R107, 1983

Die SL-Baureihe 107, die 1971 als Nachfolger der sogenannten „Pagode“ 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 500 K verantwortlich zeichnete. Das Erscheinungsbild des R 107 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.

Wie bereits beim Vorgängermodell stellten die USA den größten Absatzmarkt. Der überwiegende Teil der Fahrzeuge war mit den großvolumigen V8-Motoren ausgestattet. Die A-Säule war für Überschläge besonders fest ausgelegt, ein Airbag war seit 1982 erhältlich.

Ein Nachfolgemodell wurde bereits Anfang der 1980er Jahre entwickelt, jedoch zugunsten der Mittelklasse-Baureihen W 124 und W 201 zurückgestellt. Dadurch blieb die Baureihe R 107 insgesamt 18 Jahre lang im Angebot. Nachfolger des SL (R 107) war der 1989 vorgestellte R 129, der offizielle Nachfolger des SLC (C 107) war der 1981 vorgestellte SEC der Baureihe 126.



Dieses 280 SL Cabriolet stammt aus Schweizer Auslieferung und wurde am 11. Februar 1983 erstmals zugelassen. Ausgestattet mit Hard- und Softtop, automatischem Getriebe, Klimaanlage und elektrischen Fensterhebern wurde der Mercedes 2015 vom Einlieferer übernommen. Mit 139'000 gefahrenen Kilometern präsentiert sich das Fahrzeug in sehr gutem Originalzustand. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im September 2020.**

*This 280 SL Convertible, a Swiss delivery, was first registered on the 11th February 1983. Equipped with a hard top as well as a soft top, automatic gearbox, air conditioning and electrically operated windows the Mercedes was purchased by the vendor in 2015. With 139'000 kilometres driven the car is in very good original condition. **The last MOT Veteran MOT was completed in September 2020.***

Cette 280 SL Convertible, une livraison suisse, a été enregistrée pour la première fois le 11 février 1983. Équipée d'un hard top ainsi que d'un soft top, d'une boîte automatique, de la climatisation et de vitres électriques, la Mercedes a été achetée par le vendeur en 2015. Avec 139'000 kilomètres parcourus la voiture est en très bon état d'origine. **La dernière expertise vétérinaire a été effectuée en septembre 2020.**



Veuillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Jaguar 3.8-Litre S-Type, 1966

Dieser S-Type wurde im Juli 1966 als Neuwagen in Schweizer Ausführung an den damals in Bangkok arbeitenden Erstbesitzer ausgeliefert. Bei seiner Rückkehr in die Schweiz nahm er seinen Jaguar mit, und dieser wurde am 4. Juni 1974 erstmals hier zugelassen. Der Jaguar verbrachte die kommenden 12 Jahre meist in der Kellergarage bevor er 1986 vom zweiten Halter übernommen wurde. Im März 1988 wechselte die Limousine erneut den Besitzer und wurde bereits im August des Jahres weiterveräussert. Im April 1991 schliesslich, gelangte der S-Type mit damals rund 140'000 gefahrenen Kilometern zum Einlieferer. Dieser liebte den Wagen und liess Ende des Jahres die Karosserie restaurieren was mittels Rechnungen und einer umfangreichen Fotodokumentation belegt wird. Zudem wurde das Holz im Innenraum aufgearbeitet sowie eine mechanische Teilrestaurierung durchgeführt. Bis August 1992 wurden mit Kauf und Restauration über CHF 53'000.- in das Fahrzeug investiert. Anschliessend wurde der Wagen gerne für gelegentliche Ausfahrten und Veranstaltungen genutzt. Der Wagen wurde stets gewartet und so wurden in den folgenden Jahren das automatische Getriebe revidiert, der Bremsservo ersetzt, die Lichtmaschine revidiert, die Kreuzgelenke an der Kardanwelle ersetzt, die Servolenkung überholt und die Auspuffanlage teilweise ersetzt. Sämtliche Belege für Reparaturen und Unterhalt für über CHF 28'000.- sind vorhanden. Mit nun knapp 167'000 gefahrenen Kilometern befindet sich der Jaguar in gutem bis sehr gutem Zustand. Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im August 2015, eine neue MFK ist mit sehr überschaubarem Aufwand machbar.

This Jaguar S type with its gutsy 3.8 litre straight six dohc, a Swiss version, was delivered to its first owner, a gentleman working in Bangkok at the time. On his return to Switzerland, he took the Jaguar with

him and it was first registered here on the 4th June 1974. The next 12 years the car spent mainly in dry storage before being bought by its second owner in 1986. In March 1988 the limousine was sold again and in August of the same year arrived with its fourth owner. In April 1991 finally, the S-type, which by then had covered 140'000 kilometres arrived in the current ownership. The owner very much enjoyed the car and at the end of 1991 he had the coachwork restored as documented by invoices and vast photographic documentation. At the same time the interior wood veneer was restored, and a partial mechanical restoration was completed. Until August 1992, 53'000 Swiss Francs had been invested in the purchase and restoration work in this beautiful saloon. The car was then occasionally enjoyed during outings and events. It was regularly maintained, and in the years to follow the automatic gearbox was overhauled, the brake servo replaced, the Dynamo overhauled, CV joints on the drive shaft replaced, the power steering restored, and the exhaust system partially replaced. All invoices for repairs and maintenance for over 28'000 Swiss francs are present. With now roughly 167'000 kilometres driven, the Jaguar is in good to very good condition. The last Swiss Veteran MOT was completed in August 2015, but a knew MOT can be completed with overseearable effort.



Lot 188

5'418 Fahrzeuge (3.8 LHD)
6 Zylinder Reihe
3'781 cm³
223 SAE-PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 24'000 - 26'000
ohne Limite / no reserve

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 189

1'051 Fahrzeuge (F1 Spider)
V8

3'496 cm³

381 PS bei 8'250/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 70'000 - 80'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie



Ferrari F355 F1 Spider, 1999

Der Ferrari F355 wurde auf dem Genfer Auto-Salon im März 1994 zum ersten Mal der Öffentlichkeit präsentiert. Er war der Nachfolger des Ferrari 348 und wurde bis zum Erscheinen des Ferrari 360 Modena im Jahr 1999 gebaut. Er stellte hinsichtlich Fahrverhalten, Fahrleistungen und Verarbeitungsqualität einen großen Fortschritt im Vergleich zum 348 GTB/GTS dar. Der Unterschied zum Nachfolger Ferrari 360 Modena hingegen ist in technischer Hinsicht gering; daher ähneln sich beispielsweise auch die Fahrleistungen der beiden Generationen.



Als einer von nur 1'051 gebauten F355 Spider mit automatisiertem Schaltgetriebe und Schaltwippen am Lenkrad (F1), wurde dieses Cabrio mit Baujahr 1999 am 9. Mai 2000 durch die Ferrari Vertretung in Bad Homburg (Deutschland) ausgeliefert. Ausgestattet ist der Ferrari unter anderem mit einem schwarzen Lederinterieur, Klimaanlage und elektrischem Verdeck. Aus den vorhandenen Unterlagen ist ersichtlich, dass der Ferrari im März 2002 mit damals knapp 18'000 Kilometern in die Schweiz importiert und am 30. April des Jahres erstmals hier zugelassen wurde. Im Juni 2010, mit knapp 23'000 Kilometern wurde der 355er vom (vermutlich) dritten und letzten Halter übernommen. Im Juli 2016, bei 46'668 Kilometern wurden Zahnriemen, Spannrollen und das Steuergerät der Katalysatorüberwachung ersetzt. Mit erst 54'400 Kilometern, kompletter Bordmappe und komplettem Werkzeugsatz, befindet sich der Wagen in gutem bis sehr gutem, sehr gepflegtem Originalzustand. Die letzte MFK erfolgte im August 2016.

As one of only 1'051 F355 Spider built with an automatic gearbox and paddle shifters on the steering wheel (F1), this convertible built in 1999 was delivered by the Ferrari agency in Bad Homburg (Germany) on May 9th 2000. The Ferrari is equipped with a black leather interior, air conditioning and an electric soft top. The available documents show that the Ferrari was imported into Switzerland in March 2002 with just under 18'000 kilometres at that time and was registered here for the first time on April 30th of that year. In June 2010, at just under 23'000 kilometres, the 355 was taken over by the (presumably) third and last owner. In July 2016, at 46'668 kilometres, the timing belt, tension rollers and the catalytic converter monitoring control unit were replaced. With only 54'400 kilometres, complete on-board folder and complete tool kit, the car is in good to very good, well-maintained original condition. The last Swiss MOT took place in August 2016.

Ce cabriolet, dont l'année de construction est 1999, est l'un des 1'051 exemplaires construits de la F355 Spider équipée d'une transmission manuelle automatisée et de palettes au volant (F1). Elle a été livrée le 9 mai 2000 par l'agence Ferrari de Bad Homburg (Allemagne). La Ferrari est équipée, entre autres, d'un intérieur en cuir noir, de la climatisation et d'une capote électrique. Les documents disponibles montrent que la Ferrari a été importée en Suisse en mars 2002 avec un peu moins de 18'000 kilomètres à l'époque, et a été immatriculée ici pour la première fois le 30 avril de la même année. En juin 2010, à un peu moins de 23'000 kilomètres, le 355 a été repris par le (vraisemblablement) troisième et dernier propriétaire. En juillet 2016, à 46'668 kilomètres, la courroie de distribution, les poulies du tendeur et l'unité de contrôle de surveillance du pot catalytique ont été remplacées. Avec seulement 54'400 kilomètres, un dossier de bord complet et une trousse à outils complète, la voiture est en bon à très bon état d'origine, très bien entretenue. La dernière expertise a eu lieu en août 2016.



VW Käfer „Brezel“, 1950

Ferdinand Porsche erhielt am 22. Juni 1934 vom Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie einen Entwicklungsauftrag für den Prototyp eines sparsamen und preisgünstigen Pkw, nachdem Adolf Hitler im Jahr zuvor im Rahmen der 24. Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung in Berlin den Bau eines günstigen Autos für die deutsche Bevölkerung, eines Volkswagens, gefordert hatte.

Offiziell wurde der Begriff Volkswagen bei der Grundsteinlegung des Volkswagenwerks am 26. Mai 1938 durch KdF-Wagen („Kraft durch Freude“) ersetzt. Ende 1938 wurden einige Vorserienwagen gefertigt, die als Vorführwagen genutzt und auf Ausstellungen gezeigt, aber nicht an Kunden ausgeliefert wurden. Die eigens dafür gebaute, auch offiziell Volkswagenwerk genannte Produktionsstätte wurde erst im Zweiten Weltkrieg fertiggestellt.

Als nach dem Zweiten Weltkrieg die Produktion im Volkswagenwerk, damals von der britischen Militärregierung in Wolfsburg Motor Works umbenannt, in der zweiten Hälfte des Jahres 1945 aufgenommen wurde, erhielt der KdF-Wagen den offiziellen Namen Volkswagen. Er blieb nahezu fünf Jahre lang das einzige Modell in der Produktpalette der späteren Volkswagen AG und erhielt erst 1950 mit der Markteinführung des VW-Transporters (Volkswagen Typ 2) die werksinterne Bezeichnung Typ 1.



Dieser Käfer mit den sogenannten hinteren Brezelfenstern wurde im Oktober 1950, wohl in Deutschland,

erstmalig zugelassen und vor vielen Jahren in die Schweiz importiert. Der VW wurde vor etlichen Jahren restauriert und 2012 vom Einlieferer übernommen. Seither war der Käfer in dessen Halle eingelagert und wurde nicht mehr gefahren. Der Wagen fährt und hat eine neue Batterie erhalten, für eine regelmässige Nutzung muss der Tank ausgebaut und gespült sowie ein grosser Service durchgeführt werden. Sehr schönes und seltenes Fahrzeug – ein Muss für den Käfer Fan. Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Juli 2006.

This Beetle with its legendary rear split windows was most probably registered for the first time in Germany in October 1950 and imported into Switzerland many years ago. The VW was restored a number of years ago and taken over by the vendor in 2012. Since then, the Beetle has been dry stored on his premises and has not been driven. The car is driveable, and a new battery has been installed, but for regular use the car will need a major service and a general recommissioning. Lovely and very rare car and surely a must for any serious VW-collector. The last Swiss Veteran MOT was performed in July 2006.

Cette Coccinelle avec ses légendaires vitres arrière divisées a très probablement été immatriculée pour la première fois en Allemagne en octobre 1950 et importée en Suisse il y a de nombreuses années. La VW a été restaurée il y a plusieurs années et reprise par le vendeur en 2012. Depuis lors, la Coccinelle est stockée au sec dans ses locaux et n'a pas été conduite. La voiture peut être conduite, et une nouvelle batterie a été installée, mais pour une utilisation régulière, la voiture aura besoin d'un service majeur et d'une remise en service générale. Une belle et très rare voiture et sûrement un must pour tout collectionneur sérieux de VW. La dernière expertise vétérinaire a été effectuée en juillet 2006.

Lot 190

86'683 Fahrzeuge (1950)
4 Zylinder Boxer
1'131 cm³
25 PS bei 3'300/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 50'000 - 60'000

Story zwischengas.com
Fotos Oldtimer Galerie





Lot 191

70'021 Fahrzeuge (1970-74)
4 Zylinder Reihe
1'295 cm³
63 PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 13'000 - 15'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Triumph Spitfire Mk IV, 1972

Der erste Spitfire, der Spitfire 4, wurde von Oktober 1962 bis Dezember 1964 gebaut. Die Ziffer 4 in der Typbezeichnung deutete auf den Vierzylindermotor aus dem Triumph Herald hin, dem auch andere Bauteile entnommen waren. Der Wagen mit auffallend langer Motorhaube, die sich einschließlich der Seitenteile nach vorn öffnen lässt, ist dank seiner geringen Abmessungen und seines Leergewichts von 735 Kilogramm sehr handlich und bietet mit einer Bodenfreiheit von 125 Millimetern eine tiefe Sitzposition. Der Wendekreis beträgt 7,80 Meter. Der Kofferraum fasst 190 Liter. Dieses verhältnismäßig geringe Volumen ist unter anderem dadurch bedingt, dass der Kraftstofftank über der Hinterachse bzw. über dem Differential eingebaut ist. Der Innenraum ist einfach ausgestattet. Die Sitze sind dünn gepolstert und mit Kunststoff bezogen, lassen sich aber um 15 Zentimeter nach hinten verschieben, sodass auch großgewachsene Fahrer eine zufriedenstellende Sitzposition finden.

Abgelöst wurde der Mk I von dem Spitfire 4 Mk II, der von Dezember 1964 bis Januar 1967 produziert wurde. Danach erschien der Spitfire Mk III, der von Januar 1967 bis Dezember 1970 gebaut wurde. Er hat einen 1,3-Liter-Motor mit 75 PS bei 6000 Umdrehungen pro Minute.

Eine modernisierte Version war der von November 1970 bis Dezember 1974 gebaute Spitfire Mk IV (1300). Der Motor ist auf 63 PS gedrosselt, wodurch sich die Höchstgeschwindigkeit auf 155 km/h verringert. Das Getriebe ist vollsynchronisiert. Tachometer und Drehzahlmesser sind nicht mehr in der Mitte des Armaturenbrettes, sondern hinter dem Lenkrad im Blickfeld des Fahrers platziert. Die Karosserie ist fünfeinhalb Zentimeter länger und drei Zentimeter breiter als die des Mk III.



Dieser Spitfire wurde 2016 vom Einlieferer übernommen. Das hübsche kleine Cabriolet ist mit einem Motolita Holzlenkrad und Speichenrädern ausgestattet, Details die den englischen Charme unterstreichen. Mit knapp 91'000 gefahrenen Kilometern befindet sich der Triumph in gutem bis sehr guten Zustand. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Mai 2017.**

This Spitfire, an ideal starter classic, was bought by the vendor in 2016. The handsome little cabriolet is equipped with a Motolita wood-rim steering wheel and wire wheels, details which enhance the English charm of this lovely little car. With roughly 91'000 kilometres driven, the Triumph is in good to very good condition with the last Swiss Veteran MOT having been completed in May 2017.

Cette Spitfire, une classique idéale pour débiter, a été achetée par le vendeur en 2016. Le beau petit cabriolet est équipé d'un volant en bois Motolita et de roues à fils, des détails qui renforcent le charme anglais de cette jolie petite voiture. Avec environ 91'000 kilomètres parcourus, la Triumph est en bon à très bon état, **la dernière expertise vétérinaire ayant été effectuée en mai 2017.**





Mercedes 280 CE, 1978



Dieser C123 in „Ikonengold metallic“ stammt aus Schweizer Auslieferung und wurde am 29. September 1978 erstmals zugelassen. Nach vermutlich drei Vorbesitzern, wurde der Mercedes 2019 mit 122'000 gefahrenen Kilometern vom Einlieferer übernommen. Um dem Coupé zu einem sportlicheren Auftritt zu verhelfen liess dieser 16“ Alufelgen sowie H&R Fahrwerksfedern montieren. Die originalen 14“ Stahlfelgen mit Radkappen sind vorhanden und werden mit dem Fahrzeug abgegeben. Einige Unterhaltsrechnungen und das Abgaswartungsdokument belegen die 124'500 gefahrenen Kilometer. Ausgestattet mit 4-Gang Schaltgetriebe, MB-Tex Innenausstattung, elektrischem Schiebedach und 4 elektrischen Fensterhebern präsentiert sich der 280 CE in sehr gutem und gepflegtem Zustand. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug wurde im September 2017 durchgeführt.**

Mercedes Coupés have their very unique charm and are highly popular with collectors. This C123 in “icon-gold metallic” is a Swiss delivery and was registered for the first time on 29 September 1978. After presumably three previous owners, the Mercedes was purchased in 2019 with 122'000 kilometres on the counter. To give the Coupé a slightly sportier stance

*he had 16 inch aluminium rims and H&R springs installed. The original 14 inch steel rims with their wheelcovers are present and will be sold with the car. Some maintenance records and the emission control certificate confirm the 124'500 kilometres driven. Equipped with a four speed manual gearbox, MB-tex interior, electric sunroof and four electrically operated windows this 280 CE is in very good and very well maintained condition. **The last Swiss Veteran MOT was conducted in September 2017.***

Les coupés Mercedes ont un charme très particulier et sont très appréciés des collectionneurs. Ce C123 en „icon-gold metallic“ est une livraison suisse et a été enregistré pour la première fois le 29 septembre 1978. Après vraisemblablement trois propriétaires précédents, la Mercedes a été achetée en 2019 avec 122'000 kilomètres au compteur. Pour donner au Coupé une allure un peu plus sportive, il a fait installer des jantes en aluminium de 16 pouces et des ressorts H&R. Les jantes d'origine en acier de 14 pouces avec leurs enjoliveurs sont présentes et seront vendues avec la voiture. Quelques factures d'entretien et le certificat de contrôle des émissions confirment les 124'500 kilomètres parcourus. Equipée d'une boîte manuelle à quatre vitesses, d'un intérieur MB-tex, d'un toit ouvrant électrique et de quatre vitres à commande électrique, cette 280 CE est en très bon état et très bien entretenue. **La dernière expertise vétérinaire a été effectuée en septembre 2017.**

Lot 192

32'138 Fahrzeuge (1977-85)
6 Zylinder Reihe
2'747 cm³
177 PS bei 6'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 18'000 - 22'000

Fotos Oldtimer Galerie



Lot 193

72'600 Fahrzeuge (1953-55)
3 Zylinder Reihe, Zweitakt
901 cm³
34 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 15'000 - 18'000

Fotos Oldtimer Galerie



Veuillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

DKW 3=6 Sonderklasse, 1954

Dieser DKW mit 3-Zylinder Zweitaktmotor und 901cm³ wurde im Juli 1954 erstmals zugelassen. Über die Geschichte des Fahrzeuges ist nichts bekannt, bis es durch den letzten Besitzer vor rund 20 Jahren in Eigenregie komplett restauriert und revidiert wurde. Die wunderschöne Limousine verfügt über ein grosses Faltdach und befindet sich in sehr gutem Zustand. Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Juli 2004.

This DKW with its 901cc three-cylinder 2 stroke engine, delivering it's unmistakable and unique sound (and smell), was first registered in July 1954. There's no further history on the car until about 20 years ago, when the last owner undertook a complete revision and restoration performed by himself! This unique and rather elegant saloon is equipped with a large folding roof and is in very good condition, with the latest Swiss Veteran MOT having been completed in July 2004.

Lot 194

10'357 Fahrzeuge (1964)
4 Zylinder Boxer
1'191 cm³
34 PS bei 3'600/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 32'000 - 36'000

Fotos Oldtimer Galerie



Veuillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

VW Käfer 1200 Cabriolet, 1964

Dieses schöne Käfer Cabriolet wurde am 22. Mai 1964 erstmals in Deutschland zugelassen. Seit 1978 beim dritten Besitzer, nahm dieser den Wagen anlässlich seines Umzuges 1980 mit in die Schweiz. Hier erfolgte die Erstzulassung am 9. Oktober 1980. 2013 wurde der Käfer komplett restauriert und revidiert. Das Cabrio befindet sich in sehr gutem Zustand und **die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im August 2021.**

*This beautiful Beetle convertible was first registered in Germany on 22 May 1964. It has been with the third owner since 1978, who took it with him to Switzerland when he moved in 1980. Here, the first registration took place on 9 October 1980. In 2013, the Beetle was completely restored and overhauled. The convertible is in very good condition and **its last Veteran MOT was completed in August 2021.***



Austin-Healey 3000 Mk II BJ7, 1962



Dieser Healey wurde 1962 in die USA ausgeliefert. Als der Erstbesitzer einen Arbeitsplatz in der Schweiz antrat, nahm er seinen Roadster mit und so wurde der Wagen am 2. Mai 1970 erstmals im Kanton Genf zugelassen. Als er 1976 die Schweiz wieder verliess, verkaufte er den sportlichen Briten an einen Karosseriebetrieb in Monthey. Da der Inhaber dieses Betriebes den Wagen für sich selbst behalten wollte, unterzog er ihn zu Beginn der 90er Jahre einer Frame-off Restauration. 1992 verschoben sich seine Interessen und er veräusserte den Healey an den Einlieferer. Die letzten 29 Jahre wurde das Fahrzeug regelmässig gefahren und gewartet. So wurden zwischen November 2006 und Januar 2007 Motor und Getriebe revidiert. Weiter wurden über die Jahre die Antriebswellen und Lager revidiert oder ersetzt, die Achsen revidiert, sowie Innenausstattung und Verdeck restauriert. Schwere Herzens trennt sich der Einlieferer nun altershalber von seinem Austin-Healey **welcher die letzte MFK als Veteranenfahrzeug im Juni 2021 erfolgreich absolviert hat.**

This Healey, like the majority of Austin Healey's, was exported in 1962 to the USA. When its original owner moved to Switzerland to start a new professional assignment, he took the roadster with him and the car was registered in the Canton of Geneva for the first time on 2nd of May 1970. Upon leaving Switzerland at 1976 he

*sold the car to a Body Shop in Monthey. Since the owner of this shop intended to keep the car for himself, he started a complete frame of restoration at the beginning of the 90s. In 1992 his interests had shifted, and he sold the Healey to the current owner. In the last 29 years the car was regularly driven and thoroughly maintained. Between November 2006 and January 2007 the engine and gearbox were both overhauled. Over the years the halfshafts and their bearings were either overhauled or replaced, the suspension completely overhauled and the interior and the soft top restored. With a heavy heart and with advancing years, the owner has now decided to sell the Austin Healey **which successfully completed the latest Swiss Veteran MOT in June 2021.***

Cette Healey, comme la majorité des Austin Healey, a été exportée en 1962 aux États-Unis. Lorsque son propriétaire d'origine a déménagé en Suisse pour commencer une nouvelle mission professionnelle, il a pris le roadster avec lui et la voiture a été enregistrée dans le canton de Genève pour la première fois le 2 mai 1970. En quittant la Suisse en 1976, il a vendu la voiture à un carrossier à Monthey. Comme le propriétaire de cet atelier avait l'intention de garder la voiture pour lui-même, il a commencé une restauration complète au début des années 90. En 1992, ses intérêts ayant changé, il a vendu la Healey au propriétaire actuel. Au cours des 29 dernières années, la voiture a été régulièrement conduite et soigneusement entretenue. Entre novembre 2006 et janvier 2007, le moteur et la boîte de vitesses ont été révisés. Au fil des ans, les arbres de transmission et leurs roulements ont été révisés ou remplacés, la suspension a été complètement révisée et l'intérieur et la capote ont été restaurés. C'est avec le cœur lourd et l'âge avançant que le propriétaire a décidé de vendre l'Austin Healey **qui a passé avec succès la dernière expertise vétérane en en juin 2021.**

Lot 195

5'019 Fahrzeuge (BJ7 LHD)
6 Zylinder Reihe
2'912 cm³
131 PS bei 4'750/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 65'000 - 75'000

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 196

440 Fahrzeuge (4200)
V8
4'136 cm³
290 SAE-PS bei 5'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 75'000 - 85'000

Fotos Oldtimer Galerie



Maserati Indy 4200, 1970

Als einer von nur 440 produzierten Maserati Indy mit 4.2-Liter Motor, wurde dieser Wagen am 21. September 1970 an den Erstbesitzer in Loano/Italien geliefert und am 25. September 1970 erstmals zugelassen. Die vorhandene Kopie des Librettos zeigt, dass der Maserati bis 1988 in dessen Besitz blieb. 1996 wurde der Wagen nach England importiert wo er mehrere Besitzer hatte und 2014/15, bei 64'000 km, eine Motorrevision erhielt. 2017 wurde der Indy durch einen österreichischen Händler in die Schweiz verkauft. Die anschliessende MFK Bereitstellung 2018 beinhaltet unter anderem eine Teilrestaurierung der Karosserie sowie eine Revision der Lenkung. Ein umfangreiches Dossier mit vielen Belegen seit 1995 ist vorhanden. Im Februar 2020 wurde das schöne Coupé vom Einlieferer übernommen und nur noch sehr wenig gefahren. Der Maserati in „Rosso Rubino Metallizzato“ mit hellbrauner Lederausstattung befindet sich in gutem bis sehr guten Zustand und hat wahrscheinlich erst 67'000 km gefahren. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im September 2018.**

This Maserati Indy a comfortable and fast 4-seater GT, was built in only 440 examples. The car we have on offer was delivered to Loano, Italy, on the 21st September 1970 to its first owner and registered for the first time on the 25th September 1970. The libretto copy available indicates that the Indy was in the same ownership until 1988. In 1996 the car was exported to England where it had several owners and benefited from an engine overhaul in 2014/15 at 64'000 kilometres. In 2017 the car was sold into Switzerland by an Austrian dealer. Preparation for the Swiss MOT inspection in 2018 included a partial restoration of the coachwork as well as an overhaul of the steering system. A large file with numerous documents and invoices since 1995 is available. In February 2020, the beautiful coupé was taken over by the vendor but driven very sparingly. The

*Maserati in "Rosso rubino metallizzato" with its light tan leather interior is in good to very good condition and has most likely covered a mere 67'000 kilometres. **The last Swiss Veteran MOT was conducted in September 2018.***

Cette Maserati Indy, une GT à 4 places confortable et rapide, a été construite à seulement 440 exemplaires. La voiture que nous proposons a été livrée à Loano, en Italie, le 21 septembre 1970 à son premier propriétaire et enregistrée pour la première fois le 25 septembre 1970. La copie du livret disponible indique que l'Indy est restée dans la même propriété jusqu'en 1988. En 1996, la voiture a été exportée en Angleterre où elle a eu plusieurs propriétaires et a bénéficié d'une révision du moteur en 2014/15 à 64'000 kilomètres. En 2017, la voiture a été vendue en Suisse par un concessionnaire autrichien. La préparation du contrôle technique suisse en 2018 a inclus une restauration partielle de la carrosserie ainsi qu'une révision du système de direction. Un grand dossier avec de nombreux documents et factures depuis 1995 est disponible. En février 2020, le beau coupé a été repris par le vendeur mais conduit avec beaucoup de parcimonie. La Maserati en „Rosso rubino metallizzato“ avec son intérieur en cuir brun clair est en bon à très bon état et a très probablement parcouru seulement 67'000 kilomètres. **La dernière expertise vétéranaire a été effectuée en septembre 2018.**





Bentley S3 Saloon, 1963

Die Bentley S2 und Bentley S2 Continental wurden als Produktionslinien neben dem Silver Cloud II geführt. Angetrieben vom neuen Leichtmetall V8-Motor mit 6,23 Litern zeigten die neuen Modelle einen beträchtlichen Zuwachs an Leistung.

Der elegant ausgeführte Karosseriekörper des neuen Bentley S3 zeigte diverse Unterschiede zu dem, wie er vom Bentley S2 vertraut war. Eine Kombination von Seitenleuchte und Blinkleinheit war in den Kotflügelbug gesetzt und damit entfielen die aufgesetzten Seitenleuchten. Kleiner dimensionierte Stoßstangenhörner fielen ins Auge - obwohl für den Export in die U.S.A. und bei einigen Wagen mit Sonderaufbauten weiterhin die vorher übliche massivere Ausführung verwendet wurde.



Die Bentley S-Serie und ihr Rolls-Royce Schwestermotiv sind die letzten traditionellen Limousinen aus Crewe mit einer eleganten, zeitlosen, von Tom Blatchley entworfenen Karosserie und eigenem Chassis. Zu Recht als „das beste Auto der Welt“ bezeichnet, haben sie nichts von ihrer magischen Aura verloren und sind für viele immer noch der Inbegriff von automobilerem Luxus. Dieser imposante Bentley S3 mit Rechtslenkung wurde vor einigen Jahren aus den USA in die Schweiz importiert. Vor rund 5 Jahren wurde der Wagen vom Einlieferer übernommen. Dieser liess kürzlich die Innenausstattung komplett restaurieren. Die Karosserie befindet sich in

gutem Zustand mit Patina. Der robuste V8 Motor und die Mechanik funktionieren gut. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im April 2018.**

*The Bentley S-Series, together with its Rolls-Royce stablemate, are truly the last coachbuilt, traditional saloons from Crewe with an elegant, timeless Tom Blatchley designed body resting on a separate chassis. Rightfully labelled "the best car in the world" they have lost nothing of their magical aura and to many still represent the epitome of automotive luxury. This impressive Bentley S3 with its right hand drive was imported from the USA into Switzerland a number of years ago. Five years ago, it was bought by the vendor. He recently had the complete interior restored. The coachwork is in good condition showing some patina. The strong 6.3 litre V8 engine and the rest of the mechanics function faultlessly. **The last Swiss Veteran MOT was completed in April 2018.***

La Bentley Série S et sa compagne Rolls-Royce sont véritablement les dernières berlines traditionnelles de Crewe construites en carrosserie, avec une carrosserie élégante et intemporelle conçue par Tom Blatchley reposant sur un châssis séparé. Surnommées à juste titre „la meilleure voiture du monde“, elles n'ont rien perdu de leur aura magique et représentent toujours, pour beaucoup, l'épitéme du luxe automobile. Cette impressionnante Bentley S3 avec son volant à droite a été importée des États-Unis en Suisse il y a quelques années. Il y a cinq ans, elle a été achetée par le vendeur. Il a récemment fait restaurer l'intérieur complet. La carrosserie est en bon état et présente une certaine patine. Le moteur V8 de 6,3 litres et le reste de la mécanique fonctionnent parfaitement. **La dernière expertise vétérinaire a été effectuée en avril 2018.**

Lot 197

1'286 Fahrzeuge (SWB)
V8
6'230 cm³
ca. 200 PS bei 4'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 50'000 - 60'000

Story rrab.com
Fotos Einlieferer





Lot 198

Unikat
4 Zylinder Reihe
990 cm³
22 PS bei 3'400/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 55'000 - 65'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie

Fiat 509 Sport, 1928



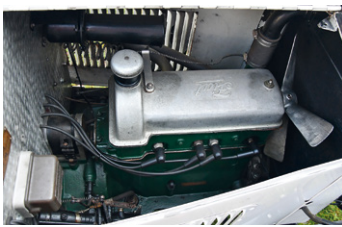
Der Fiat 509 war ein zwei- bis viersitziger Wagen der unteren Mittelklasse und wurde im Mai 1925 vorgestellt. Sein Reihenmotor hatte einen Hubraum von 990 cm³ und leistete 22 PS. Der bis zu 78 km/h schnelle Wagen wurde innerhalb eines Jahres zum Volumenmodell der Marke; es gab ihn als zwei- und viertürige Limousine, Torpedo, Cabriolet, Spider, Coupé, Commerciale (Kombi) oder Taxi. Neben dem fast baugleichen Fiat 509 A ab 1926 gab es auch noch den Fiat 509 S mit auf 27 PS erstarktem Motor. Dieses Modell fuhr bis zu 92 km/h schnell. Innerhalb von vier Jahren wurden mehr als 90'000 Stück gebaut. Ein Grund für den Erfolg war die Möglichkeit, das Fahrzeug auf Raten zu kaufen. Damals war dies eine Besonderheit.

Mit Rennwagenkarosserie (Spider mit Bootsheck) gab es den Fiat 509 SM (Spinto Monza), dessen Motor bei gleichem Hubraum bis zu 35 PS leistete und das Fahrzeug 105 km/h schnell machte. Einige Exemplare sollen 1926 auch mit Kompressor (Fiat 509 SC) ausgestattet gewesen sein.

Dieser kleine Roadster auf Fiat 509 A Basis wurde vor vielen Jahren als „Special“ im Rennwagenlook der 20er Jahre aufgebaut. 2009 wurde der hübsche Zweisitzer vom Einlieferer übernommen und seither gelegentlich für historische Veranstaltungen eingesetzt. Der 990 cm³ Vierzylinder leistet 22 PS, genügend um dem Leichtgewicht zu beachtlichen Fahrleistungen zu verhelfen. Der 509 befindet sich in gutem Zustand und wird einem künftigen Besitzer sicher viel Spass bereiten. Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Juni 2004.

This little roadster based on a Fiat 509 chassis was constructed as a "special", sporting a 20s race car look, many years ago. In 2009 the pretty little two seater was acquired by the vendor and used for occasional historic events since then. The 990cc four cylinder delivers a neck-snapping 22hp, enough to propel the lightweight two respectable speeds. The 509 is in good condition and will undoubtedly provide lots of fun to the next owner. The last Swiss Veteran MOT has been completed in June 2004.

Ce petit roadster basé sur un châssis de Fiat 509 a été construit comme une „spéciale“, avec un look de voiture de course des années 20, il y a de nombreuses années. En 2009, le vendeur a acquis cette jolie petite voiture biplace qu'il utilise depuis lors pour des événements historiques occasionnels. Le moteur quatre cylindres de 990cc délivre une puissance de 22cv, suffisante pour propulser le poids plume à des vitesses respectables. La 509 est en bon état et procurera sans aucun doute beaucoup de plaisir à son prochain propriétaire. La dernière expertise vétéranaire a été passée en juin 2004.





Mercedes 220 S Cabriolet, 1957

Gemäss den vorhandenen Unterlagen wurde dieses Ponton Cabriolet am 26. Februar 1957 in Sonderlackierung grün 235/grün 226 nach Venezuela ausgeliefert. 1986 wurde der Mercedes vom damaligen Besitzer bei seinem Umzug in die USA mitgenommen. Im Juli 2003 verkaufte er den Wagen an einen deutschen Liebhaber. In Deutschland angekommen, wurde nach einer ersten technischen Instandstellung im Januar 2004 die TÜV-Abnahme durchgeführt. Danach wurde die Karosserie komplett abgelaugt, ab dem blanken Metall restauriert und im aktuellen dunkelgrün neu lackiert. Weiter wurden die Holzteile im Innenraum überarbeitet und ein neuer Kabelstrang verlegt. Eine Fotodokumentation sowie Rechnungen zu den durchgeführten Arbeiten sind vorhanden. 2007 verbrachte der Besitzer den Mercedes an seinen zweiten Wohnsitz in Brüssel und, 2009, begleitete ihn der Wagen mit in die Schweiz. 2012 schliesslich, wurde das Cabriolet vom Einlieferer übernommen und seither meist in dessen Halle gelagert. Die Karosserie befindet sich immer noch in sehr gutem Zustand und die Innenausstattung weist eine schöne Patina auf. Der Originalmotor mit Matching-Numbers läuft gut. Kürzlich wurde eine neue Batterie montiert und der Hauptbremszylinder wurde revidiert. **Die letzte MFK als Veteranenfahrzeug erfolgte im Dezember 2009.**

According to the car's documentation, this Ponton Cabriolet was delivered to Venezuela on 26 February 1957 in its special duo-paint combination of green 235/green 226. In 1986, the then owner moved to the USA and took the Mercedes with him. In July 2003, he sold the car to a German enthusiast. After arrival in Germany and following a first technical inspection and repairs the car passed the German TÜV in January 2004. Immediately after this the paint was completely stripped and built up from bare metal in the current dark green. All the wooden furnishings in the interior were reworked and a new wiring loom was installed. A photographic documentation as well as invoices for all the work done are present. In 2007 the owner moved the car to his second home in Brussels and in 2009 took it with him to Switzerland. In 2012 finally,

*the Cabriolet was taken over by the vendor and dry stored on his premises since then. The coachwork is still in very good condition with the interior showing a lovely and correct patina. The original numbers matching engine is running well. Recently a new battery was installed, and the master brake cylinder was overhauled. **The most recent Swiss Veteran MOT was completed in December 2009.***

Selon la documentation de la voiture, cette Ponton Cabriolet a été livrée au Venezuela le 26 février 1957 dans sa combinaison spéciale de peinture duo vert 235/vert 226. En 1986, le propriétaire de l'époque a déménagé aux Etats-Unis et a amené la Mercedes avec lui. En juillet 2003, il a vendu la voiture à un enthousiaste allemand. Après son arrivée en Allemagne et après une première inspection technique et des réparations, la voiture a passé le TÜV allemand en janvier 2004. Immédiatement après, la peinture a été entièrement décapée et reconstruite à partir du métal nu dans le vert foncé actuel. Toute la boiserie de l'intérieur a été retravaillée et un nouveau faisceau électrique a été installé. Une documentation photographique ainsi que des factures pour tous les travaux effectués sont présentes. En 2007, le propriétaire a déménagé la voiture dans sa résidence secondaire à Bruxelles et en 2009, il l'a emmenée en Suisse. En 2012 enfin, le Cabriolet a été repris par le vendeur et stocké à sec dans ses locaux depuis lors. La carrosserie est encore en très bon état et l'intérieur présente une belle patine correcte. Le moteur d'origine, dont les numéros correspondent, fonctionne bien. Récemment, une nouvelle batterie a été installée et le maître-cylindre de frein a été révisé. **La dernière expertise vétérinaire a été complétée en décembre 2009.**



Lot 199

2'178 Fahrzeuge (1956-59)
6 Zylinder Reihe
2'195 cm³
100 PS bei 4'800 /min

Schätzpreis / Estimate

CHF 90'000 - 120'000

Fotos Oldtimer Galerie





Lot 200

<100 Fahrzeuge (DHC)
6 Zylinder Reihe
2'993 cm³
139 PS bei 5'000/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 110'000 - 125'000

Fotos Oldtimer Galerie

Alvis TE21 Drophead Coupé, 1965



Von nur 352 gebauten Alvis TE21 wurden vermutlich weniger als 100 Fahrzeuge als Cabriolet ausgeliefert. Die elegante Karosserie war von Hermann Graber gezeichnet worden, wurde aber bei Park Ward in England gebaut. Die fortschrittlichen Autos verfügten über 4 Scheibenbremsen, ein 5-Gang Getriebe von ZF sowie Servolenkung. Dieses Exemplar wurde am 3. November 1965 fertiggestellt und am 20. Juli 1966 nach Leicester/England ausgeliefert. Mitte der 90er Jahre wurden Karosserie, Innenausstattung und Verdeck restauriert. Die Farbkombination grau metallic mit rotem Leder wurde auf dunkelgrün mit hellbraunem Leder geändert. 2003 wurde der TE21 von einem Liebhaber aus England in die Schweiz importiert. Seit Dezember 2005 befindet sich der Alvis in Familienbesitz und wurde seither nur noch für gelegentliche Ausfahrten in der italienischen Schweiz genutzt. Viele Belege seit den frühen 80er Jahren sind vorhanden. Das wunderschöne und äusserst selten Cabriolet befindet sich in sehr gutem Allgemeinzustand und **hat die letzte MFK als Veteranenfahrzeug im September 2018 absolviert.**

The Alvis T-Series has always been the epitome of elegance and must be equal to any Bentley of the period. Of a mere 352 Alvis TE 21 built, presumably less than 100 examples cars were delivered as drophead coupe. The elegant Graber designed coachwork was built by Park Ward (owned by Rolls-Royce no less!) in England. The very

*advanced technical specs include 4 wheel disc brakes, a 5-speed ZF gearbox as well as power steering. The example on offer was completed on 3rd November 1965 and delivered to Leicester, England, on the 20th July 1966. Around the middle of the 90s the coachwork, interior and soft top were restored or replaced as necessary, and the colours changed from grey metallic with red leather two dark green with a light tan leather. In 2003, the TE 21 was imported from England into Switzerland by an enthusiast. Since December 2005 the TE21 has been in the same ownership and was used sparingly for occasional outings in the southern part of Switzerland. A large number of records starting in the early eighties is available. **The Alvis has successfully past its last Swiss Veteran MOT in September 2018.***

La série T d'Alvis a toujours été l'incarnation de l'élégance et doit être égale à n'importe quelle Bentley de l'époque. Sur seulement 352 Alvis TE 21 construites, on peut supposer que moins de 100 exemplaires ont été livrés en tant que Cabriolet. L'élégante carrosserie conçue par Graber a été construite par Park Ward en Angleterre. Les spécifications techniques très avancées comprennent des freins à disque aux 4 roues, une boîte de vitesse ZF à 5 rapports ainsi qu'une direction assistée. L'exemplaire proposé a été terminé le 3 novembre 1965 et livré à Leicester, en Angleterre, le 20 juillet 1966. Vers le milieu des années 90, l'intérieur, la carrosserie et la capote ont été restaurés et les couleurs sont passées du gris métallisé avec cuir rouge au vert foncé avec cuir beige clair. En 2003, la TE 21 a été importée d'Angleterre en Suisse par un passionné. Depuis décembre 2005, la voiture est restée dans la même propriété et a été utilisée avec parcimonie pour des sorties occasionnelles dans le sud de la Suisse. Un grand nombre de factures à partir du début des années 80 est disponible. **L'Alvis a passée avec succès sa dernière expertise vétérans en septembre 2018.**





Lamborghini 400 GT Espada Series 3, 1975

Der werksintern als Tipo 108 bezeichnete Espada war nach dem 350 GT/400 GT, dem Islero und dem Miura das vierte Modell der 1963 gegründeten Marke. Als erster voll viersitziger Gran Turismo war er das Ergebnis von Ferruccio Lamborghinis Bemühungen, eine breite Modellpalette anzubieten. Die Karosserie des Espada wurde von Bertone entworfen. Ausführender Designer war Marcello Gandini. Die Form wurde aus zwei Entwürfen entwickelt, die Bertone 1967 der Öffentlichkeit vorgestellt hatte. In vielen Darstellungen wird Bertones Konzeptfahrzeug Lamborghini Marzal als unmittelbarer Vorgänger des Espada genannt. Tatsächlich hat der Espada mit diesem Mittelmotorcoupé mit großflächig verglasten Flügeltüren nur das seitliche Profil gemein. Der Espada ist ungeachtet seiner Höhe von nur 118 cm ein vollwertiger Viersitzer. Die Heckscheibe verläuft flach nach hinten und dient zugleich als Kofferraumklappe. An ihrem Ende ist eine senkrecht stehende zweite Heckscheibe untergebracht, um die Sicht nach hinten zu erhöhen.



Der Espada hat eines der spektakulärsten Designs der 60er Jahre und sorg heute noch überall wo er auftaucht für Aufsehen. Ein komfortabler 4-Sitzer, der bis zu 240 km/h schnell ist, war 1969 ein Novum und ist auch 50 Jahre später noch ein fantastischer Anblick. Dieser Espada mit Servolenkung und Klimaanlage stammt aus Schweizer Auslieferung und wurde am 20. November 1975 erstmals zugelassen. Vor vielen Jahren vom Einlieferer übernommen, wurde vor einigen Jahren die Karosserie restauriert und von ursprünglich rot auf das aktuelle Gelb

umlackiert. Gemäss dem vorhandenen Abgasdokument dürfte der Lamborghini in den 46 Jahren seit seiner Fertigstellung gut 103'000 Kilometern zurückgelegt haben. Der Espada befindet sich in gutem bis sehr guten Zustand und **die letzte MFK als Veteranenfahrzeug wurde im Dezember 2016 durchgeführt.**

*The Espada is one of the most sensational 60ies designs and turns heads everywhere, even today, wherever it appears. A comfortable 4-seater, capable of 240 km/h, was unheard of 1969 and still is a fantastic sight 50 years later. This Espada, equipped with power steering and air conditioning is a Swiss delivery and was registered for the first time on the 20th November 1975. Acquired by the vendor, many years ago the coachwork has been restored and repainted from the original red to the actual yellow. According to its emission control certificate the Lamborghini has covered around 103'000 kilometres in the past 46 years. The Espada is in good to very good condition and **the last Swiss Veteran MOT was conducted in December 2016.***

L'Espada est l'un des modèles les plus sensationnels des années 60 et fait tourner les têtes partout, même aujourd'hui, où qu'elle apparaisse. Une voiture confortable à quatre places, capable de rouler à 240 km/h, c'était du jamais vu en 1969 et c'est toujours un spectacle fantastique 50 ans plus tard. Cette Espada, équipée de la direction assistée et de la climatisation, est une livraison suisse et a été enregistrée pour la première fois le 20 novembre 1975. Acquise par le vendeur, il y a plusieurs années, la carrosserie a été restaurée et repeinte du rouge d'origine au jaune actuel. Selon son certificat de contrôle des émissions, la Lamborghini a parcouru environ 103'000 kilomètres au cours des 46 dernières années. L'Espada est en bon à très bon état et **la dernière expertise vétérinaire a été effectuée en décembre 2012.**

Lot 201

463 Fahrzeuge (Series 3)
V12
3'927 cm³
350 PS bei 7'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 145'000 - 155'000

Story wikipedia.org
Fotos Oldtimer Galerie





Veuillez trouver le descriptif en français sur www.TheSwissAuctioneers.swiss

Lot 202

954 Fahrzeuge (1968)
6 Zylinder Boxer
1'991 cm³
140 PS bei 6'500/min

Schätzpreis / Estimate

CHF 100'000 - 110'000

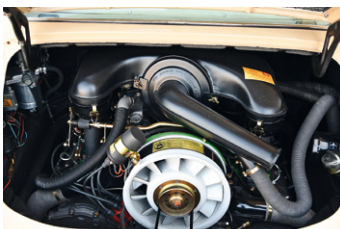
Fotos Oldtimer Galerie

Porsche 911 E, 1968

Dieser Porsche 911 E mit Schiebedach und Lederausstattung wurde am 30. September 1968 an A. Cobb nach Kalifornien geliefert. Bereits im Oktober 1970 wurde das Fahrzeug vom Einlieferer in San Francisco erworben und anlässlich seines Umzuges nach Genf im Januar 1973 in die Schweiz importiert und im Juli des Jahres erstmals hier zugelassen. 1978 verkaufte er den Wagen an G. White aus San Jose und der 911er machte erneut die Reise in die USA. Ungefähr 1981 liess White den Wagen in Originalfarbe neu lackieren. 1984 trennte er sich von seinem Geschäftspartner und der Porsche wurde für 28 Jahre eingelagert. 2012, nach dem Kauf durch einen holländischen Händler, trat der 911er zum vierten Mal die Reise über den grossen Teich an. Bei diesem Händler entdeckte der Einlieferer „seinen“ Porsche und kaufte diesen im November 2013 zum zweiten Mal. Nach dem Kauf wurde der Wagen nach Deutschland gebracht und dort für ihn aufbereitet. So wurde der Unterboden Trockeneisgestrahlt und neu lackiert, die Einspritzpumpe revidiert, der Fahrersitz neu aufgepolstert, etliche Karosseriedichtungen ersetzt sowie die Felgen restauriert und mit neuen Reifen versehen. 2019 wurden Motor, Getriebe, Bremsen und Fahrwerk durch einen Porschepespezialisten in Lausanne revidiert. Belege zu den durchgeführten Arbeiten sind vorhanden. Dieser 911 E befindet sich in sehr gutem und originalem Zustand und besitzt, wie die Kopie der Auslieferungskarte zeigt, immer noch seine originale Farbkombination sowie Matching-Number Motor. Die letzte MFK erfolgte im September 2020.

This Porsche 911E equipped with a sliding roof and leather interior was delivered to Mr. A. Cobb in California in September 1968. In October 1970 the car was purchased by the current owner in San Francisco and, in connection with his move to Geneva, was imported into Switzerland in 1973 and registered here for the first time in July of the same year. In 1978 he

sold the car to Mr G. White from San Jose and the 911 once more undertook a journey to the USA. In about 1981 White had the car repainted in its original colour. In 1984 he split up with his business partner and the Porsche was dry stored for the next 28 years. In 2012 after being bought by a Dutch dealer, the 911, now for the 4th time, started its journey across the pond. The current owner discovered the car with this Dutch dealer, and he bought it for a second time in November 2013. After the purchase the car was delivered to Germany for various jobs to be completed. This included dry ice blasting of the chassis underside, overhauling the injection pump, reupholstering the driver seat, replacing various coachwork seals, restoring the rims and installing new tyres. In 2019 the engine, gearbox, brakes and suspension were all overhauled by a Porsche specialist in Lausanne. Extensive documentation for all the work undertaken is available. This 911E, one of the rarest 911 variants altogether, is in good, original condition and presents itself still in the original colour combination. Another important plus are the matching numbers engine. The last MOT was completed in September 2020.



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. Aenderungen 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 Plattform!

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.*
- **Für Nachverkäufe kommen ebenfalls die Auktionsbedingungen zur Anwendung.**
- Sämtliche Objekte sind, soweit nicht ausdrücklich anders angegeben, an der vorausgehenden Ausstellung in Toffen zu besichtigen und werden frühzeitig auf unserer Website www.TheSwissAuctioneers.swiss publiziert. 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.**

3. ZUSCHLAG / EIGENTUM

- Das Objekt wird dem Meistbietenden zugeschlagen. In jedem Fall wird das Objekt erst nach vollständiger Bezahlung an den Käufer übergeben.
- 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 ausgeteilt 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. Nicht anwesenden Käufern werden die Formalitäten

(Rechnung+Instruktionen zur Abholung), nach Möglichkeit, am Folgetag vorab per E-Mail sowie auf dem Postweg zugestellt.

6. ÜBERGABE/ ABHOLUNG DER STEIGERUNGSOBJEKTE

- Die Übergabe der ersteigerten Objekte erfolgt erst nach der Auktion und nach vollständiger Bezahlung.
- Die zum Zeitpunkt der Auktion, resp. des Zuschlages, auslieferungsreifen Fahrzeuge sind, soweit nicht anders angegeben, innerhalb von 5 Tagen, ab Auktionstag gerechnet, abzuholen.
- Auf Objekte / Fahrzeuge, die nicht fristgerecht abgeholt werden, muss eine Lagergebühr von CHF 15.00 plus MwSt von 7.7% pro Tag und Objekt erhoben werden.

7. RECHTSFRAGEN / HAFTUNG

- Die OG behält sich das Recht vor, Aenderungen und Hinweise bezüglich der Katalog-Beschreibung der Objekte, vor und während der Ausstellung oder bis zum Zuschlag hin, anzubringen.
Sobald der Zuschlag erfolgt ist, können keine Mängelrügen mehr zugelassen werden.
- Die OG, als Verkaufskommissionärin gemäss Artikel 425 ff OR, handelt für Rechnung des Einlieferers. Jede Haftung für Mängel ist nach Massgabe von Ziff.2 wegbedungen. Allfällige Mängelrügen, 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 Zahlungsverspätung entstehenden Schäden, insbesondere für einen Mindererlös. Eine eventuell geleistete Anzahlung wird auf den Schaden angerechnet.
- Die Versteigerung und sämtliche daraus resultierenden Streitigkeiten unterliegen dem Schweizer Recht und der Beurteilung durch die Bernische Gerichtsbarkeit, unter Vorbehalt des Weiterzuges an das Schweizerische Bundesgericht in Lausanne. Dies gilt ungeachtet des Rechtsdomizils der beteiligten Parteien.
- Für die Beurteilung von Streitigkeiten ist die deutsche Fassung vorliegender Verkaufsbedingungen, resp. Auktionsbedingungen massgebend.
Der Gerichtsstand ist Bern.

8. ALLGEMEINES

- Die Versteigerungs- und Verkaufsbedingungen werden jeder interessierten Person bekannt gemacht und sind sowohl vor der Auktion auf www.TheSwissAuctioneers.swiss publiziert, sowie 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, 16. Oktober 2021



TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION

Any participation in our auction is the recognition and unconditional acceptance of the present Terms & Conditions.

1. BIDS

- Placing a bid corresponds to a binding offer.
- Bidders remain tied to their bid until the same is either outbid or rejected by the auction's management.
- The auction's management is entitled to reject bids of unknown parties.
- Individuals who are not present may communicate their bids in writing to the auction's management. Suchlike bids are regarded highest bids without any premiums, VAT, and/or tariffs. Any changes to bids submitted in writing must be in writing, too, and have to be submitted no later than the night before the auction. Bidding by telephone is also possible. If you request to place your bids in writing or by telephone, please make use of the respective form provided on the auction catalog's last page!
- Online bidding is possible on www.invaluable.com and www.swissauctioncompany.com, please register in time on the relevant site!

2. AUCTION ITEMS

- **ITEMS ARE OFFERED AND SOLD ON BEHALF AND ACCOUNT OF THE CONSIGNOR OR OF THE COMPANY'S OWN STOCK!**
- ***Neither Oldtimer Galerie International GmbH (OG) nor the sellers assume any liabilities regarding age, origin, state, and quality of the items offered and sold within the scope of the auction. Items are sold in their state as of the time of their acceptance. Unless explicitly agreed otherwise, mileages are regarded to be free from any guarantee.***
- **For post auction sales the terms and conditions of auction are also applied.**
- Unless expressly stated otherwise, all items are to be inspected within the scope of the exhibition preceding the auction and will be published in good time on our website www.TheSwissAuctioneers.swiss. It provides the opportunity of gaining information and insight on their respective state and value.
- Item descriptions are based on our most recent state of information and the best of our knowledge and belief. **OG assumes no liabilities whatsoever for any obvious and/or latent defects.**
- All vehicles that are offered as from Motor Vehicle Control Office (MFK) and **are not yet inspected at the time of acceptance will be checked after the auction on account of the seller.** For suchlike vehicles, OG ensures «free parking» until MFK has been performed.

3. ACCEPTANCE / OWNERSHIP

- Items are allocated to the best bidder. Items will not be supplied to the purchaser before their full payment.
- The acceptance of a bid can be subject of a conditional sale. I.e., OG will consult the respective seller and inform the bidder within 10 days. **Until then, the bid remains binding for the bidder!**
- In the event of any differences between two or more bidders, the same object may be re-offered.
- **Complaints submitted after acceptance of a bid will be rejected.**

4. HAMMER PRICE / COSTS

- All auctioned items are subject to payment of a 12% premium, added to the hammer price.

5. PAYMENT OF AUCTION ITEMS

- Any payment of purchased items has to be done within five days as from auction day, in Swiss francs or by banker's draft.
All purchasers will be requested to pick up their auction invoices and documents at the auction's office before leaving the auction rooms. If the purchaser is not present, the formalities (invoice + pick-up instructions) will be sent to him, if possible, the following day in advance by e-mail and by post.

6. DELIVERY / PICK-UP OF AUCTION ITEMS

- Purchased items will only be delivered after the auction's end and full payment.
- Unless expressly stated otherwise, vehicles ready for delivery at the time of the auction/allocation are to be picked up at the auction site within a term of five days as from auction day.
- For items / vehicles not picked up in due time will incur storage fees of CHF 15,00 including 7.7% VAT per day and item.

7. LEGAL MATTERS / LIABILITY

- OG reserves the right to apply changes and notes to the item's catalog description before and/or during the exhibition or up to the time of allocation. **Any notice of defects will have to be brought forth before the item's allocation.**
- OG acts on its own or on the sellers' account. According to Sub-paragraph 2, any liability for defects shall be excluded. **Agents and/or employees of OG are generally not entitled to grant any guarantees whatsoever.**
- The auction's management shall be entitled to offer lots deviating from the numerical order and/or to unite, separate, or cancel catalog numbers.
- Any participation in auctions shall be at the participant's own risk. For damage to exhibited items, the respective cause shall be liable.
- Any removal of auctioned items is associated to individual expenses and risk, even if it is performed by third parties.
- Invoices for auctioned items are to be paid as set forth under Sub-paragraph 5 hereof. If the purchaser fails to do so, the auctioneer shall be entitled to demand the sales contract's fulfillment by charging 1% default interest per month on the hammer price, plus a premium and the costs for collection.
However, the auctioneer shall also be entitled to withdraw from the sales contract by canceling allocation and hammer price, and to subsequently sell the item independently. In suchlike cases, the successful bidder shall be liable for any and all damage and loss arising from late or non-payment, in particular for possibly reduced proceeds. Any advance payment made shall be credited to respective damage and loss.
- The auction as well as any and all disputes arising therefrom or in relation thereto shall be subject to Swiss law and the judgment of Bernese jurisdiction. The aforesaid shall apply under the provision of forwarding respective cases to the Swiss Federal Court in Lausanne and independent of the legal domicile of the parties involved.
- With respect to the judgment of disputes, the German language version of the present Terms & Conditions of Sale or Auction Terms and Conditions shall prevail.

Bern in Switzerland shall be place of jurisdiction.

8. GENERAL

- The Terms and Conditions for Auction and Sale shall be disclosed to all interested parties and are published prior to the auction on www.TheSwissAuctioneers.swiss as well as they are displayed in the auction room during exhibition and auction.
- Bidding for and purchasing items requires registration (name, address, signature). The registration serves as bidding authorization.
- It shall be within the purchaser's responsibility to effect insurance coverage in due time in order to protect itself against risks such as loss, theft, damage, and/or destruction of items.

Toffen, October 16th 2021

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.swissauctioncompany.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.***
- **Les conditions des ventes aux enchères s'appliquent également aux ventes ultérieures.**
- Sauf indication contraire expresse, tous les objets peuvent être vus lors de l'exposition précédente et seront publiés en temps utile sur notre site internet www.TheSwissAuctioneers.swiss. Les intéressés 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 adjudiqué 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. Si l'acheteur n'est pas présent, les formalités (facture + instructions pour l'enlèvement) lui seront envoyées, si possible, le jour suivant à l'avance par e-mail et par courrier.

6. LIVRAISON DES OBJETS ADJUGÉS

- La livraison des objets adjudugés n'intervient qu'après la fin des enchères et le paiement du prix.
- Sauf indication contraire l'adjudicataire d'un véhicule prêt à la livraison doit venir en prendre possession dans les cinq jours dès la date de l'enchère, respectivement de l'adjudication.
- Pour les objets /véhicules dont l'adjudicataire ne prendrait pas possession dans le délai, il sera perçu une taxe d'entreposage de CHF 15.00, plus TVA à raison de 7.7%, par objet et par jour.

7. QUESTIONS DE DROIT / RESPONSABILITÉ

- La OG se réserve le droit d'apporter des modifications et des indications complémentaires concernant la description de l'objet qui figure dans le catalogue, cela avant et pendant l'exposition précédant les enchères ou jusqu'à l'adjudication. **Plus aucun avis des défauts ne pourra être accepté une fois l'adjudication intervenue.**
- OG agit en qualité de commissionnaire chargée de la vente conformément aux articles 425 ss CO pour le compte du vendeur. Elle décline toute responsabilité pour les défauts conformément au chiffre 2 ci-dessus. D'éventuels avis des défauts et prétentions en résiliation ou en diminution du prix doivent être adressés directement au vendeur. **Aucun représentant ou employé de la OG n'est autorisé à délivrer une garantie en dérogation à ce qui précède.**
- La direction des enchères a le pouvoir discrétionnaire d'offrir des lots sans suivre la numérotation de ces derniers, ainsi que de joindre, séparer ou retirer des lots figurant dans le catalogue.
- Chaque personne participant aux enchères le fait à ses risques et périls. La personne endommageant des objets exposés sera responsable du dommage causé.
- Tout adjudicataire qui fait expédier le lot acquis, même par l'entremise d'un tiers, le fait à ses frais et à ses propres risques.
- Le prix des objets adjudugés 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 ils sont publiées sur la site internet www.TheSwissAuctioneers.swiss avant la vente. Ils sont aussi affichées dans la salle des ventes pendant l'exposition et la vente aux 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, 16 octobre 2021



- Schriftlicher Kaufauftrag | written bid | ordre d'achat**
 Telefonische Gebote | telephone bidding | miser par téléphone

Auktion vom 16. Oktober 2021
in der Oldtimer Galerie | CH-3125 Toffen

| | |
|--|--|
| Auftraggeber / mandatory / mandant: _____ | |
| Anschrift / address / adresse: _____ Ort / place / lieu: _____ | |
| Tel. / FAX: _____ Mobile: _____ | |
| E-Mail: _____ Homepage: _____ | |
| Tel. für telefonische Gebote: | |
| Phone-No. during the auction day: | |
| 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 15. Oktober 2021, 20.00 Uhr, in der Oldtimer Galerie International GmbH, AUKTION, CH-3125 Toffen, entgegengenommen und bei vollständig ausgefülltem Talon registriert.

In case of a written bid the indicated price is taken as maximum offer excluding the 12 % buyer's premium. So the knocking down may also be at a lower price. **With the indication of a written offer or the order for bidding by telephone the conditions of auction are accepted.** The written bids and orders for telephone bidding are accepted with complete filled in form until October 15th 2021 at 8:00pm by the Oldtimer Galerie International GmbH, AUCTION, CH-3125 Toffen.

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, VENTE, CH-3125 Toffen, jusqu'au 15 octobre 2021 à 20 heures.

| Lot No. | Beschreibung Description | Höchstgebot in CHF Maximum offer in CHF Prix maximum en CHF |
|----------------------|----------------------------|---|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| Datum Date: | | Unterschrift Signature: |

Einsenden an | send to | envoyer à:
Oldtimer Galerie International GmbH, AUKTION, Gürbestrasse 1, CH-3125 Toffen
oder per E-Mail an | or by e-mail to | ou par e-mail à:
info@oldtimergalerie.ch



BALD.
Online-Auktion
6. NOVEMBER 2021

GO CLASSY.

Antiquitäten, Online-Kunstauktionen & Restaurierungen auf höchstem Niveau

CARMINE HOME GmbH

Gerechtigkeitsgasse 35 | 3011 Bern

079 465 55 53 | 031 312 61 61

info@carminhome.ch | carminhome.ch

Di – Fr 13.00 – 18.30 Uhr, Sa 11.00 – 17.00 Uhr



C A R M I N E

H O M E

Degussa 

GOLD UND SILBER.



**DIESE KLASSIKER
BRAUCHEN
KEINE GARAGE.
EIN TRESOR-
FACH GENÜGT.**

Als grösster Edelmetallhändler in Europa bieten wir im Zentrum von Zürich, Bleicherweg 41, und Genf, Quai du Mont-Blanc 5, persönliche Tresorfächer in sieben verschiedenen Grössen an. Dies ermöglicht Ihnen eine sichere und diskrete Aufbewahrung Ihrer Dokumente oder Wertgegenstände in unserer Hochsicherheitsanlage ausserhalb des Bankensektors.

**DEGUSSA-
GOLDHANDEL.CH**

Verkaufsgeschäfte:

Bleicherweg 41 · 8002 Zürich
Telefon: 044 403 41 10

Quai du Mont-Blanc 5 · 1201 Genf
Telefon: 022 908 14 00



Zürich | Genf | Frankfurt | Madrid | London