

FISCHER

Classic Car Auktion | 28. Mai 2016















So finden Sie uns



Auction Information

Auction

Sat, 28 May 2016, 5 p.m.
at the Swiss Classic World, Lucerne

Viewing

Fri, 27 May 2016, 12 a.m. to 5 p.m.
(before the official opening of the Swiss Classic
World fair)

Sat, 28 May 2016, 10 a.m. to 5 p.m.
at the Swiss Classic World, Lucerne

Admission to the Viewing and Catalogue

Auction Catalogue including access to the Fair Swiss
Classic World and Preview: CHF 60.00.

Ticket for the Fair and Preview without Catalogue:
CHF 18.00

Free access to the preview on 27 May 2016.

Catalogue order

www.fischerauktionen.ch or Tel. +41 (0)41 418 10 10

Online Catalogue with high-resolution images

www.fischerclassicar.ch

Bidder Registration

By email: info@fischerauktionen.ch

On website: www.fischerclassicar.ch

Phone +41 (0)41 418 10 10

Please contact us 24 hours before the auction and
send us a copy of the driver's license or Passport as
well as a bank letter of reference.

Informationen zur Auktion

Auktion

Sa, 28. Mai 2016, 17.00 Uhr
an der Swiss Classic World, Luzern

Vorbesichtigung

Fr, 27. Mai 2016, 12.00 bis 17.00 Uhr
(vor der offiziellen Eröffnung der Swiss Classic
World)

Sa, 28. Mai 2016, 10.00 bis 17.00 Uhr
an der Swiss Classic World, Luzern

Eintritt und Auktionskatalog

Auktionskatalog inklusive Eintritt zur Messe Swiss
Classic World und Vorbesichtigung: CHF 60.00.

Eintritt ohne Katalogkauf: CHF 18.00

Eintritt am 27. Mai 2016 gratis.

Katalogbestellung

www.fischerauktionen.ch oder

Tel. +41 (0)41 418 10 10

Online Katalog mit hochauflösenden Fotos

www.fischerclassicar.ch

Bieter Registrierung

Per Email: info@fischerauktionen.ch

Via Website: www.fischerclassicar.ch

Tel. +41 (0)41 418 10 10

Bitte kontaktieren Sie uns 24 Stunden vor der
Auktion und senden Sie uns die Kopie eines offizi-
ellen Ausweises sowie ein Bankreferenzschreiben.

Bidder Information

Auction Conditions

We recommend you to read the Auction Conditions in the back of this catalogue carefully. Please contact us in case of any questions.

Estimates

The estimates in the catalogue are for information only and do not include the buyer's premium and VAT. The EUR exchange rate is calculated on the basis 1 EUR = CHF 1,08.

Buyer's Premium

All buyers shall pay a buyer's premium of 15% of the hammer price (plus VAT). If the winning bid is placed through an internet live bidding platform, the buyer's premium might be higher according to the auction conditions published on the respective internet site.

VAT, taxes and fees

Additionally to the hammer price and the buyer's premium the Swiss VAT at the present rate of 8% will be charged on the premium. For lots marked with an asterix "*" the VAT is also payable on the hammer price. Please study the auction conditions for the details.

Further regulations

We recommend especially the international bidders to get informed about Export- and Importregulations, permissions, taxes, fees, etc. Please contact before the auction a renowned car logistic company for all details.

Payment

Payment in Swiss Francs is due immediately after the allocation. You will find the bank details on the invoice.

Collection

The cars will be removed to a storage facility near Lucerne on Monday morning, 30 May 2016. After full payment the car(s) bought must be collected not later than 6 June 2016. Collection is strictly by appointment only and at least 24-hours notice must be given. Uncollected cars will be removed to a storage facility and the buyer will be solely responsible for any expenses incurred.

Transport and insurance

It's the buyer's responsibility to arrange for collection and transport of the car from the storage facility. The buyer shall be responsible for insurance and he accepts that the car will only be released after payment of the total amount due. We recommend Galliker Car Logistics, Galliker Transport AG, Kantonsstrasse 2, CH-6246 Altishofen, Tel.: +41 (0)62 748 80 80, contact: Peter Uhlmann, email: peter.uhlmann@galliker.com, Tel: +41 (0)62 748 86 46.

Informationen für Bieter

Auktionsbedingungen

Wir empfehlen Ihnen, die hinten im Katalog aufgeführten Auktionsbedingungen genau zu studieren. Gerne stehen wir Ihnen für Fragen zur Verfügung.

Schätzung

Die Schätzungen im Katalog sind lediglich Anhaltspunkte und beinhalten nicht das Käuferaufgeld und die MwSt. Die Preise in EUR sind auf der Basis 1 EUR = CHF 1,08.

Käuferaufgeld

Der Käufer hat zusätzlich zum Hammerpreis ein Käuferaufgeld von 15% (sowie die MwSt.) zu bezahlen. Bitte beachten Sie zusätzlich die speziellen Konditionen für das "online-bidding".

MWSt., Abgaben und Gebühren

Zusätzlich zum Hammerpreis und dem Käuferaufgeld hat der Käufer die Schweizerische MwSt. von derzeit 8% auf das Käuferaufgeld zu bezahlen. Bei den mit Stern "*" markierten Fahrzeugen fällt die MwSt. nicht nur auf dem Aufgeld an, sondern auch auf dem Hammerpreis. Bitte studieren Sie hierfür die Auktionsbedingungen.

Weiterführende Bestimmungen

Insbesondere den internationalen Bietern empfehlen wir im Voraus sich über allfällige Export- und Importbestimmungen, Zulassungsvoraussetzungen, ausländischen Abgaben und Gebühren, usw. zu informieren. Setzen Sie sich vor der Auktion mit einem internationalen Car Logistik Unternehmen in Verbindung, um die Details zu klären.

Zahlung

Die Auktionsrechnung wird mit dem Zuschlag zur sofortigen Bezahlung in Schweizer Franken fällig. Die Bankkontodetails finden Sie auf der Auktionsrechnung.

Abholung

Die Fahrzeuge werden am Montag Morgen, 30. Mai 2016, zurück in das Lager bei Luzern verbracht. Sie sind von den Käufern nach vollständiger Bezahlung der Auktionsrechnung bis spätestens 6. Juni 2016 abzuholen. Bitte kontaktieren Sie uns 24 Stunden vor Abholung, um einen Termin zu vereinbaren. Nach dem 6. Juni 2016 werden die Fahrzeuge auf Kosten der Käufer kostenpflichtig bei einem Car Logistik Unternehmen oder einem anderen Lagerdienstleister ausgelagert.

Transport und Versicherung

Der Transport und dessen Organisation sowie die Versicherung ist Sache des Käufers. Wir empfehlen Ihnen Galliker Car Logistics, Galliker Transport AG, Kantonsstrasse 2, CH-6246 Altishofen, Tel.: +41 (0)62 748 80 80, Ansprechpartner: Peter Uhlmann, email: peter.uhlmann@galliker.com, Tel: +41 (0)62 748 86 46.

Bidding & Bidder Registration

Bidding options

There are different ways to participate in the sale as a bidder. Please contact us in case of any questions.

Bidder Registration

Clients wishing to attend the sale are kindly asked to register as a bidder well before the auction. Please contact us 24 hours before the auction and send us a copy of the driver's license or Passport as well as a bank letter of reference. Registration by email info@fischerauktionen.ch, Tel. +41 (0)41 418 10 10 or Fax +41 (0)41 418 10 80.

Bidding in the auction room

We recommend bidding in the auction room (on-site bidding). Please register as a bidder 24 hours before the auction. During preview registration is possible at the registration desk. You will be expected to present all listed bidding requirements. After successful registration you get the paddle.

Telephone bidding

If you are unable to attend the sale, we offer a certain number of telephone bidding services. A Fischer representative will call you at the phone numbers you provided some lots before the lot of interest comes up for sale. Please register as a telephone bidder 24 hours before the sale with the bidder form. We recommend as backup in case of connection problems to place a written bid as well.

Written bid

Alternatively, you may prefer to leave a maximum written bid with us in advance of the sale. We will bid up to your maximum until you have either won the lot or your bid has been surpassed. Please register as an absentee bidder 24 hours before the sale with the bidder form.

Online-live-bidding

You can follow the sale live online and bid in real time during the auction. There is also the possibility to place a bid in advance. For this service we work together with the online platform www.lot-tissimo.com, one of the leading live-bidding platforms. Please create an account on www.lot-tissimo.com and register on this platform 24 hours before the sale. Please see the auction conditions published on this internet site as the buyer's premium will be higher.

Bieten & Bieterregistrierung

Möglichkeiten zum Bieten

Wir bieten Ihnen verschiedene Möglichkeiten, an der Auktion mitzubieten. Gerne stehen wir Ihnen für Auskünfte zur Verfügung.

Bieter Registrierung

Um an der Auktion mitzubieten, müssen Sie sich rechtzeitig als Bieter registrieren. Bitte kontaktieren Sie uns in jedem Fall frühzeitig (spätestens 24 Stunden vor der Auktion) und senden Sie uns die Kopie eines offiziellen Ausweises sowie ein Bankreferenzschreiben. Kontakt: info@fischerauktionen.ch, Tel. +41 (0)41 418 10 10, Fax +41 (0)41 418 10 80.

Bieten im Auktionssaal

Wir empfehlen die persönliche Teilnahme an der Auktion im Auktionssaal. Bitte registrieren Sie sich als Bieter bis spätestens 24 Stunden vor der Auktion. Während der Auktionsvorbesichtigung können Sie sich auch an unserem Empfangsdesk melden. Nach erfolgreicher Registrierung erhalten Sie die Bieternummer.

Telefonisches Bieten

Können Sie nicht persönlich im Auktionssaal anwesend sein, besteht in beschränkter Anzahl die Möglichkeit, telefonisch an der Auktion mitzubieten. Wir werden Sie vor dem entsprechenden Los anrufen und werden Sie im Auktionssaal vertreten. Bitte registrieren Sie sich als Bieter und telefonsicher Auftraggeber bis spätestens 24 Stunden vor der Auktion mittels entsprechendem Auftragsformular. Wir empfehlen zur Sicherheit die Abgabe eines schriftlichen Gebotes für den Fall, dass die Verbindung nicht zustande kommt oder abbricht.

Schriftliche Gebote

Sollten Sie verhindert sein, an der Auktion persönlich teilzunehmen, so besteht auch die Möglichkeit, ein schriftliches Gebot vor der Auktion abzugeben. Bei diesem schriftlichen Gebot geben Sie Ihren Biethöchstbetrag an. Wir werden Sie vertreten. Bitte registrieren Sie sich als Bieter und schriftlicher Auftraggeber bis spätestens 24 Stunden vor der Auktion mittels entsprechendem Auftragsformular.

Online-live-bidding

Statt persönlich an der Auktion teilzunehmen, können Sie die Auktion online über das Internet live mitverfolgen, live bieten oder online schriftliche Gebote angeben. Hierfür arbeiten wir mit der Plattform www.lot-tissimo.com, eine der führenden live-bidding-Plattformen, zusammen. Bitte melden Sie sich auf dieser Plattform 24 Stunden vor der Auktion an, damit Sie als Bieter rechtzeitig freigeschaltet werden können. Bitte beachten Sie die dort publizierten entsprechenden Auktionsbedingungen und das etwas höhere Käuferaufgeld.

Mitgliedschaften der Galerie Fischer



Confédération Internationale des Négociants en Œuvres d'Art (CINOA)



Kunsthandelsverband der Schweiz
Association des Commerçants d'Art de la Suisse



Verband schweizerischer Antiquare und Kunsthändler
Syndicat Suisse des Antiquaires et Commerçants d'Art



Vereinigung der Buchantiquare und Kupferstichhändler der Schweiz
Syndicat de la Librairie Ancienne et du Commerce de l'Estampe en Suisse

**VERBAND SCHWEIZERISCHER AUKTIONATOREN
VON KUNST UND KULTURGUT**

VERBAND KUNSTMARKT SCHWEIZ



THE ART LOSS ■ REGISTER
Helping the victims of art theft

Die Galerie Fischer Auktionen AG ist Partner von Art Loss Register.
Sämtliche Gegenstände in diesem Katalog, sofern sie eindeutig identifizierbar sind und einen Schätzwert von mindestens € 2'000.– haben, wurden vor der Versteigerung mit dem Datenbankbestand des Registers individuell abgeglichen.

Organisation

Auktionator und Geschäftsführer

Dr. Kuno Fischer

Katalogbearbeitung

Dr. Kuno Fischer

Frank Lutz

Fotos

Daniel Reinhard

Administration

Barbara Schneider

Valérie Matzner

Attila Furak

Partner

Frank Lutz

Franks Originale



Bernd Link

Swiss Classic World



Bruno von Rotz

Daniel Reinhard

zwischengas.com



Bernie Ecclestone – Passion for Classic Cars



Interview von Kuno Fischer (**KF**) mit Bernie Ecclestone (**BE**) Anfangs April 2016: Fragen und prägnante Antworten.

KF: Lieber Bernie. Du bist der CEO der Formula One Group, welche die Formel 1 managed, die kommerziellen Sport-Rechte kontrolliert und welche beteiligt ist an der Delta Topco, der letztendlichen Muttergesellschaft der Formula One Group. In dieser Eigenschaft wirst Du allgemein als die Autorität im Formel 1 Rennsport erachtet. Doch für unsere Kunden möchte ich hier gerne den Fokus legen auf Deine Leidenschaft für Classic Cars. Du hast über die letzten Jahre eine eindruckliche Sammlung ausgewählter Fahrzeuge aufgebaut.

KF: Wann hat Dich die Leidenschaft für Classic Cars gepackt?

BE: Ich war immer schon, soweit ich mich erinnern kann, interessiert an Classic Cars.

KF: Wie hast Du angefangen Classic Cars zu sammeln? Welches war das erste Fahrzeug, das Du für Deine Sammlung gekauft hast?

BE: Ich habe die beste Ferrari Sammlung erworben.

KF: Das erste Mal als wir uns getroffen haben, erhielt ich den Eindruck, dass Du einen sehr starken Sinn für Qualität und Nachhaltigkeit hast. Was sind für Dich die Kriterien ein Fahrzeug in Deine Sammlung aufzunehmen? Lässt Du Dich dabei auch von Emotionen leiten?

BE: Ich bevorzuge Fahrzeuge mit einer Geschichte und für mich spielt eine Rolle, ob ich in diese Geschichte in der einen oder anderen Art eingebunden bin.

Interview of Kuno Fischer (**KF**) with Bernie Ecclestone (**BE**) beginning of April 2016: Questions and quick answers.

KF: Dear Bernie. You are the chief executive of the Formula One Group, which manages Formula One and controls the commercial rights to the sport, and part-owns Delta Topco, the ultimate parent company of the Formula One Group. As such, you are generally considered the primary authority in Formula One racing. But for our clients I would like to focus on your passion for Classic Cars. You have built up an impressive collection of exceptional cars over the years.

KF: When did you get passionate about Classic Cars?

BE: I have always been interested in classic cars as far as I can remember.

KF: Tell me how you started to collect classic cars. What was the first car you bought for your collection?

BE: I acquired the best Ferrari collection.

KF: The first time we met I got the feeling that you have a very strong sense for quality and sustainability. What are the relevant criteria to add a car to your collection? Does emotion influence your purchases too?

BE: I like to buy cars with a history and whether I have been involved in those cars in any way.

KF: What car brands do you think are the ones to look at from a collector's point of view? Why?

BE: The same type that I buy.

KF: Welche Marken sollte man unter dem Aspekt des Sammlers verfolgen?

BE: Diejenigen sollte man verfolgen, die ich kaufe.

KF: Welches sind Deine bevorzugten Fahrzeuge? Welches Fahrzeug ist Dein persönliches Juwel in Deiner Sammlung?

BE: Ich hab keinen speziellen Favoriten, aber bevorzuge diejenigen mit einer guten Geschichte.

KF: Gibt es eine spezielle Geschichte über ein Fahrzeug in Deiner Sammlung?

BE: Nicht über ein spezielles Fahrzeug.

KF: Würdest Du Classic Cars als Investment empfehlen?

BE: Das Sammeln von Classic Cars hat sich als sehr gutes Investment herausgestellt. Für die Fahrzeuge, die ich vor 10 Jahren verkauft habe, würde ich heute das Doppelte bezahlen.

KF: Als Formel 1 Unternehmer fliegst Du rund um die Welt. Denkst Du, dass Personen aus dem asiatischen und arabischen Raum ebenfalls die Leidenschaft für klassische Fahrzeuge entwickeln werden? Was denkst Du, welche Voraussetzungen hierfür geschaffen werden müssen?

BE: Mit Bestimmtheit werden sie diese Leidenschaft weiter entwickeln und werden nur das Beste kaufen.

KF: Welchen Rat würdest Du einem 30-jährigen geben, der beabsichtigt, seinen ersten Classic Car zu erwerben?

BE: Vergewissere Dich, dass Du auch erhältst was Du gekauft hast.

KF: Als "Swiss resident": was ist Deine Botschaft für Schweizer Classic Car Sammler?

BE: Kaufe von angesehenen/seriösen Verkäufern.

KF: Lieber Bernie. Ich danke Dir für das Interview und ich würde mich sehr freuen, Dich an der Swiss Classic World und der Fischer Classic Car Auktion Ende Mai 2016 zu sehen. Ich wünsche Dir alles Gute.

KF: Which are your favorite cars? Which one is your personal jewel in your collection?

BE: I do not have a particular favorite but more the ones with a good history.

KF: Is there a special story about a car in your collection?

BE: Not any particular car.

KF: Would you recommend classic cars as an investment?

BE: This has been proved to be a very good investment. For the cars I sold 10 years ago, I would now give double for them.

KF: As Formula 1 entrepreneur you travel around the world. Do you think the Asian and Arab world will also get addicted to Classic Cars? What do you think are the preconditions?

BE: They will and are buying the best.

KF: What advice would you give a 30 year old looking to buy his first classic car?

BE: Be sure that you get what you have bought.

KF: As Swiss resident: Any final words for the Swiss Classic Car Collectors?

BE: Buy from reputable sellers.

KF: Dear Bernie. I thank you for answering my questions and I would be very pleased to see you at the Swiss Classic World fair and the Fischer Classic Car Auction in Lucerne at the end of May 2016. I wish you all the best.



Buying a pig in a poke?

The Fischer Auction House has decided to break new ground with respect to the selection and variety of cars at their first auction of classic cars on the occasion of the Swiss Classic World in Lucerne on May 28, 2016. As has become standard in art auctions, the emphasis of the classic car auction on May 28, 2016 will be on the provenance, a preferably consistent history and a standardised documented description of the cars offered. A brave decision that caused much effort and research work in preparation of the auction, to which we wish the auctioneers every success.

The Swiss Car Register, nowadays in Safenwil, has over the past twenty years set up the "Swiss Automotive Documentation and Research Center". Apart from primary sources and reference books they possess many years of experience and an international network of specialists on different makes. It will not always be possible to compile a consistent history. There will be gaps that might one day be closed or not at all. This knowledge is available to anyone interested and is much in demand. The Swiss Automotive and Documentation Center in Safenwil is open to the interested public on the first Tuesday of every month or by appointment.

More and more enthusiasts discover how exciting, instructive and interesting it can be to explore and document the history of their car. It is also surprising how much information is dormant somewhere and waits to be discovered.

The vintage-car hobby, which began with pleasure in engineering, design and fun in driving, has in recent years turned into an important platform for investment and events. In the vintage-car business, by now acting globally albeit with regionally different cultures, more and more investors oust the driving enthusiasts, purists and prospective buyers who are interested in technical culture. And yet, the essential part of the fascination in historic cars is driving and the emotions that come with it. Only motion appeals to all our senses. Since this continues to be possible on all public roads, without limitations, everything else should be subordinate.

The development of the original vintage-car hobby is as complex and multi-layered as the people, companies, organizers and organisations involved with different intentions. At the beginning of

every movement there are enthusiasts who put their heart and soul into it, driven by a fascination with and eagerness to learn about period technology and craft and, not least, the beauty of the design. In the course of time the collectors and their collections change, but also the type of cars collected and their intended use. What was once a hobby has long since lost its innocence – there is a time for everything.

At a time of negative interest and great uncertainty on the financial markets, the former means to gain pleasure becomes a means to make gains. Rising prices and a limited supply fuel fantasies and desires that are artfully encouraged. Unfortunately, this is often to the detriment of the object of desire. Excessive restorations are the consequence, by which the cars are robbed of their history and patina (one could also say their soul). Even the recommendations made in 2013 by the World Federation FIVA (Federation internationale des vehicules anciens) in the «Charta of Turin» for the management of technical cultural goods is hardly able to curb this trend.

Driving historic cars is today one of the last analogue experiences possible. Let us all contribute to keeping this experience alive in order to make sure that the next generation will be able to carry on with it. Automobiles are for driving and not for standing.

Urs P. Ramseier, Swiss Car Register



Swiss Automotive Documentation and Research Center
Swiss Car Register | Bahnhofstrasse 12 | CH-5745 Safenwil
www.swisscarregister.ch

Die Katze im Sack kaufen?

Das Auktionshaus Fischer hat sich entschieden, bei Ihrer ersten Auktion von klassischen Automobilen anlässlich der Swiss Classic World in Luzern vom 28. Mai 2016 bei der Selektion und dem Angebot der Fahrzeuge neue Wege zu gehen. Wie bei Kunst-Auktionen bereits Standard, wird bei der Classic Car Auktion vom 28. Mai 2016 der Provenienz, der möglichst lückenlosen Historie sowie einer standardisierten dokumentierten Beschreibung der angebotenen Fahrzeuge grosser Wert gelegt. Ein mutiger Entscheid, der im Vorfeld der Auktion mit sehr viel Aufwand und Rechercharbeit verbunden war, zu der wir viel Erfolg wünschen.

Das Swiss Car Register, heute in Safenwil, hat in den letzten zwanzig Jahren das "Swiss Automotive Documentation and Research Center" aufgebaut. Neben Primärquellen und Nachschlagewerken stehen auch langjährige Erfahrung sowie ein internationales Netzwerk zu Spezialisten verschiedener Marken zur Verfügung. Dabei wird es nicht immer möglich sein, die Historie lückenlos zusammenzutragen. Lücken müssen offen bleiben, bis eines Tages diese geschlossen werden können oder auch nicht. Dieses Wissen steht allen Interessierten offen und wird immer mehr beansprucht. Jeweils am ersten Dienstag im Monat oder nach Vereinbarung ist das Swiss Automotive and Documentation Center in Safenwil für Interessierte geöffnet.

Immer mehr Enthusiasten entdecken, wie spannend, lehrreich und interessant es sein kann, die Historie seines Fahrzeuges zu erforschen und zu dokumentieren. Erstaunlich ist dabei auch, wie viele Informationen irgendwo schlummern und auf ihre Entdeckung warten.

Denn das aus Freude an Technik, Form und Fahrspass begonnene Hobby "Oldtimer" hat sich in den letzten Jahren zu einer bedeutenden Investitions- und Eventplattform weiterentwickelt. In der mittlerweile globalen "Oldtimer-Branche" mit ihren regional unterschiedlichen Kulturen verdrängen Investoren die fahrerorientierten Liebhaber, Puristen und kulturtechnisch Interessierten immer mehr. Dabei ist der wesentlichste Teil der Faszination an historischen Fahrzeugen das Fahren und die dabei entstehenden Emotionen. Erst in der Bewegung werden alle unsere Sinne angesprochen. Das dies auf öffentlichen Strassen weiterhin uneingeschränkt möglich ist, sollte eigentlich alles untergeordnet werden.

Die Entwicklung der ursprünglichen Liebhaberei "Oldtimer" ist so komplex und vielschichtig wie die Menschen, Firmen, Veranstalter und Organisationen, die sich mit unterschiedlichen Intentionen darin bewegen. Am Anfang jeder Bewegung stehen Enthusiasten mit viel Herzblut für die Sache, gepaart mit neugieriger Begeisterung für zeitgenössische Technik, das Handwerk und nicht zuletzt für die Schönheit des Designs. Im Laufe der Zeit ändern sich nicht nur die Sammler und deren Sammlungen, auch welche Fahrzeuge gesammelt und für was diese dann eingesetzt werden. Das einstige Hobby hat seine Unschuld längst verloren, alles hat seine Zeit.

Im Zeitalter von Negativzinsen und grosser Verunsicherung an den Finanzmärkten wird das einstige "Mittel zum Zweck" zum "Zweck für die Mittel". Steigende Preise bei begrenztem Angebot schüren Fantasien und Begehrlichkeiten, die geschickt gefördert werden. Das geschieht leider sehr oft zum Nachteil des Objektes der Begierde. "Überrestaurierungen" sind die Folge, durch die die Fahrzeuge ihrer Historie und Patina (man könnte auch Seele sagen) beraubt werden. Selbst die 2013 vom Weltverband FIVA (Federation international des vehicules anciens) mit der "Charta von Turin" abgegebenen Empfehlungen für den Umgang mit technischem Kulturgut kann diesem Trend kaum entgegen wirken.

Das Fahren mit historischen Fahrzeugen ist heute eine der letzten analogen Erfahrungen, die man heute noch machen kann. Tragen wir alle gemeinsam dazu bei, dass dies so bleibt und die nächste Generation dies weiterhin tun kann. Automobile sind Fahrzeuge und keine Stehzeuge.

Urs P. Ramseier, Swiss Car Register



Swiss Automotive Documentation and Research Center
Swiss Car Register | Bahnhofstrasse 12 | CH-5745 Safenwil
www.swisscarregister.ch

FIVA und FIVA Identity Card

Die FIVA

Die Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) ist die Weltorganisation der Oldtimerverbände, die der Bewahrung, dem Schutz und der Förderung von historischen Fahrzeugen und der damit verbundenen Kultur verbunden ist.

Die FIVA wurde 1966 gegründet. Einige nationale Oldtimer-Organisationen hatten gefunden, dass die Zeit reif war um die Interessen der historischen Fahrzeuge weltweit zu fördern und zu gemeinsam aufzutreten. Zurzeit kann sich FIVA mehr als 85 Mitgliedorganisationen in mehr als 62 Ländern weltweit rühmen, die zusammen über 1.500.000 historische Fahrzeughänger vertreten.

Die Ziele der FIVA sind

- Bewahrung von historischen Fahrzeugen, den dazugehörigen Gegenständen und Aufzeichnungen durch Forschung und Katalogisierung sowie die Entwicklung von Richtlinien und Normen und der Ausbildung, um sicherzustellen, dass authentische Beispiele unserer mobilen Vergangenheit für zukünftige Generationen verfügbar sind.
- Schutz des verantwortlichen Gebrauches von historischen Fahrzeugen durch Überwachung der gesetzgebenden Tätigkeiten, Entwicklung von politischen Empfehlungen, Aktionen in speziellen Fällen und effektive Kontakte mit nationalen und internationalen Behörden.
- Fördert die historische Fahrzeugkultur durch Kommunikation, Entwicklung von internationalen Events, Foren und Seminaren. Stellt formelle Anerkennung und Unterstützung für Aktivitäten zur Verfügung, die mit den Idealen im Einklang sind.

Die FIVA Charta von Turin

Die FIVA hat nach kontroversen internen Diskussionen die Charta von Turin 2013 in Kraft gesetzt. Das ist eine freiwillige Selbstverpflichtung und Grundordnung in Anlehnung an ähnliche Satzungen welche es zur Erhaltung von Schiffen und Eisenbahnen, sowie der bekannten Charta von Venedig zur Denkmalpflege gibt.

Sie soll die kulturhistorische Bedeutung von mechanisch angetriebenen, nicht schienengebundenen Landfahrzeugen unterstreichen, behandelt Fragen der Originalität und soll als grundlegende Leitlinie für Besitzer von historischen Fahrzeugen dienen. Sie plädiert für einen verantwortungsvollen Umgang mit solchen Fahrzeugen und gibt eine Orientierung hinsichtlich Nutzung, Unterhalt, Reparatur und Restaurierung.

Das Dokument FIVA Identity Card

Die FIVA Identity Card ist ein international standardisiertes, im Namen der FIVA erstelltes Dokument:

- enthält alle wichtigen Informationen über das Fahrzeug
- gibt Auskunft über die bekannte Geschichte des Fahrzeuges
- beschreibt eventuelle Änderungen / Modifikationen nach der ersten Auslieferung
- dokumentiert diese Tatsachen als unabhängige Stelle

Modifikationen sind alle Abweichungen von dem Zustand (Spezifikation), in dem das Fahrzeug vom Hersteller ausgeliefert wurde. Diese werden auf der FIVA Identity Card dokumentiert. Falls nachvollziehbar mit Zeitpunkt und Umbauer.

Nutzen der FIVA Identity Card

Dem Besitzer einer FIVA Identity Card bieten sich folgende Vorteile:

- Umfangreiche Dokumentation der Fahrzeugdaten durch unabhängige Stelle
- Änderungen und Umbauten sind auf der Karte festgehalten
- Daten und Bild sind eindeutig dem Fahrzeug zugeordnet
- In der Schweiz hilfreich zur Erlangung des Veteranen-Eintrages (Codel80)
- Internationale Anerkennung erlaubt z.B. Einfahrt in deutsche Umweltzonen
- Begrenzte Gültigkeit (10 Jahre oder Besitzerwechsel) erhöht die Glaubwürdigkeit

Authentizität bedeutet Echtheit im Sinne von “als Original befunden”.

Bei authentischen Fahrzeugen lässt sich nachweisen, dass sie

- das sind, was sie zu sein vorgeben
- tatsächlich von dem Hersteller produziert wurden, der angegeben wird
- tatsächlich zum angegebenen Zeitpunkt zusammengebaut wurden

Es lohnt sich für den Eigentümer von historischen Fahrzeugen auf jeden Fall, mindestens das Antragsformular für eine FIVA Identity Card einmal auszufüllen um sich Rechenschaft darüber zu geben, ob das Fahrzeug dem ursprünglichen Zustand entspricht.

Wenn nicht, ist es von Vorteil zu wissen, wann und von wem diese nachträglichen Modifikationen gemacht wurden.

Definitionen im Zusammenhang mit der FIVA Identity Card

Der hauptsächliche Identitätsträger eines Fahrzeuges ist das Chassis, der Rahmen bzw. das Monocoque oder die selbsttragende Rohkarosserie.

Die Identität ist die genaue und vollständige Kombination der folgenden Daten:

- Fahrzeughersteller mit Ort und Land
- Marke, Modell- und Serien- (Typen-) Bezeichnung
- Identifikationsnummer(n)
- Baujahr

und der damit verbundenen Geschichte des Fahrzeuges.

Die FIVA definiert ein historisches Fahrzeug als ein mechanisch angetriebenes Strassenfahrzeug, welches

- mindestens 30 Jahre alt ist,
- in einem historisch korrekten Zustand erhalten und gewartet wird,
- dessen Nutzung nicht auf täglichen Gebrauch ausgelegt ist
- und dadurch ein Teil unseres technischen Kulturerbes ist.

Wie bekommt man eine FIVA Identity Card?

Die FIVA kann auf Antrag des Eigentümers eine FIVA Identity Card für historische Fahrzeuge ausstellen, die den Anforderungen des FIVA Technical Code entsprechen.

Detaillierte Informationen und Antragsformulare findet man auf der Homepage der nationalen Vertretung der FIVA in der Schweiz, des Dachverbandes der Swiss Historic Vehicle Federation SHVF unter www.shvf.ch

Die Ausstellung einer FIVA Identity Card setzt eine physische Inspektion durch die FIVA oder deren Stellvertreter in Verbindung mit einem entsprechenden Prüfbericht voraus. Dabei wird ausgehend von der Fahrzeug-Identität der ursprüngliche Zustand (Konfiguration, Material, Spezifikation etc.) geklärt und danach mit dem Fahrzeug verglichen, wie es sich zum Zeitpunkt der Inspektion darstellt.

Bei positivem Ergebnis kann eine FIVA Identity Card ausgestellt werden.

Felix Aschwanden

Vorstandsmitglied Swiss Historic Vehicle Federation SHVF
Technik und FIVA Identity Cards



Classic Cars



I
VW Käfer 1303 Cabriolet, Jg. 1979

Chassis-Nummer: 159 203 1859

Motor-Nummer: AS 176 132X

CHF 34 000 / 38 000.–

EUR 31 500 / 35 200.–

- Originalgetreu restauriertes Fahrzeug
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14559 vom April 2016
- Sehr guter Gesamtzustand – schöne Farbkombination
- Aktuelle Strassenzulassung (23. Januar 2015 / Code 180 – Veteran)

- Car restored true to original
- FIVA Identity card SMVC no. 14559 dated April 2016
- Excellent overall condition – beautiful colour combination
- Road-legal (January 23, 2015 / code 180 – veteran)

Gutachten:

FIVA Identity Card SMVC Nr. 14559 vom April 2016

Dokumentation:

Diverse Unterlagen (vor allem Rechnungsbelege von den Restaurations-Arbeiten) vom direkten Vorbesitzer.

Literatur:

Vgl. Automobil Revue, Zeitung Nr. 36 / 1972 vom 24. August 1974, S. 21

Vgl. Automobil Revue, Zeitung Nr. 15 / 1974 vom 28. März 1974, S. 17

Vgl. Fahrzeugbericht auf Zwischengas.com vom 12. November 2013 – VW Käfer 1303 Cabriolet – bodenständiger Charmeur

Provenienz:

Erstauslieferung am 23. Mai 1979 in Deutschland

Erster Besitzer bis jetzt nicht bekannt

Auto Dürst, Landquart GR (ca. 2008 erworben)

A. K., Untersiggenthal (2009 von oben genannter Person erworben)

Aktueller Schweizer Privatbesitz (2015 von oben genannter Person erworben)

VW Käfer 1303 Cabrio

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. Jedoch sollte es 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 einmal als viersitziges Karmann-Cabriolet, das in seiner Form dem bis zum Schluss gebauten 1303 Cabriolet entsprach. Die Hebmüller-Variante wurde nur 696 Mal gebaut, der Karmann-Viersitzer aber konnte über 330'000 Mal verkauft werden und stellte eine der volkstümlichsten Möglichkeiten dar, sich einen offenen Wagen zuzulegen. Als mit dem Golf Cabriolet ein Nachfolger vorgestellt wurde, trauerten viele Nostalgiker dem offenen Käfer nach.

Von der 1303-Variante, welche wie der geschlossene Käfer von vielen Verbesserungen im Fahrwerksbereich profitierte (u.a. modernere Doppelgelenkhinterachse und vorne Federbeinaufhängung), wurden alleine im Jahr 1979 fast rekordverdächtige 20'000 Exemplare an den Käufer gebracht. Die Gesamtproduktion der letzten Cabriolet-Version umfasste 114'489 Fahrzeuge.

Der 1303 Käfer unterscheidet sich von seinen Vorgängern durch eine gebogene Windschutzscheibe, ein neu gestaltetes Armaturenbrett aus Kunststoff und mit Lüftungsdüsen sowie ein zweigeschossiges Handschuhfach. Zudem gab es besser geformte und auf drei Stützen stehende Sitze mit grösserem Verstellbereich und deutlich grösseren Schlussleuchten, die den Wagen wegen Änderungen an Kotflügeln und Stossstangen um drei Zentimeter grösser machten. Bis heute gehört das 1303 Cabriolet nicht zuletzt dank seines robusten Daches zu den beliebtesten Oldtimern überhaupt.

Das angebotene Fahrzeug

Die uns bekannte Geschichte beginnt 2008 – beim letzten bekannten Besitzer des VW Käfer Cabrios, einem Autohändler in der Ostschweiz. Dieser verkaufte den schönen Käfer an einen Schweizer Privatbesitzer im Kanton Aargau. Der Zustand konnte damals noch als sehr schön – jedoch mit Gebrauchsspuren – beschrieben werden. Die Strassenzulassung als Veteran (Code 180) wurde mit dem Verkauf im Mai 2009 neu gemacht. Alles war fein, so dass der Käfer wieder auf die Strasse zurück konnte.



Der neue Besitzer genoss den Käfer während den kommenden sechs Jahren sehr intensiv. Er war viel unterwegs und machte unter anderem auch viele Ausfahrten über die schönen Schweizer Pässe. Nach dieser Zeit und einigen Kilometern sah das Käfer-Cabrio jedoch etwas mitgenommen aus. Der regelmässige Einsatz auf den Allwetter-Ausfahrten hatten den Käfer mehr in Anspruch genommen, als man auf den ersten Blick sehen konnte. Eine umfassende Expertise brachte dann die Wahrheit an den Tag: Viel Rost an der Karosserie und an den tragenden Teilen! Um eine erneute Strassenzulassung zu bekommen, musste das Käfer-Cabrio substantiell in Ordnung gebracht werden.

Der aktuelle Schweizer Besitzer, welcher das Fahrzeug 2015 erworben hatte, war sich des schlechten Zustandes bewusst. Er war schon lange auf der Suche nach einem offenen Käfer und erkannte trotz der schwierigen Ausgangslage das grosse Potential bei diesem Volkswagen. Und so entschied er sich, den Käfer zu kaufen und diesen anschliessend komplett zu restaurieren. Im Zuge dieser Arbeiten wurden die gesamten Blechteile demontiert, alles beim Spengler repariert und neu aufgebaut. Alle Arbeiten wurden bei ausgewiesenen Fachkräften in Auftrag gegeben. Gesamthaft wurden so ca. CHF 15'000.– in das Cabrio investiert. In diesem Preis enthalten war auch eine Neulackierung, die Überarbeitung der Bremsen und der elektrischen Anlage. Mit der neuen Strassenzulassung vom 23. Januar 2015 konnten die aufwändigen Arbeiten abgeschlossen werden.

Hier steht ein wunderschönes VW Käfer 1303 Cabrio im Angebot. Der restaurierte Zustand ist als sehr gut zu bezeichnen. Die schwarze Farbe mit dem schwarzen Intérieur passen perfekt – eine klassische Farbkombination, die nicht sehr oft anzutreffen und die auch sehr gesucht ist. VW Käfer-Cabrios sind heute Klassiker, die immer sehr viel Aufsehen und positive Zustimmung finden. Viele Leute erinnern sich sehr gerne an diese Fahrzeuge und an die gute Zeit, die sie damals hatten.

VW Beetle 1303 convertible

As early as in 38, when the foundation was laid for the production of the "Kraft durch Freude" car ("Strength through Joy"), Ferdinand Porsche presented, apart from the closed saloon, also a convertible. While it took more than 10 years before it was possible to buy an official VW Beetle convertible, it was then offered in two versions – once as two-seater Hebmüller convertible (with two emergency seats) and once as four-seater Karmann convertible, whose design was the same as the 1303 convertible built right to the end. The Hebmüller version was produced only 696 times, the Karmann four-seater, on the other hand, was sold more than 330,000 times and was one of the most popular possibilities of affording an open car. When the Golf convertible was introduced as its successor, many nostalgics mourned the loss of the open Beetle.

Of the 1303 version, which – like the closed Beetle – benefited from many improvements in the undercarriage, (such as more modern double joint rear axle and strut suspension in front), a record-breaking 20,000 models were sold in 1979 alone. Overall production of the last convertible version was 114,489 vehicles.

The 1303 Beetle differs from its predecessors by a curved windscreen, a newly designed plastic dashboard with air nozzles and a double glove compartment. It also had better-shaped seats on three supports with a larger adjusting range and significantly bigger rear lights, which made the car larger by three centimetres because of changes in the mud guards and bumpers. To this day the 1303 convertible is one of the most popular veteran cars, not least because of its robust roof.

The car offered

The history as we know it begins in 2008 – with the last known owner of the VW Beetle convertible, a car dealer in eastern Switzerland. He sold the beautiful Beetle to a Swiss private owner in the canton of Aargau. The condition at that time could be called very nice, but





with signs of usage. The department of transport approval as veteran (code 180) was renewed at the time of sale in May 2009. Everything was in order, so that the Beetle was put on the road again.

The new owner enjoyed the Beetle very intensively for six years. He was on the road a lot and made many excursions across the beautiful Swiss mountain passes. However, after all this time and mileage the Beetle convertible looked a bit battered. The regular all-weather rides had made heavier demands on the Beetle than could be seen at a first glance. A comprehensive expertise brought truth to light: a lot of rust on the body and the supporting parts! To get the Beetle convertible road-legal again, it had to undergo substantial repairs.

The current Swiss owner who had bought the car in 2015 was aware of the bad condition. He had long been on the lookout for an open Beetle and recognized the high potential of the Volkswagen, in spite of the difficult starting situation. So he decided to buy the Beetle and subsequently restore it completely. In the course of these repair works, all sheet metal parts were dismantled; everything was repaired and reassembled by a tinsmith. All works were done by proven experts. A total of approx. CHF 15,000.– was invested in the convertible. This

price included a new coat of paint, overhaul of the brakes and the electrical equipment. With the new transport department approval of January 23, 2015, the extensive works were completed.

This is a superb Beetle 1303 convertible. The restored condition can be called excellent. The black paint with the black interior is a perfect match – a classical colour combination that is not common and much sought-after. VW Beetle convertibles are now classic cars that attract a lot of attention and positive response. Many people have fond memories of these cars and of the good times they had then.



2

Morgan 4-4 Sport, Jg. 1936

Chassis-Nummer: 037

Motor-Nummer: M29

Registrierung England: ANM561

CHF 40 000 / 60 000.–

EUR 37 000 / 55 600.–

- Laut Morgan-Register: Der älteste, originale Morgan 4-4
- Matching-Numbers: Chassis und Motor original
- FIVA Identity Card Nr. 1001 vom 30. März 1992 (Kategorie M/0)
- Sehr schöner Originalzustand, leichte Gebrauchsspuren
- Gültige Strassenzulassung (Code 180 – Veteran)

- According to Morgan register: The oldest original Morgan 4-4
- Matching numbers: chassis and motor original
- FIVA Identity Card no. 1001 dated March 30, 1992 (category M/0)
- Very nice original condition, slight signs of usage
- Road-legal (code 180 – veteran)



Gutachten:

H. J. Orton, Archivar, Morgan Club England, vom 3. Januar 1973 (mit der Bestätigung, dass es sich um den weltweit ältesten Morgan 4-4 handelt)

W. J. Walwin, Direktor, Morgan Motor Company, England, vom 28. Februar 1983 (mit der Bestätigung der matching numbers betreffend Chassis/Motor)

FIVA Identity Card Nr. 1001 vom 30. März 1992 (Kategorie M70)

Dokumentation:

Bestätigungsschreiben Morgan Motor Company, England

Bestätigungsschreiben Morgan Club, England

Original-Fahrzeugausweis von 1956 bis 1963 mit vielen Einträgen

Zoll- und Prüfungs-Papiere von der Einfuhr nach Holland, 1977

Zoll- und Prüfungs-Papiere von der Einfuhr in die Schweiz, 1984

Umfangreiche Belege und Rechnungen von diversen Firmen, die den Morgan z.T. restauriert und intensiv unterhalten haben.

Literatur:

Vgl. Automobil Katalog, 1949, S. 157 (Morgan 4-4)

Provenienz:

Fertiggestellt am 2. Juli 1936

Ausgeliefert an Morgan-Händler Cowling & Chadwick (Adresse unbekannt)

Mr. S., England, 1973 (erster bekannter Besitzer)

Kevin Frenck, Riverside Motors (1976 von oben genannter Person erworben)

KPW Boojk, Koog a/d Zaan, Holland (1977 von oben genannter Person erworben)

Derzeitiger Schweizer Privatbesitzer, Meggen (1984 von oben genannter Person erworben)

Der Morgan 4-4 Sport

Die Morgan Company wurde 1909 von Harry F. S. Morgan in Malvern Link / Worcestershire gegründet. Zunächst wurden nur dreirädrige Fahrzeuge in verschiedensten Varianten gebaut. Erst 1935 entstand der erste Prototyp eines vierrädrigen Automobils. Dieses wurde zu Beginn schlicht Morgan 4-4 genannt. 4-4 stand für 4 Räder mit 4 Zylindern. Das war ein Novum für die Firma.

1936 ging eine erste Vorserie von 50 Stück Morgan 4-4 (Flat Radiator) in die Produktion. Diese Vorserie war anhand der nach hinten öffnenden Türen einfach zu erkennen. Alle weiteren Morgan 4-4 Modelle wurden anschliessend mit normal öffnenden Türen angeboten. Der Morgan 4-4 war somit das erste 4-Rad-Modell von Morgan. Ein Fahrzeug, das sich bezüglich Konstruktion und Technik über Jahrzehnte bewährt hatte und das in seiner ursprünglichen Form noch heute produziert wird. Auch 80 Jahre nach der Einführung am Markt. Mit dieser langen Produktions-Dauer ist der Morgan 4-4 somit jenes Fahrzeug, welches weltweit am längsten in Serie produziert wird!

Das angebotene Fahrzeug

Unser Morgan 4-4 wurde am 2. Juli 1936 als Nummer 037 produziert und an die Morgan-Spezialisten Cowling & Chadwick ausgeliefert. Dies bestätigt der Morgan Sports Car Club aus England in einem Schreiben aus dem Jahre 1973. Darin wird zudem vermerkt, dass es sich bei der Fahrzeug-Nummer 037 um den ältesten im Register vermerkten Morgan 4-4 handelt. Die speziellen Türen, die sich von vorne nach hinten öffnen lassen, verraten, dass das angebotene Fahrzeug mit der Nummer 037 zu der besagten Vorserie von 50 Stück gehörte. In einem weiteren Schreiben vom 28. Februar 1983 bestätigt der damalige Direktor W. J. Walwin von der Morgan Motor Company, dass die Fahrgestell-Nummer 037 und die Motor-Nummer M29 (Coventry Climax Motor mit 1'122 cm³ Hubraum) dem originalen Auslieferungszustand entsprechen und somit alles ‚matching‘ bei diesem Fahrzeug ist.





Die Besitzerschaft des Fahrzeuges ist jedoch nicht lückenlos auszumachen. So ist die Zeit von der Erstauslieferung bis 1956 zum heutigen Zeitpunkt nicht bekannt. Von 1956 bis 1963 existiert dann wieder ein originales Personen-Register-Dokument (Registration-Book vom East Sussex County Council in Lewes), in welchem diverse Besitzer gelistet sind.

Danach finden sich in den Unterlagen erst wieder Dokumente ab 1973. Konkret liegt ein Schreiben vom Morgan Sports Car Club vor, welches dem damaligen Besitzer, Mr. Seales, die Authentizität des Fahrzeuges bestätigt. Mr. Seales hatte den Morgan 4-4 noch bis 1976 in seinem Besitz. Dann verkaufte er den Morgan an die Firma Riverside Motors in England. Diese wiederum verkauft den Morgan im 1977 in die Niederlande an den Autohändler KPW Booy in Koog ald Zaan. Nach 7 Jahren, im 1984, wurde der aktuelle Schweizer Besitzer auf dieses rare Fahrzeug in Holland aufmerksam. Ihm gefiel, was er sah, und er kaufte den seltenen Morgan 4-4 der ersten Serie. Er importierte den Morgan in die Schweiz und liess das Fahrzeug noch im gleichen Jahr auf dem Strassenverkehrsamt prüfen.

Der Morgan 4-4 befindet sich in einem sehr guten Zustand. Optisch sieht der Morgan schön aus – nicht perfekt – einige Gebrauchsspuren sind auszumachen. Hingegen präsentiert sich die Technik von ihrer guten Seite. Motor und diverse Anbauteile wurden vor Jahren komplett restauriert. Der Morgan ist ein zuverlässiger ‚Daily Driver‘, der speziell ist, der rar ist und der ausserordentlich viel Spass macht.

Beim angebotenen Fahrzeug handelt es sich nachweislich um den ältesten, originalen Morgan 4-4 der Welt. Das Fahrzeug wurde regelmässig gefahren. Den Zustand würden wir als schön mit Gebrauchsspuren bezeichnen. Das Fahrzeug ist bekannt in der Oldtimer-Szene – die Akzeptanz für mögliche Rally-Einsätze ist sehr gross. Diese Ausgangslage sollte jeden Sammler und Enthusiasten interessieren. Denn: wann hat man sonst die Chance, eine solche Rarität kaufen zu können?

The Morgan 4-4 Sport

The Morgan Company was founded by Harry F. S. Morgan in Malvern Link / Worcestershire in 1909. Initially, the company only built three-wheel vehicles in many variations. The first prototype of a four-wheel car was not built until 1935 and was in the beginning simply called Morgan 4-4. The appellation 4-4 stood for 4 wheels with 4 cylinders. This was a novelty for the company.

In 1936 a first pilot series of 50 Morgan 4-4 (flat radiator) went into production. This pilot series was easily identifiable by the doors opening towards the rear. All other Morgan 4-4 models were subsequently built with the doors opening normally.

The Morgan 4-4 was thus the first 4-wheel Morgan model. A car that had proven its worth for decades with regard to construction and technology and that is produced in its original design to this day – 80 years after being launched. This long production period makes the Morgan 4-4 the car that has been produced in series for the longest time worldwide!

The car offered

Our Morgan 4-4 was completed on July 2, 1936 as number 037 and delivered to the Morgan-specialists Cowling & Chadwick. This has been confirmed by the English Morgan Sports Car Club in a letter dating from 1973. The letter also states that vehicle number 037 is the oldest Morgan 4-4 registered. The special doors, opening from front to back, reveal that the vehicle no. 037 on offer belonged to the said pilot series of 50 cars.

In another letter dated February 28, 1983, the then director W. J. Walwin of Morgan Motor Company confirmed that the carriage number 037 and the motor number M29 (Coventry climax motor of 1'122 cc displacement) correspond to the original condition at delivery and that everything in this vehicle is matching.

However, ownership of the vehicle cannot be traced completely. Thus, ownership during the time from first delivery until 1956 is presently unknown. From 1956 to 1963 there is an original personal registration document (registration book of East Sussex County Council in Lewes), where different owners are listed.

After this, ownership is only documented as from 1973. In fact, there is a letter from the Morgan Sports Car Club confirming to the then owner, Mr. S., the authenticity of the car. Mr. S. owned the Morgan 4-4 until 1976, when he sold it to Messrs. Riverside Motors in England. This company in turn sold the Morgan to car dealer KPW Booij in Koog ald Zaan, Netherlands, in 1977. After 7 years, in 1984, this rare car came to the attention of the present Swiss owner in Holland. He liked what he saw and bought the rare Morgan 4-4 of the first series. He imported the Morgan to Switzerland and had the vehicle inspected by the road traffic department.

The Morgan 4-4 is in excellent condition. It is visually attractive – not perfect – with some traces of usage. Technically it is in good shape. Engine and different attached parts were completely restored some years ago. The Morgan is a reliable daily driver that is special, that is rare and that is great fun to drive.

The vehicle offered is demonstrably the world's oldest original Morgan 4-4. The car was driven regularly. We would call the condition beautiful with traces of usage. The car is known in the vintage car scene – there is a very high acceptance for possible rally entries. This situation should be interesting from the outset to every collector and enthusiast. Because – whenever will there be another opportunity of buying such a rarity?





3

Mercedes Benz 250SE Coupé, Jg. 1967

Chassis-Nummer: 111 02110084371

Motor-Nummer: 129 981 (129 982 – MB Tausch-Aggregat)

CHF 62 000 / 82 000.–

EUR 57 400 / 76 000.–

- Sehr schöner und authentischer Gesamtzustand
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14562 vom April 2016
- Interessantes Fahrzeug mit originale Mercedes Benz Tausch-Motor
- Aktuelle Strassenzulassung (19. Dezember 2014 / Code 180 – Veteran)

- Very beautiful and authentic overall condition
- FIVA Identity Card SMVC no. 14562 dated April 2016
- Interesting car with original Mercedes Benz exchange engine
- Road-legal (December 19, 2014 / code 180 – veteran)

Gutachten:

FIVA Identity Card SMVC Nr. 14562 vom April 2016

Dokumentation:

Diverse Unterlagen aus der Geschichte zum Fahrzeug (Rechnung, Beschreibungen, etc.) von den beiden bekannten Vorbesitzern.

Provenienz:

I. Inverkehrsetzung am 1. Mai 1967 – erster Besitzer bis heute unbekannt

Von 1967 bis 2005 – Besitzerschaft bis heute nicht bekannt
H. C., Hergiswil (2005 vom Vorbesitzer erworben)

MB Cars, Mitrasch Bösiger, Neuenkirch (2013 von oben genannter Person erworben)

Aktuell Schweizer Privatbesitz, Adligenswil (2014 von oben genannter Person erworben)

Mercedes Benz (W111)

1961 waren die neuen Coupés und Cabriolets der Baureihe W111 mit der Typenbezeichnung 220 SEb erschienen und hatten neue Massstäbe bezüglich Sicherheit und Komfort gesetzt. 1965 profitierten das Coupé und das Cabriolet vom Motor der Oberklassen-Limousine 250 SE. Fortan standen dem eleganten Zweitürer stolze 150 PS zur Verfügung. Grössere Räder und Scheibenbremsen an allen vier Rädern gehörten ebenfalls zu den weiteren Optimierungen, die man dem 250 SE als Coupé und als Cabriolet verbaute. Gut zwei Jahre lang wurden die Coupés in dieser Art produziert. Diese Fahrzeuge sorgten mit ihrem geschmeidigen Antrieb und dem hohen Komfortniveau für viel Freude bei der Kundschaft. In der Schweiz zahlte die Kundschaft für das Coupé CHF 35'800.–, während die Limousine CHF 24'350.– kostete.

Bevor die Ablösung in Form des Modells 280SE Coupé präsentiert wurde, konnten bis Dezember 1967 gesamthaft 5'259 Stück zweitürige und fünfsitzige Fahrzeuge verkauft werden. Optisch waren die Unterschiede zu den Vorgänger- und Nachfolger-Modellen sehr gering. Die zeitlose Form bedurfte kaum einer Retusche und wirkt auch heute noch sehr elegant und hochwertig.

Das angebotene Fahrzeug

Am 1. Mai 1967 war der grosse Tag für dieses schöne Mercedes Benz 250SE Coupé. Denn an diesem Tag war die erste Inverkehrsetzung. Der erste Besitzer durfte sein schönes Coupé in Empfang nehmen. Leider ist uns dieser Besitzer bis heute nicht bekannt. Und wer das Fahrzeug zwischen den Jahren 1967 bis 2005 im Besitz hatte, weiss man ebenfalls nicht. Das ist sehr schade – denn das 250SE-Coupé überzeugt durch seinen schönen und authentischen Zustand. Eine vollständige Provenienz hätte das Gesamtbild mit Sicherheit gut abgerundet. Nichts desto trotz – das Mercedes Benz Coupé wurde in einer traumhaft schönen Farbkombination produziert: Aussenfarbe 181H (hellbeige) und das Dach in 460G (dunkelrotbraun). Und das Intérieur wurde in Cognac-farbigem Leder ausgearbeitet. Eine Kombination, die von sehr viel Geschmack zeugt – der Erstbesitzer hatte die Farbkombination sehr sorgfältig und sicher ausgesucht.

Weiter ist zu erwähnen, dass in den vergangenen Jahren der originale Motor gegen ein originales Mercedes Benz Tausch-Aggregat gewechselt wurde. Aus welchen Gründen ist nicht bekannt. In den Unterlagen ist auch kein Hinweis zu finden. Es wird einzig auf der





Beschriftungs-Platte am Motor darauf hingewiesen, dass es sich beim bestehenden Motor um ein baugleiches und originales Mercedes Benz Austausch-Aggregat handelt. Dieses läuft sehr zuverlässig und passt zum 250SE Coupé.

Die letzten beiden Besitzer, die das Fahrzeug zwischen 2005 und 2016 in ihrem Besitz hatten, haben das Fahrzeug immer sehr gut unterhalten und gewartet. Aus dieser Zeitspanne sind denn auch viele Belege für die geleisteten Arbeiten vorhanden. Und so präsentiert sich das Mercedes Benz Coupé heute in einem sehr guten Allgemeinzustand.



Schöne Mercedes Benz Coupés sind rar. Die schöne Farbkombination, das Lederinterieur und der gute Zustand sind mit Sicherheit Aspekte, die diesen Klassiker reizvoll machen. Bezogen auf das Tausch-Aggregat können wir die Aussage machen, dass es sich um einen originalen Mercedes Benz-Motor handelt. So gesehen ist die Geschichte bei diesem Fahrzeug eine runde, stimmige Sache!

Mercedes Benz (W111)

The new coupés and convertibles of the construction range W111 type 220 SEb appeared on the market in 1961 and set standards with regard to safety and comfort. In 1965, the coupé and the convertible benefited from the engine of the luxury-class saloon 250 SE. Thus, the elegant two-door car proudly featured 150 PS. Bigger wheels and disc brakes at all four wheels were other improvements built into the 250 SE coupé and convertible. Coupés of this type were built for just over two years. With their smooth drive and the high level of comfort these cars gave much pleasure to their owners. In Switzerland customers paid CHF 35,800 for the coupé, while the saloon cost CHF 24,350.

Before the successor model 280SE coupé was presented in December 1967, a total of 5,259 two-door and five-seater cars were sold.

Visually, the differences between them and their predecessors and successors were few. The ageless design needed hardly a retouch and has an elegant and classy effect to this day.

The car offered

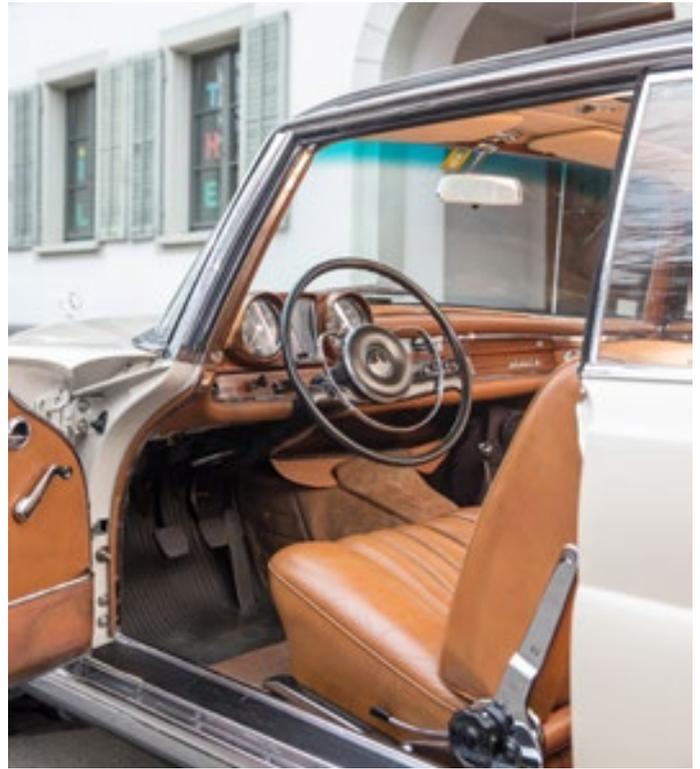
May 1st, 1967, was the big day for this beautiful Mercedes Benz 250SE coupé, when it was first put on the road and handed over to its first owner. Unfortunately, we do not know who was this first owner, and neither do we know who owned the car between 1967 and 2005. This is a great pity, for the 250SE coupé compels by its beautiful, authentic condition. A complete provenance would surely have rounded off this overall impression to perfection. Nonetheless – the Mercedes Benz coupé was produced in a gorgeous colour combination: outside in 181H (light beige) and the roof in 460G (dark auburn). The interior has been done in cognac-coloured leather. A combination that shows a lot of taste – the first owner had chosen the colour combination carefully and with a sure taste.

We also like to mention that in the past years the original engine was replaced by an original Mercedes Benz exchange motor-unit. The reasons are not known and the documents do not give any clues. Only

the identification plate on the engine states that the existing engine is an identical and original Mercedes Benz exchange motor-unit. It runs very reliably and matches the 250SE coupé.

The last two owners of the car between 2005 and 2016 had the car serviced regularly and kept it in good condition. All the receipts for these works are available for this period. The Mercedes Benz coupé is today in excellent general condition.

Beautiful Mercedes Benz coupés are rare. The beautiful colour combination, the leather interior and the good condition are definitely aspects that make this classic car attractive. With reference to the exchange motor-unit we can assure that it is an original Mercedes Benz engine. Viewed in this light, the history of this car feels inherently consistent.





4*

Austin Healey 100 SIX (BN6), Jg. 1958

Chassis-Nummer: BN6-L/2447

Motor-Nummer: 26D-RU-H/67448

CHF 70 000 / 90 000.–

EUR 67 800 / 83 300.–

- Originaler Austin-Healey 100/6
- Matching-Numbers – BMIHT-Zertifikat Nr. 2006/8794
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14575 vom April 2016
- Sehr guter Zustand – 2005 Steve Pike-Restaurierung, Australien
- Ältere Strassenzulassung (23. September 2008 / Code 180 – Veteran)

- Original Austin-Healey 100/6
- Matching numbers – BMIHT-certificate no. 2006/8794
- FIVA Identity Card SMVC no. 14575 dated April 2016
- Very good condition – 2005 Steve Pike restoration, Australia
- Road-legal since September 23, 2008 (code 180 – veteran)

Gutachten:

British Motor Industry Heritage Trust, Zertifikat Nr. 2006/8794 vom 29. Juni 2006

FIVA Identity Card SMVC Nr. 14575 vom April 2016

Dokumentation:

Leider ist keine Dokumentation vom Fahrzeug mehr vorhanden. Sämtliche Unterlagen gingen bei Räumungsarbeiten verloren.

Literatur:

Bruno von Rotz, Austin-Healey 100 Six – mehr Platz und zwei zusätzliche Zylinder für den Roadster, vom 30. März 2016, unter www.zwischengas.com

Bruno von Rotz, Austin-Healey 100 Six, Für Sonne im Herzen und im Nacken, in: 20 Minuten vom 2. April 2016

Provenienz:

Fertiggestellt am 12. August 1958

Erster, unbekannter Besitzer, USA (1958 ausgeliefert)

Steve Pike, Darley, Victoria, Australien (ca. 2005)

M. E. T. (am 29. Juni 2006 von oben genannter Person erworben)

S. K., Birsfelden (2008 von oben genannter Person erworben)

P. M., Basel (2009 von oben genannter Person erworben)

Derzeitiger Schweizer Privatbesitzer, Basel (2012 von oben genannter Person erworben)

Der Austin Healey 100 SIX (BN6)

In den frühen 1950er-Jahren entwickelte der ehemalige Rally-Rennfahrer Donald Healey ein eigenes, neues Fahrzeug, das in Sachen Design und Leistung die damaligen Firmenbesitzer der British Motor Corporation so sehr überzeugte, dass diese beschlossen, den neuen Healey in die Produktion aufzunehmen. 1952 wurde dieses neue Modell, welches von nun an als Austin Healey 100 bezeichnet wurde, an der Earls Court Motor Show in London vorgestellt. Die Bezeichnung Austin-Healey 100 deutete so auf solide Leistungsmerkmale hin. Denn nicht sehr viele Fahrzeuge vermochten zu dieser Zeit eine konstante Geschwindigkeit von 100 Meilen pro Stunde (160 km/h) zu erbringen!

1955, nach drei Jahren und über 10'000 produzierten BNI-Modellen, wurde die Weiterentwicklung des Austin Healeys mit der Bezeichnung BN2 vorgestellt. Diese BN2-Modelle waren in einer Standard-Version (Mod. 100/4 mit 90 PS Leistung) und einer schnelleren Le Mans-Variante (100M) erhältlich. Jedoch immer noch auf der Basis des 4 Zylinder-Motors mit 2.6 Liter Hubraum.





Ab Mai 1956 wurde mit dem Austin Healey BN4 eine neue Ära lanciert. Ein neuer Reihen-Sechszylinder Motor mit 102 PS Leistung und ein neues Platzangebot von 2+2 Sitzen waren die Hauptmerkmale. Mit dem BN6-Modell, welches ab 1958 auf den Markt kam, konnte nochmals eine Leistungssteigerung erzielt werden. Der überarbeitete Sechszylinder vermochte 117 PS zu entwickeln; dies bei gleich bleibendem Hubraum von 2.6 Litern.

Im 1959 wurde dann der Nachfolger mit einem 3.0 Liter Motor und kräftigen 132 PS lanciert. Die Bezeichnung lautete von nun an Austin Healey 3000 MK1; später dann MK2 und MK3. Die Produktion des Austin Healeys lief noch bis 1967. Gesamthaft wurden über 60'000 Fahrzeuge in allen Varianten produziert.

Das angebotene Fahrzeug

Beim angebotenen Fahrzeug handelt es sich um einen originalen Austin-Healey 100/6 (SIX), welcher am 12. August 1958 hergestellt und in die USA ausgeliefert wurde. Gemäss Heritage-Zertifikat war der BN6-Healey in der Farbe Colorado Red lackiert – so, wie der Austin Healey heute dasteht.

Leider verliert sich die gesamte Fahrzeuggeschichte bis in die heutige Neuzeit. Erst 2006 wird M. E. T. als Besitzer aufgeführt. Von ihm erfuhren wir, dass er den frisch restaurierten Austin Healey von Steve Pike (Australien) übernehmen konnte. Auf den Namen M. E. T. wurde auch das Heritage-Zertifikat ausgestellt. Im 2008 konnte dann S. K. das Fahrzeug übernehmen um ein Jahr später diesen an P. M. weiter zu verkaufen. Dieser fuhr den Austin Healey 100 SIX jedoch nur für kurze drei Jahre bevor der Healey-Roadster im 2012 an den heute aktuellen Schweizer Besitzer weiter verkauft wurde.

Aus der Vorbesitzerschaft konnten wir in Erfahrung bringen, dass der angebotene Austin Healey einst bei Steve Pike in Australien restauriert wurde. Und zwar von Grund auf neu. Alles wurde in Stand gestellt

und fein säuberlich hergerichtet. Und so steht der Austin Healey heute noch da. In leuchtendem Colorado-Rot mit dem passenden Reihen-Sechszylinder und 2.6 Liter Hubraum. Technisch ist der Healey sehr gut im Zustand. Die Technik funktioniert bestens, das Intérieur überzeugt und die Farbkombination ist angenehm frisch. Alles in allem ein starkes und solides Fahrzeug.

Steve Pike, Australia

Der Restaurations-Betrieb von Steve Pike, die Marsh Classic Restoration in Darley / Victoria, Australien, ist einer der weltweit führenden Austin Healey Restaurations-Betriebe. Bekannt wurde Steve Pike für seine Arbeiten an den legendären Sebring-Fahrzeugen, den Austin Healey 100S (Sebring). Die Firma ist noch immer aktiv und gilt als Top-Referenz in diesem anspruchsvollen Umfeld.

Wir sind der Meinung, dass ein originaler 100/6 Austin Healey immer etwas Spezielles und Gesuchtes ist. Diese Fahrzeuge bereiten mit Sicherheit sehr viel Freude auf den künftigen Ausfahrten. Nicht zuletzt auch deshalb, weil der bekannte Steve Pike den 100 SIX in einen bemerkenswert schönen und zuverlässigen Zustand versetzte.

The Austin Healey 100 SIX (BN6)

In the early 1950ies, the former rally driver Donald Healey developed his own new car whose design and performance were so convincing to the owners of the British Motor Corporation, that they decided the take up the production of the new Healey. In 1952, this new model, which from then on was called Austin Healey 100, was shown at the Earls Court Motor Show in London. The name Austin-Healey 100 referred to respectable performances, as not many cars of that time were able to do a constant 100 miles/hour (160 km/h)!

In 1955, after three years and more than 10,000 BN1 models produced, the next development stage of the Austin Healey named BN2 was presented. These BN2 models were available in a standard version (mod. 100/4 with 90 PS) and a faster Le Mans version (100M). However, they were still built on the basis of the 4-cylinder engine with 2.6 litres cc.

As from May 1956 a new era was launched with the Austin Healey BN4. Main characteristics were a new six-cylinder inline engine with 102 PS and a new 2+2 seating arrangement. With the BN6 model, which came on the market as from 1958, another increase in performance was achieved. The revised six-cylinder was able to develop 117 PS at an unchanged 2.6 litres cc.

In 1959 the successor with a 3.0-liter engine and powerful 132 PS was launched. The name was from now on Austin Healey 3000 MK1, later on MK2 and MK3. Production of the Austin Healey continued until 1967. In all, more than 60,000 cars of all versions were produced.

The car offered

The car offered is an original Austin-Healey 100/6 (SIX), produced on August 12, 1958, and delivered to the USA. As per heritage certificate the BN6-Healey was painted in Colorado red – the same colour as it has today.

Unfortunately, the car's whole history is lost until 2006, when M. E. T. is registered as today's owner. He informed us that he was able to

buy the freshly restored Austin Healey from Steve Pike (Australia). The heritage certificate was also issued to the name of M. E. T. In 2008, S. K. bought the car, only to sell it a year later to P. M. The latter only drove the Austin Healey 100 SIX for three years before selling the roadster in 2012 to the present Swiss owner.

From the previous owners we were informed that the Austin Healey offered was once restored from scratch by Steve Pike in Australia. Everything was repaired and meticulously restored, and the Austin Healey is still in this same condition. Painted in bright Colorado red with the matching six-cylinder inline engine and 2.6-litres cc. The technical condition of the Healey is very good. It functions to the optimum, the interior is beautiful and the colour combination pleasantly bold. All in all a powerful and robust car.

Steve Pike, Australia

The restoration workshop of Steve Pike, Marsch Classic Restoration in Darley / Victoria, Australia, is one of the world's leading Austin Healey restoration companies. Steve Pike became famous for his work at the legendary Sebring cars, the Austin Healey 100S (Sebring). The company is still active and is considered a top reference in this challenging business.

We believe that an original 100/6 Austin Healey will always be something special and coveted. This vehicle will definitely be much fun to drive, not least because the famous Steve Pike has put the 100 SIX in a remarkably beautiful and reliable condition.





5

Ferrari 308 GTS, Jg. 1979

Chassis-Nummer: F106AS28909

Motor-Nummer: F106AE01351

CHF 110000/130000

EUR 101900/120400

- Klassischer und authentischer Gran Turismo Spider
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14611 vom April 2016
- Guter Gesamtzustand – leichte Patina zu erkennen
- Zahnriemen, Wasserpumpe, Servicearbeiten im 2016 gemacht
- Schweizer Zulassung – auf aktuellen Besitzer registriert

- Classic and authentic Gran Turismo Spider
- FIVA Identity Card SMVC no. 14611 dated April 2016
- Good overall condition – slight patina
- Cam belt, water pump, service works done in 2016
- Swiss license – registered in name of present owner

Gutachten:

FIVA Identity Card SMVC Nr. 14611 vom April 2016

Dokumentation:

- Originales Ferrari Serviceheft (Owner's Warranty & Service Book)
- Originales Ferrari Bedienungs-Handbuch (Owner's Manual Book)
- Originales Ferrari Abgas-Wartungsdokument
- Originale Ferrari Board-Mappe mit allen ergänzenden Dokumenten
- Originale Blaupunkt Bedienungsanleitung (Radio: Frankfurt Stereo US)
- Originale Recaro Einbau- und Bedienungsanleitung (inkl. Garantieschein)
- Abgas-Wartungsdokument
- Diverse Rechnungsbeleg von Unterhalts- und Servicearbeiten

Literatur:

- Vgl. Automobil Revue, Zeitung N. 9, vom 04. März 1971, S. 3
- Vgl. Ferrari 365 GTC/4 Website und Registry (in englischer Sprache)

Provenienz:

Ausgeliefert durch Ferrari USA, Nord Amerika, Paoli PA (11. Mai 1979)

Erster Besitzer C. C., Okarche, Oklahoma, USA

B. H., Orlando, Florida, USA (1984 von oben genannter Person erworben)

European Sportscar Inc., Longwood, Florida, USA (1987 von oben genannter Person erworben)

Derzeit in Schweizer Privatbesitz (1987 von oben genanntem Unternehmen erworben)

Der Ferrari 308 GTS (F106)

1975 stellte Ferrari den von Pininfarina eingekleideten 308 GTB vor. Dieses neue Modell sollte den von Bertone gezeichneten Ferrari Dino 308 GT/4 mit 2+2 Sitzen bzw. den Ferrari Dino 246 GT ablösen. Zunächst wurden die 308 GTB-Karosserien komplett aus Kunststoff gefertigt. 1977 wechselte Ferrari wieder zu konventionellem Stahlblech. Im gleichen Jahr präsentierte Ferrari noch eine offene Version, welche als 308 Gran Turismo Spider (GTS – Targa-Dach) benannt wurde.

Die beiden 308-Versionen (GT und GTS) hatten viel gemeinsam. So auch den mit vier obenliegenden Nockenwellen ausgerüsteten Dreiliter-V8-Motor, der mit einer üppigen Vergaserbestückung 255 PS produzierte und für standesgemässen Vortrieb sorgte.

Gravierende Schwächen hatte der Ferrari 308 GTB (und auch sein Bruder GTS) keine. Dies bestätigte auch die Umfrage, die Road & Track 1983 bei Ferrari-Besitzern durchführte. Die Kernaussage dieser Umfrage meinte, dass der Ferrari 308 der beste je gebaute All-round-Ferrari sei. Nach rund 12'000 Exemplaren wurde der 308er Mitte der Achtzigerjahre durch den Ferrari 328 ersetzt. Dieser wurde als sanfte Weiterentwicklung auf den Markt gebracht.

Das angebotene Fahrzeug

Unser Ferrari 308 GTS wurde vom offiziellen Ferrari Importeur in Nordamerika am 11. Mai 1979 ausgeliefert. Der erste Besitzer, C. C., war ein Autokenner, ein Garagist, der diesen offenen Ferrari für sich bestellt und gekauft hatte. Er genoss den schönen Gran Turismo Spider die ersten paar Jahre. 1984 verkaufte der erste Besitzer aus Oklahoma seinen Ferrari 308 weiter nach Orlando, Florida an B. H. Von 1984 bis Mitte 1987 war der schöne 308er in Florida registriert. Zur gleichen Zeit war auch ein Schweizer Ferrari-Enthusiast in Florida in den Ferien. Der Zufall wollte es, dass dieser Ferrari-Kenner 1987 dem lokalen Autohändler, European Sportscar Inc. in Longwood, Florida, einen Besuch abstattete. Der schöne Ferrari 308 GTS stand vor Ort und war zum Verkauf ausgeschrieben. Als Kenner dieser Italienischen Fahrzeuge war ihm sofort klar, dass dies die Chance für einen Ankauf des 308ers war. Begeistert vom Fahrzeug und getragen von der lockeren Ferienstimmung entschloss er sich, das angebotene Fahrzeug zu übernehmen und vorerst als Ferien-Gefährt zu nutzen.



Nach seinen Ferien, im Herbst 1987, sollte der Ferrari dann in die Schweiz überführt werden.

Und so begann die neue Geschichte des schönen 308 GT Spiders. Nach der Einführung 1988 in die Schweiz und anschliessender Registrierung auf seinen Namen stand das Objekt der Begierde nun in seiner Garage. Alles war in Ordnung – die Nummern (Chassis und Motor) waren stimmig, die Dokumenten-Mappe mit allen Ferrari-Büchern war vollständig vorhanden, der Zustand präsentierte sich ebenfalls sehr gut und die Motivation, den Ferrari zu fahren, war noch nie grösser. Ein Traum ging in Erfüllung.

Nach 29 Jahren und vielen schönen Ausfahrten sollte diese Geschichte wieder eine Wende nehmen. Da der aktuelle Schweizer Besitzer in der Zwischenzeit ebenfalls 29 Jahre älter geworden ist, hat er sich entschlossen, den Ferrari 308 GTS altershalber weiter zu geben. Und so steht der Ferrari-Klassiker heute im Angebot der Fischer Classic Car Auktion.

Der Zustand des Fahrzeuges kann als original und authentisch beschrieben werden. Technisch wurde das Fahrzeug im 2016 aufbereitet. Der Zahnriemen inklusive Wasserpumpe wurde ersetzt. Ebenfalls wurde ein grosser Service gemacht und neue Pneu aufgezogen. Optisch befindet sich der Ferrari 308 in einem ansprechenden Zustand. Patina ist zu erkennen – jedoch keine substanziellen Mängel. Die Recaro-Sitze wurden 1981 vom ersten Besitzer installiert. Das belegen die Installations-Anleitung und die Garantie-Zertifikate von Recaro, die der Ferrari Board-Mappe beiliegen.

Der Ferrari 308 GTS im Fernsehen: Magnum

Tomas Magnum (Detektiv), T.C. (Heli-Pilot), J. Higgins (Verwalter) mit seinen Hunden Apollo & Zeus und der Ferrari 308 GTS waren das Sinnbild der Jugend der 1980er Jahren. Die Fernsehsendung Magnum stand für solide und spannende Unterhaltung am Samstag-Abend. Das Kennzeichen ROBIN-1 am Ferrari von Robin Masters ist legendär. Noch heute lebt eine ganze Generation von diesen Erinnerungen!

Die Ferrari 308 GTS-Modelle sind einfach schön. Eine Pininfarina-Karosserie, die überzeugt und die von vielen mit Respekt gelobt wird. Das angebotene GTS-Modell ist eine originale US-Auslieferung – daher die grossen Stoss-Stangen und die Seitenblinker. Mit einfachen Handgriffen lässt sich diese US-Version wieder in eine Europäische-Version zurückbauen. Die gute Substanz mit nur drei Vorbesitzern und vor allem die attraktive Schätzung stimmen bei diesem Fahrzeug.

The Ferrari 308 GTS (F106)

In 1975 Ferrari presented the 308 GTB with a body by Pininfarina. This new model was to replace the 2+2 Ferrari Dino 308 GT/4 designed by Bertone resp. the Ferrari Dino 246 GT. Initially, the 308 GTB body was made completely of plastic. In 1977 Ferrari changed back to conventional sheet steel. In the same year, Ferrari also presented an open version that was called 308 Gran Turismo Spider (GTS-Targa roof).





The two 308 versions (GT and GTS) had a lot in common, such as the 3-ltr. V8 engine fitted with four overhead camshafts, which achieved 255 PS with its generous carburettor assembly and took made for a befitting forward thrust.

The Ferrari 308 GTB (and its sibling GTS) had no serious weaknesses. This was confirmed by the survey made in 1983 by Road & Track amongst Ferrari owners. The quintessence of this survey was that the Ferrari 308 was the best all-round Ferrari ever built. After about 12,000 specimens built, the 308 was replaced in the middle of the 1980ies by the Ferrari 328, which was put on the market as a cautious development.

The car offered

The official Ferrari importer in North America delivered our Ferrari 308 GT on May 11, 1979. The first owner, C. C., was a car expert, a garage owner who had ordered and bought this open Ferrari for himself. He enjoyed the beautiful Gran Turismo Spider for a few years. In 1984 this first owner from Oklahoma sold his Ferrari 308 to B.H. from Orlando, Florida. From 1984 to the middle of 1987 the beautiful 308 was registered in Florida.

At the same time a Swiss Ferrari enthusiast was on vacation in Florida. Chance had it that in 1987 this Ferrari expert visited the local car dealer, European Sportscar Inc. in Longwood, Florida. The beautiful Ferrari 308 GTS stood in the shop and was offered for sale. As a connoisseur of these Italian cars he knew right away that this was his chance for buying a 308. Fascinated by the car and in an easy-going holiday mood, he decided to buy the car offered and use it right away. At the end of his vacation in autumn 1987 the Ferrari was then transported to Switzerland. Thus started the new story of the beautiful 308 GT Spider. After the new owner had transferred it to Switzerland in 1988 and had it registered in his name, the object of his desire now stood in his garage. Everything was okay – the numbers (chassis

and motor) were right, the document file with all Ferrari books was complete, the condition looked very good and the motivation to drive the Ferrari was never stronger. A dream became true.

29 years and many pleasant excursions later the story was to take another turn again. The present owner having also aged by 29 years in the meantime, he decided to part with the Ferrari 308 GTS for this very reason. And thus the Ferrari classic car is today offered in the Fischer Classic Car Auction.

The condition of the car can be described as original and authentic. The mechanics of the car were overhauled in 2016. The cam belt including the water pump was replaced. A big inspection was made and new tyres fitted. Visually the Ferrari 308 is in an appealing condition. Patina can be seen – but no substantial defects. The Recaro seats were installed in 1981 by the first owner, as shown by the installation manual and the Recaro guarantee as included in the Ferrari document kit.

The 308 GTS in TV: Magnum

Tomas Magnum (detective), T.C. (helicopter pilot), J. Higgins (manager) with his dogs Apollo & Zeus and the Ferrari 308 GTS were the symbol of youth in the 1980ies. The TV-series Magnum stood for solid and thrilling Saturday-evening entertainment. The number plate ROBIN-1 on Robin Master's Ferrari is legendary. A whole generation still lives with these memories.

The Ferrari 308 GTS models are simply beautiful. A Pininfarina body that is appealing and respectfully praised by many. The GTS model offered is an original delivery to the USA, which explains the big bumpers and lateral indicators. With a few simple steps this US version can be changed back to the European version. The good substance, three previous owners only and above all the attractive estimate speak for this car.



6

Singer 1.5 Ltr. Sport Le Mans, Jg. 1936

Chassis-Nummer: LM64

Motor-Nummer: MI56

CHF 110 000 / 130 000.–

EUR 102 000 / 120 000.–

- Originales Fahrzeug – Nr. 64 von total 70 gebauten Fahrzeugen
- Matching-Numbers gemäss Singer Register
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14558 vom April 2016
- Sehr guter Gesamtzustand – von 1995–2000 komplett restauriert
- Aktuelle Strassenzulassung (14. Februar 2011 / Code 180 – Veteran)

- Original car – no. 64 of a total of 70 cars built
- Matching numbers as per Singer register
- FIVA Identity Card SMVC no. 14558 dated April 2016
- Very good overall condition – completely restored from 1995–2000
- Road-legal (February 14, 2011 / code 180 – veteran)

Gutachten:

FIVA Identity Card SMVC Nr. I4558 vom April 2016

Dokumentation:

Diverse handschriftliche Aufzeichnungen über alle Besitzer seit der Erstausslieferung. Ergänzend dazu Informationen aus dem Singer-Register in England. Der derzeitige Besitzer ist noch immer im Singer Owners Club und das Fahrzeug entsprechend noch immer in diesem Register eingetragen.

Provenienz:

Ausgeliefert am 28. Januar 1936 – I. Inverkehrsetzung am 11. Februar 1936

Erster Besitzer C.A. Hall, St. Leonards, England

Von 1936 bis 1995 diverse Besitzer aus dem Süden Englands bekannt: Sussex, Surrey, Gloucester, Swindon und dann Kent im Südosten Englands.

C. T., Appledore, Kent, GB (1995 vom Vorbesitzer erworben)

P. M. S., Benenden, Kent, GB (1999 von oben genannter Person erworben)

D. P., Bude, Cornwall, GB (am 15. März 2004 von oben genannter Person erworben)

Cornelius Trevor, Appledore, Kent, GB (2006 von oben genannter Person erworben)

Aktuell Schweizer Privatbesitz, Luzern (2006 von oben genannter Person erworben)

Singer 1.5 Ltr. Sport Le Mans

Für viele, wenn nicht die meisten, wird ein Singer Nine Le Mans wie ein Bruder der MG-Sportwagen TA/TB/TC aussehen. Dabei prägte der Singer-Sportwagen die Konkurrenz und nicht umgekehrt. Der Singer galt als Messlatte und war zuerst in Wettfahrten zu schlagen. Technisch waren die Singer Sportwagen mit oberliegender Nockenwelle und hydraulischen Bremsen die Vorreiter für viele.

Bereits 1875 gründete der begnadete Ingenieur George Singer eine Firma zur Herstellung von Fahrrädern. Er war damit sehr erfolgreich und fand den Weg letztlich via Motorfahrrad zum Automobil. Mit dem Singer Ten glückte 1912 der eigentliche Durchbruch. Es folgte der Singer Junior und dann der Singer Nine. Natürlich wurde der fortschrittliche Roadster sofort bei Motorsport-Wettbewerben und namentlich in Le Mans eingesetzt.

1933 nahm der Singer als Viersitzer am 24-Stunden-Rennen teil und wurde überraschender Dreizehnter im Gesamtklassement. Das war ein hervorragendes Resultat. Aber noch wichtiger war, dass er als erster britischer Wagen ohne Kompressor in der Klasse 1100 cm³ den Rudge Whitworth Cup gewinnen konnte. Im Jahr darauf fuhr der kleine Singer Nine Sportwagen beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans 2'203 Kilometer weit. Auch das war eine beeindruckende Leistung. Den Erfolgen von Le Mans folgten Siege in Brooklands und in zahlreichen anderen Rennen. Auch für Privatiers waren die Singer Nine Le Mans ideale Wettbewerbsgeräte. Vom Rennsporterfolg wurde natürlich profitiert und neben den Vierzylinder-Le-Mans-Fahrzeugen entstanden auch Sechszylinder-Varianten – 1,5 Litre Le Mans genannt und rund 50 PS stark.





Mit seinem Reihensechszylinder mit hängenden Ventilen und obenliegender über Ketten angetriebenen Nockenwellen verkörperte der Singer eine Bauweise, die noch Jahrzehnte "State of the Art" bleiben würde. Der Singer 1,5 Litre Le Mans kostete £ 375 und lag damit preislich über die Hälfte höher als die Vierzylinder-Version. Dies verhinderte eine starke Verbreitung. Gesamthaft wurden gerade mal 71 Fahrzeuge vom 1.5 Ltr. Le Mans in Handarbeit produziert. Das von uns angebotene Fahrzeug ist der 64. Le Mans (LM64).

Das angebotene Fahrzeug

Unser Singer 1.5 Ltr. Le Mans (LM64) hat bereits eine 80-jährige Provenienz! Alle Besitzer sind bekannt. Das Fahrzeug war immer in englischem Besitz bzw. immer in England registriert (DY9255). Auch der aktuelle Schweizer Besitzer war lange in England wohnhaft und hatte diesen ausserordentlich guten Singer Le Mans im Juni 2006 beim Spezialisten, Cornelius Trevor, entdeckt und gekauft.

Das Fahrzeug ist in vielerlei Hinsicht sehr reizvoll. Einerseits ist die Besitzerschaft seit 1936 bekannt. Einer der Vorbesitzer hatte sich die Mühe genommen und eifrig recherchiert. Dabei stützte er seine Erkenntnisse auf die verschiedenen Log Books, die bei den offiziellen Ämtern in England hinterlegt waren. Aus diesen Registern geht hervor, dass der Singer Le Mans (Chassis Nr. LM64) die Nummer 64 von nur 71 handgefertigten Le Mans-Fahrzeugen ist. Auch die Motornummer (M156) ist korrekt. Der Singer ist also noch immer in der gleichen Konfiguration wie zur Zeit der Erstausslieferung.

Der Singer unterlief in den Jahren 1995 bis 1999 einer Komplett-Restauration beim Spezialisten Trevor Cornelius, einem Singer-Kenner und -Teilelieferanten aus Appledore in der Grafschaft Kent. Der aktuelle Schweizer Privatbesitzer hatte die Qualität dieses Singer Le Mans bei Trevor Cornelius erkannt und den raren Klassiker im Juni 2006 für sich gekauft. Zu diesem Zeitpunkt war der Singer noch immer auf die Englische Zulassung DY9255 registriert.

Der neue Besitzer genoss die ländlichen Fahrten mit seinem Singer noch bis 2010. Dann wechselte dieser seinen Wohnsitz zurück in die Schweiz. Und gleichzeitig mit dem Umzug überführte er auch sein Fahrzeug als Umzugsgut in die Schweiz. Die entsprechenden Schweizer Einfuhrdokumente sind vorhanden. Am 14. Februar 2011 wurde der Singer in der Schweiz geprüft und als Veteran (Code 180) zugelassen. Nach fünf Jahren Aufenthalt in der Schweiz trennt sich der aktuelle Schweizer Besitzer nun altershalber von seinem Singer.

Der angebotene Singer 1.5 Liter Le Mans (LM64) ist ein sehr seltenes Fahrzeug. Es wurden lediglich 71 Exemplare gefertigt – von Hand! Es ist ein Fahrzeug, welches seit 1936 eine schöne Geschichte aufweist und das auch nach 80 Jahren noch immer in sehr gutem und überzeugendem Zustand dasteht.

Das ist eigentlich eine Geschichte, die sich fast nach einem schönen Märchen anhört. Bei unserem Singer treffen jedoch alle diese Fakten zu! Und diese Umstände sind es auch, die den Reiz um dieses Fahrzeug ausmachen. Eine Gelegenheit, die wirklich einzigartig ist.

Singer 1.5 Ltr. Sport Le Mans

To many, if not most people, a Singer Nine Le Mans will look like a brother of the MG sports car A/TB/TC. In fact, the Singer sports car influenced competitors and not the other way round. The Singer was considered the benchmark that had to be beaten in races. As to technology, the Singer sports cars with their overhead camshaft and hydraulic brakes were the trailblazers for many others.

As early as in 1875 the ingenious engineer George Singer founded a company for the manufacture of bicycles. The company prospered and he finally moved on via motorbikes to cars. The real breakthrough came with the Singer Ten in 1912, followed by the Singer Junior and then the Singer Nine. Naturally, the modern roadster was immediately entered in races, such as in Le Mans.

In 1933 the Singer as four-seater took part in the 24-hour race and surprisingly finished 13th in the overall ranking – an excellent result. More important, however, was its victory in class 1100 cc in the Rudge Whitworth Cup as the first British car without compressor. In the following year, the small Singer Nine sports car covered 2,203 km in the 24-hour race of Le Mans. This was also an impressive result. The successes of Le Mans were followed by victories in Brooklands and numerous other races. The Singer Nine Le Mans cars were ideal racing cars also for private persons. Naturally, the company benefited from the racing successes and started building six-cylinder versions named 1.5-liter Le Mans with around 50 PS, apart from the four-cylinder Le-Mans versions.

With its six-cylinder inline engine with head-valves and belt-driven overhead camshafts the Singer represented a construction type that was to remain “state-of-the-art” for decades to come. The Singer 1,5-litre Le Mans at that time cost £ 375, which was more than 50 per cent more expensive than the four-cylinder version. This prevented higher sales figures. In all, only 71 specimens of the 1.5- ltr. Le Mans were produced hand-made. The car offered by us is the 64th Le Mans (LM64).

The car offered

Our Singer 1.5-ltr. Le Mans (LM64) has a provenance of 80 years! All owners are known. The vehicle has always been owned by British persons, i.e. registered in England (DY9255). Even the present Swiss owner lived in England for a long time and discovered and bought this superb Singer Le Mans in June 2006 from the specialist Cornelius Trevor.

The car is very attractive in many respects. On the one hand, the owners since 1936 are all known. One of the previous owners had gone through the pains of a thorough research. He derived his results from the different logbooks that were kept with the authorities in England. These registers show that the Singer Le Mans (chassis no. LM64) is number 64 of only 71 hand-made Le Mans cars. The engine number (M156) is also correct. Thus, the Singer still has the same configuration as at the time of its first delivery.

In the years from 1995 to 1999, the Singer underwent complete restoration by specialist Trevor Cornelius, a Singer connoisseur and supplier of spare parts from Appledore in the county of Kent. The present Swiss private owner recognized the quality of this Singer Le Mans when he saw it at the workshop of Trevor Cornelius and bought the rare classic car for himself in June 2006. At this point in time the Singer still had its English licence no. DY9255.

The new owner enjoyed the country rides with his Singer until 2010, when he moved back to Switzerland. At that time he transferred his car to Switzerland with his personal effects. The corresponding Swiss import documents are provided. On February 14, 2011, the Singer went through the inspection in Switzerland and was licensed as a veteran car (code 180). After five years in Switzerland the owner now parts with his Singer for reasons of age.

The Singer 1.5-liter Le Mans (LM64) offered is a very rare car. Only 71 specimens were manufactured – by hand! This vehicle has a beautiful history dating back to 1936 and is, after 80 years, still in excellent and convincing condition.

This history almost sounds like a beautiful fairy tale, but all the facts are just right and our Singer owes his charm to them. A truly unique opportunity!





7

Jaguar E-Type SI Coupé, Jg. 1962

Chassis-Nummer: 887426

Motor-Nummer: R8684-9

CHF 185 000 / 215 000.–

EUR 171 000 / 199 000.–

- Originaler Jaguar E-Type Serie I
- Matching-Numbers: Jaguar Heritage Zertifikat Nr. 36'555
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14560 vom April 2016
- Sehr guter Zustand – 1991 bis 2007 vollständig und akribisch restauriert
- Gültige MFK-Prüfung (Code 180 – Zulassung als Veteran)

- Original Jaguar E-Type Series I
- Matching numbers: Jaguar heritage certificate no. 36,555
- FIVA identity card SMVC No. 14560 dated April 2016
- Excellent condition – 1991 to 2007 completely and meticulously restored
- Valid MFK survey (Swiss motor vehicle certification) (code 180 – licensed as veteran car)

Gutachten:

Anders Ditlev Clausager, Archivar Jaguar Heritage, Zertifikat Nr. 36'555 vom 24. Oktober 2012
FIVA Identity Card SMVC Nr. 14560 vom April 2016

Dokumentation:

Service- und Betriebshandbuch sind nicht mehr vorhanden
Umfangreicher Restaurationsbericht von Hermann Gmelin, Frittlingen, BRD
Sehr viele Rechnungsbelege der Restauration

Literatur:

Vgl. Automobil Revue, Katalog 1962, S. 241

Provenienz:

Fertiggestellt am 7. November 1962
Erster Besitzer Dr. S. M., Connellsville, Pennsylvania, USA (erworben am 27. November 1962)
C. M., Taneytown, USA (1977 von oben genannter Person erworben)
Hermann Gmelin, Frittlingen, BRD (1991 von oben genannter Person erworben)
Volante Classic Car, Samedan, CH (2008 von oben genannter Person erworben)
D. S., Altendorf, CH (2011 von oben genanntem Unternehmen erworben)
Garage Foitek, Urdorf (von oben genannter Person erworben)
Derzeitiger Schweizer Privatbesitzer, Zug (2012 von oben genannter Garage erworben)





Der Jaguar E-Type

Der E-Type ist schlicht eine Autoikone. Das einzigartige und formschöne Design war und ist noch heute absolut überzeugend und begeistert nicht nur die Jaguar-Fangemeinde. Am Genfer Automobil-Salon 1961 war Premiere – der neue Jaguar-Sportwagen wurde als Coupé-Version mit zwei Sitzplätzen zum ersten Mal der Öffentlichkeit präsentiert. Als Nachfolger des legendären Jaguar D-Type überzeugte das neue Design das Publikum sofort.

Technisch basierte der neue E-Type auf dem bereits eingeschlagenen Weg des D-Types. Die Stahlgitterrohrrahmen-Konstruktion unter der Motorhaube trug den Motor und die Vorderradaufhängung und war an der Spritzwand mit der selbsttragenden Ganzstahlkarosserie verbunden. Ausgerüstet war der Jaguar E-Type der I. Serie mit einem Sechszylinder-Reihenmotor mit 3'781 Kubikzentimetern Hubraum und einem Moss-Viergang-Schaltgetriebe. Der Jaguar-Motor, welcher aus dem Vorgänger-Modell XK150 übernommen wurde, vermochte eine Leistung von 269 PS zu entwickeln. Er beschleunigte das Fahrzeug bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 241 km/h. Das sind Leistungswerte, wie man diese eigentlich nur von Ferrari kannte – einfach zum halben Preis!

Die Serie-I-Modelle mit den abgedeckten Scheinwerfern und den schmalen, obenliegenden Heckleuten sind heute die Gesuchtesten. Gesamthaft wurden 7'669 Coupés (FHC) mit dem 3.8 Ltr. Motor produziert.

Das Angebotene Fahrzeug

Beim angebotenen Fahrzeug handelt es sich um einen Jaguar E-Type der I. Serie. Das Jaguar-Heritage-Zertifikat bestätigt das Produktionsdatum des Fahrzeuges mit dem 7. November 1962. Ausgeliefert wurde das E-Type-Coupé am 27. November 1962 in die USA an Dr. S. M. aus Connellsville / Pennsylvania. Dort blieb es ganze 15 Jahre bevor es 1977 innerhalb der USA in den Besitz von C. M. aus Tanytown wechselte. Wiederum 14 Jahre später, im Jahr 1991, wurde das E-Type Coupé vom dritten Besitzer, Hermann Gmelin, nach Frittlingen / Deutschland nahe der Schweizer Grenze (Baden-Württemberg) überführt.

Aus der Herkunfts-Recherche geht hervor, dass Hermann Gmelin einen eigenen Präzisionsbetrieb im Bereich von Metallrohprodukten und Press-, Zieh- und Stanz-Teilen in Frittlingen (D) betreibt. Das war somit die beste Voraussetzung, den soeben erworbenen Jaguar E-Ty-

pe originalgetreu und auf ein Top-Niveau zu restaurieren. Die vorliegenden Unterlagen bestätigen, dass das Fahrzeug einer kompletten Restauration unterzogen wurde. Die Arbeiten dauerten von 1991 bis 2007, also ganze 16 Jahre lang. Eine Dokumentation mit vielen Belegen und Rechnungen bestätigen die einzelnen Arbeitsschritte wie auch die entsprechende Teilebeschaffung bei verschiedensten Spezialisten. Die Kostenzusammenstellung dokumentiert die enorm hohen Investitionen von EUR 149'204.– inklusive Anschaffungskosten von DM 30'000.– für das Fahrzeug im 1991. Für diese Zeit war das sehr viel Geld für eine Restauration!

Nach der Fertigstellung der Restaurations-Arbeiten am Fahrzeug wurde das Jaguar E-Coupé an der Klassikwelt Bodensee zum Verkauf angeboten. Die Transport-Belege vom 18. Mai 2008 der APF-Transporte, Berlin, für die Überführung nach Friedrichshafen bestätigt dies. An dieser Oldtimer-Messe im 2008 kaufte dann die Firma Volante Classic Car Engadin, Samedan, das Fahrzeug und importierte im Anschluss daran das Fahrzeug in die Schweiz. Im 2011 wurde das E-Type Coupé an den fünften Besitzer, D. S., weiter gegeben. Dieser behielt das Fahrzeug jedoch nicht lange. Nach ca. einem Jahr verkaufte D. S. den E-Type an die Garage Foitek in Urdorf.





Von der Garage Foitek kaufte der aktuelle Schweizer Besitzer das Fahrzeug am 16. Oktober 2012 und seit dieser Zeit wurde das SI-Coupé immer sehr gut gewartet. Viele kleinere und grössere Arbeiten wurden noch realisiert, so dass heute ein sehr schönes und gutes Fahrzeug im Auktions-Angebot steht.

Das Jaguar E-Type Coupé SI verfügt aktuell über gültige Schweizer Papiere (Fahrzeugausweis mit Eintrag Veteran – Code 180), welches im Kanton Zug zugelassen ist. Die letzte und noch immer gültige Prüfung wurde am 16. März 2011 auf dem Strassenverkehrsamt Schwyz durchgeführt. Ein Jaguar-Coupé der 1. Serie ist natürlich etwas ganz Spezielles. Die Sprache des Designs, der kernige Sound des Reihen-Sechszylinders und das Fahrgefühl mit einer Autoikone sind sowohl beeindruckend wie auch einzigartig. Der Zustand des Fahrzeuges ist sehr gut. Die 3.8 Ltr. Version, mit dem originalen Moss-Getriebe, mit den abgedeckten Scheinwerfern und den schmalen Heckleuchten gelten heute als die meistgesuchtesten E-Types überhaupt.

The Jaguar E-Type

The E-Type is simply an icon of motoring. The unique, elegant design was and is to this day compelling and fascinating, not only to the Jaguar fan community. When the new Jaguar two-seater sports car in its coupé version was first presented to the public at the Geneva motor show in 1961, as successor to the legendary Jaguar D-Type, the new design instantly appealed to the public.

The new E-Type was based on the proven technology of the D-Type. The tubular steel framework below the hood bore the motor and the front wheel suspension and was attached to the self-supporting all-steel body at the bulkhead. The Jaguar E-Type of the 1st series was fitted with a six-cylinder inline engine of 3,781 cc. displacement and a 4-speed manual Moss transmission. The Jaguar engine, which was adopted from its predecessor XK150, achieved a performance of 269 PS, accelerating the car to a maximum speed of 241 km/h – a performance previously known of the Ferrari only – at half the price! The series-1 models with the hooded headlamps and the narrow, high-mounted rear lights are now the most coveted ones. In all, 7,669 coupés (FHC) with the 3.8-liter engine were produced.

The car offered

The car on offer is a Jaguar E-Type of the first series. The Jaguar heritage certificate acknowledges its production date as November 7, 1962. The E-Type-Coupé was delivered on November 27, 1962 to Dr. S. M. of Connellsville / Penns., USA, where it remained for a total of 15 years before it was sold in 1977 to C. M. of Tanytown. Another 14 years later, in 1991, the E-Type coupé was transferred to Frittlingen/ Germany, near the Swiss border (Baden-Wurttemberg) by its third owner, Hermann Gmelin.

Research into the origins shows that Hermann Gmelin operates his own precision workshop for metal raw products and pressed, drawn and stamped parts in Frittlingen (D). This was therefore the best precondition for restoring the recently acquired Jaguar E-Type true to original and to the highest standard. The documentation on hand confirms that the car underwent a complete restoration from 1991 to 2007, i.e. a full 16 years. Many records and invoices document the individual work stages and the corresponding purchases of parts from different specialists. The statement of cost documents the enormously high investment of EUR 149,204 including the purchase price of the car in 1991 amounting to DM 30,000.– at that time a lot of money for a restoration!

Upon completion of the restoration work, the Jaguar E coupé was offered for sale at the Klassikwelt Bodensee, as proven by transport

documents by APF-Transporte, Berlin, dated May 18, 2008, for the transport to Friedrichshafen. At this vintage car show in 2008, Messrs. Volante Classic Car Engadin, Samedan, bought the car and imported it into Switzerland. In 2011 the E-Type coupé was handed over to its fifth owner, D. S., who did not keep the car for long but sold it after one year to Garage Foitek in Urdorf.

The present owner bought the car on October 16, 2012, from Garage Foitek and has since then had the SI coupé serviced regularly and meticulously. Many minor and major works have been realized since, so that we have today a superb car in good condition for sale.

The Jaguar E-Type coupé SI now comes with all valid Swiss documents (vehicle registration certificate with entry as veteran – code 180), licensed in the canton of Zug. The latest inspection, still valid, was effected on March 16, 2011, at the road traffic licensing department in Schwyz.

Obviously, a Jaguar coupé of the 1st series is something very special. The design, the powerful sound of the 6-cylinder-inline engine and the feeling of driving an iconic automobile are both impressive and unique. The car is in excellent condition. The 3.8-ltr. models with the original Moss gears, the hooded headlights and the narrow rear lights are today the most coveted E-types of all.





8*

Maserati 3700 GT Mistral, Jg. 1966

Chassis-Nummer: AM109602

Motor-Nummer: AM 109602

CHF 80 000/120 000

EUR 74 100/111 100

- Originaler Maserati Mistral im Rennlook
- Matching-Numbers: Chassis und Motor
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14609 vom April 2016
- Sehr gutes und schnelles Fahrzeug – vom Profi leistungs-gesteigert und gewartet
- Aktuelle Strassenzulassung (2015 / Code 180 – Veteran)
- Original Maserati Mistral, racing look
- Matching numbers: chassis and engine
- FIVA Identity Card SMVC no. 14609 dated April 2016
- Excellent, fast car – performance-enhanced and serviced by specialist
- Road-legal (2015 / code 180 – veteran)

Gutachten:

FIVA Identity Card SMVC Nr. 14609 vom April 2016

Dokumentation:

Gesamte Dokumentation (Fotos) der Komplett-Restaurations aus dem Jahr 2005

Provenienz:

I. Inverkehrsetzung im Juni 1966

Erster Besitzer bis heute unbekannt

Unbekannter Besitzer, Holland (1984–2005)

Classic Cars Baambrugge, Holland (2005 erworben)

Derzeit in Schweizer Privatbesitz, Küssnacht a.R. (am 21. Mai 2005 vom oben genannten Unternehmen erworben)

Maserati Mistral

Mitte der Fünfzigerjahre entstand ein neues Segment von Sportwagenkäufern. Unternehmer, Stars und andere Persönlichkeiten hielten Ausschau nach schnellen und luxuriösen Sportwagen. Sie wollten keine Rennen fahren, sondern einfach schnell auf dem immer besser ausgebauten Strassennetz unterwegs sein. Maserati, respektive deren Ingenieur Giulio Alfieri, erkannte diesen Trend und baute einen eleganten Sportwagen namens 3500 GT mit zwei-plus-zwei Sitzen. Dieser verband die neuen Ideen mit der bestehenden Technik, unter anderem mit einem 3,5-Liter-Reihensechszylindermotor. Der 3500 GT verkaufte sich gut und bildete sogleich die Basis für weitere Generationen von Maserati-Sportwagen, darunter auch das Modell Sebring.

1963 erschien der eigentliche Nachfolger des 3500 GT, zuerst wegen seiner zweisitzigen Bauweise "Maserati 3500 GTI 2Posti" genannt. Die Notsitze kamen erst später dazu. Das Fahrgestell wurde neu konstruiert, eine Kombination aus Rohr- und Kastenrahmen. Vorne sorgten Dreieckslenker für die Radführung, hinten wurde eine Starachse mit Längslenkern und Blattfedern verbaut.

Der Einspritzer-Motor, der an ein Fünfganggetriebe gekoppelt war, konnte man vom 3500 GT übernehmen. Die Karosserie gestaltete der italienische Designer Pietro Frua, dem ein modernes und elegantes Coupé gelang, welchem später auch eine Spider-Version zur Seite gestellt wurde. Ab 1966 wurde der Wagen offiziell unter der Bezeichnung "Mistral" verkauft. Bereits 1964 wurde der Motor auf 3,7 Liter vergrössert – ab 1966 stand wahlweise auch eine Vierliter-Variante mit mehr Leistung zur Verfügung. Zwischen 1964 und 1970 wurden gesamthaft 828 geschlossene und 123 offene Mistral-Modelle gefertigt.

Das angebotene Fahrzeug

Der aktuelle Schweizer Privatbesitzer erzählte uns die spannende Geschichte seines 1966er Maserati 3700 GT Mistrals; diese hatte im 2005 ihren Anfang genommen. Als er den schönen Mistral bei einem

Händler in Holland entdeckte, kaufte er den Mistral sofort. Seiner Vorstellung nach sollte dieser Mistral für Renneinsätze hergerichtet werden. Dazu wollte der neue Besitzer das Fahrzeug komplett neu aufbauen und für die neue Aufgabe optimieren.

Herausgekommen ist ein aussergewöhnliches und äusserst schnelles Fahrzeug, welches in den vergangenen 11 Jahren an vielen historischen Autorennen teilgenommen und die Konkurrenz vielfach auf die Ehrenplätze verwiesen hat.

Der Mistral wurde 2005 komplett zerlegt und anschliessend neu aufgebaut: Karosserie, Lack, Motor, Getriebe usw. – alles wurde gemacht. Die gesamten Arbeiten sind umfassend mit Fotos und Belegen dokumentiert. Zudem wurde bei den Restaurationsarbeiten konsequent auf die Leistungs- und Gewichtsoptimierung geachtet. Für die Zuverlässigkeit an Rallys wurden ergänzende Optimierungen vorgenommen:

- Der Mistral wurde mit einem Überrollkäfig, mit Vierpunkt-Sicherheitsgurten und Schalensitzen ausgerüstet.
- Die gesamte Elektrik wurde mit Sicherungsautomaten und Relais ausgestattet.
- An der Hinterachse wurde ein Sperrdifferential nachgerüstet. Dieses war schon beim Verkauf des Mistrals als originales Zubehör erhältlich.
- Die Einspritzanlage wurde so modifiziert, dass man während dem Fahren das Benzin-Luftgemisch einstellen kann. Die Lambdasonde, die ebenfalls noch nachgerüstet wurde, ermöglichte das Kontrollieren des Gemisch-Verhältnisses zu jeder Zeit. Diese beiden Massnahmen wirken sich vor allem auf Passfahrten sehr positiv aus.
- Die Doppelzündanlage wurde ebenfalls noch leicht modifiziert. Der Unterbrecher wurde durch Hallgeber ersetzt. Somit war diese nahezu wartungsfrei.
- Eine Benzin-Standheizung wurde installiert, da ja italienische Fahrzeuge bekanntlich schlechte Heizungen hatten.





Während den Jahren der Renneinsätze wurde das Fahrzeug regelmässig und gut gewartet. Allfällige Defekte wurden sofort behoben. 2015 wurden das Getriebe und die Einspritzanlage nochmals überholt. Auch die Bremsen wurden neu gemacht; eine neue Auspuff-Anlage wurde ebenfalls verbaut.

Der schöne Maserati steht nun wieder bereit für neue Renneinsätze. Das Fahrzeug ist extrem kompetitiv, potent und bietet grossen Fahrspass. Der Mistral ist zudem robust gebaut und findet grosse Akzeptanz für die Zulassung zu den meisten Oldtimer-Rennen. Maserati-Fahrzeuge im Rennstil sind nicht oft zu sehen!



Edy Schorno Küssnacht a.R.

Es gibt in der Schweiz wohl nur ganz wenige Betriebe, die im Bereich der historischen Fahrzeuge eine professionelle Dienstleistung anbieten. Edy Schorno und sein Restorations-Betrieb in Küssnacht am Rigi gehört mit Sicherheit zu dieser ausgewählten Gilde. Seit über 20 Jahren engagiert er sich für seine Kunden und deren Fahrzeuge. Wie kein anderer versteht es Edy Schorno, historische Fahrzeuge mit viel Respekt und Würde zu restaurieren und zu unterhalten.

Der Küssnachter ist aber auch leidenschaftlicher Rennfahrer. So war er bereits in zahlreichen Renneinsätzen mit historischen Fahrzeugen im In- und Ausland anzutreffen. Sein eindrücklichstes Rennen war mit Sicherheit das II. Klausenrennen vom 27. September 2013, an welchem er mit einem Riley 2Seater Sport, Jg. 1934 (6 Zylinder, 1'726 ccm Hubraum und 100 PS Leistung) einen der vordersten Plätze belegt hatte.

Dieser Mistral ist ein sehr interessantes Fahrzeug. Es wurde fachmännisch restauriert und immer professionell unterhalten. Vom Vorbesitzer wissen wir, dass dieser Maserati in bestem Zustand und sehr schnell ist. Wer also ein ausserordentlich spannendes und kompetitives Fahrzeug erwerben möchte, der bekommt hiermit die grosse Chance dazu.

Maserati Mistral

In the middle of the 1950ies, a new segment of sports car buyers appeared. Entrepreneurs, stars and other personalities were on the lookout for fast and luxurious sports cars. They did not want to race in rallies, but simply drive fast on the constantly improved roads. Maserati, respectively its engineer Giulio Alfieri, recognized this trend and built an elegant sports car named 3500 GT with two-plus-two seats. It combined the new ideas with existing technology, amongst others a 3.5-liter six-cylinder inline engine. The 3500 GT sold well and at the same time formed the basis for future generations of Maserati sports cars such as the Sebring model.

In 1963 the actual successor to the 3500 GT appeared, at first called "Maserati 3500 GTI 2Posti" because of its two-seater construction. The occasional seats in the rear followed later. The chassis got a new design, which was a combination of tubular and box frame. In front, V-links took care of axle control; in the back a rigid axle with longitudinal links and leaf springs was installed.

The injection engine, coupled to a five-speed-gearbox, was adopted from the 3500 GT. The body was designed by Italian designer Pietro Frua, who created a modern, elegant coupé that was later

on complemented by a Spider version. As from 1966, the car was officially sold under the name "Mistral". In 1964 the engine was increased to 3,7 litres – as from 1966 there was also the choice of a four-litre version with higher performance. Between 1964 and 1970 a total of 828 closed and 123 open Mistral models were produced.

The car offered

The present Swiss private owner told us the exciting history of his 1966 Maserati 3700 GT Mistral, which had started in 2005. When he discovered the beautiful Mistral at a car dealer's in Holland, he bought it immediately. In his idea, the Mistral should be adapted for races. To this purpose, the new owner wanted to completely rebuild and optimize it for the new task.

The result is an extraordinary and extremely fast car that took part in many historic car races over the past 11 years and has many times left competitors behind.

The Mistral was completely dismantled in 2005 and subsequently rebuilt: body, paint, engine, gears etc. – everything was overhauled. The whole works are comprehensively documented with photos and invoices. In addition, the restoration works were done with consistent attention to performance and weight enhancement. The following further improvements were effected to guarantee reliability in rallies:

- The Mistral was fitted with a roll cage, with four-point safety belts and bucket seats.
- All electronic equipment was fitted with circuit breakers and relays
- The rear axle was fitted with a self-locking differential. This had already been available as original accessory at the time of first sale of the Mistral.
- The fuel-injection system was modified to the effect that during driving the fuel-air mixture can be adjusted. The lambda probe, which was also retrofitted, enables controlling of the mixture ratio at any time. These two measures have a very positive effect in particular for driving on mountain passes.

- The dual ignition was also slightly modified. The contact breaker was replaced by a Hall sensor, making the ignition almost maintenance-free.
- A fuel-driven preheating system was also installed, as Italian cars were known to have inefficient heaters.

During the racing years the car was regularly and expertly serviced. Any defects were immediately repaired. In 2015 the transmission and the injection system were again overhauled. The brakes were also redone and a new exhaust installed.

The beautiful Maserati is now again ready for racing. The vehicle is extremely competitive, powerful and offers great driving fun. The Mistral is of robust construction and meets with high acceptance for admission to most veteran car races. Maseratis in racing style are something quite rare.

Edy Schorno Küssnacht a.R.

There are only a few workshops in Switzerland that offer professional service for historic vehicles. Edy Schorno and his restoration workshop in Küssnacht am Rigi is definitely one of these select few. For more than 20 years now he has been committed to his customers and their cars. Unlike any other he understands how to restore and maintain historic cars with much respect and dignity.

But Edy Schorno is also a passionate racing driver. He has taken part in numerous rallies with historic cars in Switzerland and abroad. His most impressive rally must surely have been the 11th Klausenrennen of September 27, 2013, when he finished as one of the first with a Riley 2-seater sport, vintage 1934 (six-cylinder, 1,726 cc and 100 PS).

This Mistral is a very interesting car. It has been professionally restored and maintained. From its last owner we know that that this Maserati is in perfect condition and very fast. This is a great opportunity for those who want to buy an extremely exciting, competitive car.





9

Austin-Healey 3000 MK2 (BJ7), Jg. 1962

Chassis-Nummer: H-BJ7-L/19581

Motor-Nummer: 29F-RU-H/375

CHF 98 000 / 118 000.–

EUR 90 800 / 109 000.–

- Originaler Austin-Healey 100/6
- Matching-Numbers – BMIHT-Zertifikat Nr. 95/9751 vom 19. Februar 1996
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14582 vom April 2016
- Sehr guter Allgemein-Zustand – 2012 komplett restauriert
- Aktuell gültige Strassenzulassung (13. Dezember 2013 / Code 180 – Veteran)

- Original Austin-Healey 100/6
- Matching numbers – BMIHT-certificate no. 95/9751 dated February 19, 1996
- FIVA Identity Card SMVC no. 14582 dated April 2016
- Excellent general condition – completely restored in 2012
- Road-legal (December 13, 2013 / code 180 – veteran)

Gutachten:

British Motor Industry Heritage Trust (BMIHT), Zertifikat Nr. 95/9751 vom 19. Februar 1996

FIVA Identity Card SMVC Nr. 14582 vom April 2016

Dokumentation:

Werkstatt-Handbuch (Kopie)

Bedienungsanleitung AH3000

Belege, Rechnungs-Kopien, Zoll-Abwicklung und Prüfungs-Protokolle

Literatur:

Vgl. Automobil Revue, Zeitung Nr. 18 / 1960, vom 14. April 1960, S. 19

Vgl. Automobil Revue, Katalog 1962, S. 161

Vgl. Zwischengas.com, Austin Healey 3000 MK2: Roadster-Legende, nicht nur für Pfeifenraucher

Provenienz:

Fahrzeug fertiggestellt am 1. Juni 1962

Erster unbekannter Besitzer, USA (9. Juli 1962 ausgeliefert)

W. K., England (19. Februar 1996 Heritage-Zertifikat)

V. D., Anlaby/Hull, England (am 12. Mai 2011 von oben genannter Person erworben)

JME Healeys, Restaurator, Warwick, England (2012 von oben genannter Person erworben)

Murray Scott-Nelson, Scarborough, England (2013 von oben genannter Person erworben)

Derzeitiger Schweizer Privatbesitzer, Zürich (am 23. August 2013 von oben genannter Person erworben)

Der Austin Healey 3000 MK2 (BN7)

Vorgestellt wurde der Austin-Healey Hundred als Vierzylinder bereits 1952 in London. Bereits vier Jahre später baute man in das Nachfolge-Modell einen leistungsgesteigerten Sechszylinder-Motor. Fortan hiess dieser 100 Six. Das bedeutete eine konstante Geschwindigkeit von 100 Meilen pro Stunde mit einem Sechs-Zylinder-Motor.

1959 löste der Austin Healey 3000 MK1 den bestehenden 100 Six ab und wurde als BN7 (zweisitzig) und BT7 (viersitzig) produziert. 1961 folgte der Austin Healey 3000 MK2 (BN7, BT7), später dann der 3000 MK2a (BJ7) und schliesslich der Austin Healey 3000 MK3 (BJ8). Entsprechend gab es zahlreiche Bauvarianten, die sich in der Anzahl der Sitze, der Leistung und durch andere technischen Komponenten unterschieden. Gleichzeitig waren allerdings nur immer zwei Varianten auf dem Markt.

Der MK2 wies einen modifizierten Motor und leichte Retouchen an der Karosserie auf. Für mehr Komfort sorgten die erstmals verbauten Kurbelfenster. Die servogesteuerte Bremsanlage sorgte zudem für bessere Verzögerungswerte. Insgesamt wurden rund 11'500 MK2-Modelle gebaut.





Mit dem Erscheinen des Jaguar E-Types und anderer moderner konzipierten Sportwagen wurde aus dem einst fortschrittlichen Austin-Healey ein "Sportwagen früherer Zeiten", der dank seines günstigen Preises immer noch viel Freunde fand. 1962 kostete der Dreiliter Healey in der Schweiz nur CHF 14'950.-, etwas mehr als ein Triumph TR4, aber deutlich weniger als etwa ein Porsche 356 (ab CHF 18'500.-). Und beide hatten weder sechs Zylinder, noch waren sie 188 km/h schnell. 1968 wurde der letzte Austin-Healey montiert, einen direkten Nachfolger gab es nicht.

Das angebotene Fahrzeug

Der schöne, in schwarzer Farbe lackierte Austin Healey MK2 wurde am 9. Juli 1962 an den ersten Besitzer in den USA ausgeliefert. Dies bestätigt das Heritage-Zertifikat vom 19. Februar 1996, welches für W. K. ausgestellt und an ihn gesendet wurde. Wir gehen somit davon aus, dass W. K. aus England 1996 der rechtmässige Besitzer des Fahrzeuges war und diesen schönen Roadster fuhr.

Leider ist die Geschichte des Fahrzeuges von 1962 bis 1996 bis heute unbekannt. Einziger Fakt ist, dass der schöne Healey den langen Weg von den Vereinigten Staaten nach England gefunden hatte und in England unter der Registrierung 101YUG auf den Strassen anzutreffen war. Danach ist die Geschichte wieder lückenlos dokumentiert. Ab 2011 war V. D. der rechtmässige Besitzer des Healeys. Und es ist davon auszugehen, dass dieser den Healey 2012 an die Firma JME

Healeys verkauft hatte. JME Healeys ist ein Restaurationsbetrieb in Warwick, England, der eine lange Tradition in diesem Bereich aufweisen kann. Es liegen zudem Belege und Arbeitsrapporte vor, die eine aufwändige Komplett-Restauration des Fahrzeuges dokumentieren. Nach Fertigstellung der Arbeiten konnte Murray Scott-Nelson, ein Klassik-Sportscar-Spezialist aus Scarborough / England, das Fahrzeug 2013 übernehmen und als schönen Klassiker-Neuzugang im Internet anbieten.

Der aktuelle Schweizer Besitzer wurde kurz nach der Inserierung auf diesen schönen Austin Healey MK2 aufmerksam und kaufte ihn entschlossen noch im gleichen Jahr. Nach der Überführung in die Schweiz im Jahr 2013 mussten dann noch einige kleine Arbeiten für die bevorstehende Schweizer Strassenzulassung gemacht werden. Diese wurden von einem Healey-Spezialisten in Zürich realisiert. Seit 2013 ist der Healey auf den Strassen unterwegs – auch an einigen Rallys konnte sich der stilechte MK2 bewähren.

Beim angebotenen Austin Healey MK2 handelt es sich um ein originales Fahrzeug, welches im 2012 umfassend restauriert wurde. Der Zustand darf als sehr gut beschrieben werden. Zwar kann man einige Gebrauchsspuren ausmachen – diese können dem überzeugenden Healey jedoch nichts anhaben. Er fährt sich angenehm – ein schöner MK2, der als Daily-Driver viel Freude bereitet.

The Austin Healey 3000 MK2 (BN7)

The Austin-Healey Hundred was presented in London as a four-cylinder as early as in 1952. Already four years later a six-cylinder engine with a higher performance was built into the successor model. It was from then on called 100 Six – which meant a constant speed of 100 miles/h with a six-cylinder engine.

In 1959 the Austin Healey 3000 MK1 replaced the existing 100 Six and was produced as BN7 (two-seater) and BT7 (four-seater). In 1961 followed the Austin Healey 3000 MK2 (BN7, BT7), later on the 3000 MK2a (BJ7) and finally the Austin Healey 3000 MK3 (BJ8). Correspondingly, there were numerous versions, differing in the number of seats, the performance and other technical components. However, only two versions were ever on the market at the same time.

The MK2 featured a modified engine and slight retouches at the body. The crank-operated windows, installed for the first time, provided more comfort. The servo-controlled brake system made for better deceleration values. In all, about 11,500 MK2 models were built.

With the appearance of the Jaguar E-type and other modern sports cars, the once advanced Austin-Healey became a “sports car of former times” that thanks to its reasonable price still had many friends. In 1962, the 3-ltr. Healey cost only CHF 14,950 in Switzerland – slightly more than a Triumph TR4, but significantly less than, for instance, a Porsche 356 (from CHF 18,500). And both had neither six cylinders nor a maximum speed of 188 km/h. In 1968 the last Austin-Healey was assembled, there was no direct successor.

The car offered

The beautiful black Austin Healey MK2 was delivered on July 9, 1962, to its first owner in the USA. This is confirmed by the heritage certifi-

cate of February 19, 1996, which was issued in the name of W. K. and sent to him. We therefore assume that W. K. in England was the legal owner in 1996 and drove this beautiful roadster.

Unfortunately, the history of the car is unknown from 1962 to 1996. The only known fact is that the beautiful Healey had made the long journey from the USA to England and could be seen on England's roads with the license no. 101YUG. After this, there is again a complete documentation of its history.

As from 2011, V. D. was the legal owner of the Healey. And one can assume that he sold the Healey to Messrs. JME Healeys in 2012. JME Healeys is a restoration workshop in Warwick / England, with a long tradition in this field. There are also supporting documents and work reports as proof of an extensive and complete restoration of the car. Upon completion of the works, Murray Scott-Nelson, a classic sports car specialist from Scarborough / England, took over the car in 2013 and offered the beautiful classic car in the Internet as a new entry.

The present Swiss owner saw the advertisement for the beautiful Austin Healey MK2 and decided to buy it that same year. After its transfer to Switzerland in 2013, some small works had to be done to it to make it road-legal in Switzerland. These were done by a Healey specialist in Zurich. Since 2013, the Healey MK2 has been driving on Swiss roads – and has successfully taken part in some rallies.

The Healey MK2 offered is an original car that was comprehensively restored in 2012. The condition can be described as very good. Some slight traces of usage do not affect this compelling Healey. It is pleasant to drive – a beautiful MK2 that will give much pleasure to a daily driver.





Mehr
Bilder
hier!

10

Alfa Romeo 6C 1750 GS Spider Zagato, Jg. 1930

Chassis-Nummer: 8513042

Motor-Nummer: 8513042

Schätzung auf Anfrage
Estimate upon request

- Fahrzeug aus langjährigem Privatbesitz
- FIVA Identity Card Nr. 061745 HPPI4400 vom 7. Januar 2016 (Kategorie A/3)
- Matching-Numbers (Referenz: Luigi Fusi, John Fulton de Boer, Angela Cherrett)
- Sehr guter Gesamtzustand – Motor/Getriebe 2013-2016 komplett revidiert
- Aktuelle Strassenzulassung (27. August 2008 / Code 180 – Veteran)

- Car privately owned for many years
- FIVA Identity Card no. 061745 HPPI4400 dated January 7, 2016 (category A/3)
- Matching numbers (reference: Luigi Fusi, John Fulton de Boer, Angela Cherrett)
- Very good overall condition – engine/transmission completely overhauled from 2013–2016
- Road-legal (August 27, 2008 / code 180 – veteran)

Gutachten:

FIVA Identity Card Nr. 061745 HPPI4400 vom 7. Januar 2016 (Kategorie A/3)

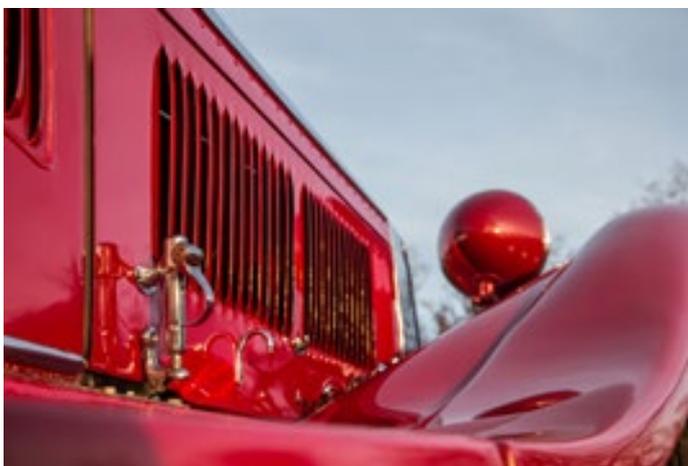
FIVA Dokument Nr. GB FBHVC / 269 vom 21. Oktober 1994

Dokumentation:

Service- und Wartungs-Buch AR 6C 1750GS (Abgestempelt von Alfa Romeo British Sales Ltd., London)

Originaler Kaufvertrag zwischen Nigel Dawes und aktuellem Besitzer vom 17. April 1994

Englische Fahrzeug-Registrierung dokumentiert: OGA28 (1988–1995)



Literatur:

Die folgenden Publikationen referenzieren auf die Chassis- & Motor-Nummer 8513042:

Luigi Fusi, La Vetture Alfa Romeo dal 1910, Mailand 1978, S. 478, 486, 529

Angela Cherrett, Alfa Romeo Tipo 6C, 1500, 1750, 1900, Giorgio Nada Editore, Mailand 1990, S. 113

Maurizio Tabucchi, Alfa Romeo, Die komplette Typenhistorie, Alle Bilder, Daten und Fakten, Königswinter 2000, S. 27

John Fulton de Boer, The Italian Car Registry, first edition July 1994, S. 38 ("8513042 // Spider Zagato // 1993 offered by Nigel Dawes – GB")

Folgende Quelle gibt Hinweise auf die Zagato-Karosserie:
Michele Marchianò, Zagato, Settant'anni vissuti die corsa, Giorgio Nada Editore, Mailand 1989, S. 28, 39, 41

Provenienz:

Chassis- und Motor-Einheit 1930 von Alfa Romeo hergestellt
Informationen laut Vorbesitzer:

Zagato Karosseriebau, Milano (1930 Chassis von Alfa Romeo erworben)

I. Inverkehrsetzung des Fahrzeuges in Frankreich
Karosserieaufbau auf dem Fahrzeug: Zagato, Milano
Aus der Zeit von 1930 bis 1960 ist bis heute leider nicht viel bekannt. Die Lücken konnten bis heute noch nicht geschlossen werden.

R. Maurice, Albi, FR (ca. 1960 von unbekanntem Vorbesitzer erworben)

Nigel Dawes, Malvern, GB (1988 von oben genannter Person erworben)

Aktuell Schweizer Privatbesitz (am 12. April 1994 von oben genannter Person erworben)

Alfa Romeo 1750GS Spider

Der Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport mit dem legendären Reihen-sechszylinder von Vittorio Jano gewann 1929 auf Anhieb die Mille Miglia. In der Folgeaustragung 1930 konnte der Alfa Romeo 6C den Sieg nochmals bestätigen. Tazio Novolari setzte sich bei diesem Rennen klar gegen Achile Varzi durch. Viele weitere Rennsiege sollten noch folgen – der Alfa Romeo 6C 1750GS etablierte sich über diese grossen Erfolge zum dominierenden Sportwagen jener Zeit.

Technisch basierte der 6C 1750 auf dem 1925 präsentierten 6C 1500. Von 1929 bis 1933 wurde der 6C mit 1750 cm³ Hubraum in sechs Serien produziert. Wiederum gab es Bauvarianten mit einer oder zwei über Königswellen angetriebenen und oberliegenden Nockenwellen. Und erneut stand den schnellsten Fahrzeug-Varianten, die zuerst Super Sport (SS) und später Gran Sport (GS) genannt wurden, ein Kompressor zur Verfügung. Dieser presste die Luft in den Memini-Vergaser und steigerte so die Leistung.

Dank einem auf 2'745 mm verkürzten Radstand waren diese Autos noch sportlicher und wendiger. Die käufliche Variante leistete 85 PS bei 4500 Umdrehungen – eine mehr als beeindruckende Leistungsausbeute für den leichtgewichtigen und kleinvolumigen Sechszylinder. Von den 257 Gran-Sport-Modellen, die zwischen 1930 und 1933 hergestellt wurden, trugen die meisten einen Karosserie-Aufbau von Zagato. In der Hand von Enthusiasten und Rennfahrern errangen die schnellen Zagato-Modelle viele Motorsporterfolge. Sie wurden aber auch als schnelle Reisetourwagen geschätzt. So gehören der Alfa Romeo 6C 1750GS Zagato bis heute zu den schönsten Vorkriegssportwagen überhaupt.

Zagato Karosseriebau, Milano

Das in Milano beheimatete Karosseriebau-Unternehmen wurde 1919 von Ugo Zagato gegründet. Aus Tradition ist die Firma Zagato dem

Design historischer Automobile verpflichtet. Viele der schönsten Fahrzeuge des letzten Jahrhunderts wurden von Zagato entworfen und gebaut. Darunter profitierten Automarken wie zum Beispiel Abarth, AC, Alfa Romeo, Aston Martin, Bentley, Bugatti, Ferrari, Fiat, Jaguar, Lancia, Lamborghini und Maserati. Unter anderem entwickelte Zagato auch die Karosserie für den Alfa Romeo 6C 1750GS 1930.

Zu Beginn der Firmengeschichte setzt Ugo Zagato auf Leichtbau und Aerodynamik. Der Erfolg stellte sich schnell ein. Mit dem Alfa Romeo 6C 1500SS wurde Zagato 1928 schnell bekannt. 1931 konnte er mit dem Alfa Romeo 8C 2300 ein weiteres Glanzstück präsentieren. Vor und während dem 2. Weltkrieg wurde es ruhig um Zagato. Die Design-Firma baute zusammen mit Isotta Fraschini Lastkraftwagen.

Ab 1946, nach dem Krieg, konnte Zagato neue Produktionsräume an der Via Giorgini 16 in Mailand beziehen. Dort wurden hauptsächlich Gran-Turismo-Modelle produziert. Und mit diesen Modellen konnte Zagato nahtlos an die Erfolgsgeschichte der Vorkriegszeit anknüpfen. In den 60er Jahren wurde das Design weitgehend von Ercole Spada bestimmt.

Das angebotene Fahrzeug

Der wunderschöne Alfa Romeo 6C 1750GS Zagato wurde laut Information der Vorbesitzer erstmals in Frankreich ausgeliefert. Dokumentiert ist dieser Umstand jedoch nicht. Und leider ist auch der erste Besitzer bis heute unbekannt. Über die Zeit von 1930 bis 1960 sind die Besitzer bis heute ebenso unbekannt.

Erste Informationen tauchen im Register von Luigi Fusi, Mailand, auf (Le Vetture Alfa Romeo dal 1910, Ausgabe 1978, Milano). Darin wird R. Mauries aus Albi, Frankreich, als Besitzer bestätigt. Und wie aus





der Überlieferung von den Vorbesitzern berichtet wurde, soll R. Mauries den Alfa-Romeo mit Zagato Spider Carrosserie schon ab ca. 1960 in seinem Besitz gehabt haben.

Unabhängig vom genauen Ankauf des Spider-Zagatos von R. Mauries ist dafür der Verkauf des Fahrzeuges 1988 bestens dokumentiert. Der neue Besitzer, Nigel Dawes aus England, erwarb das Fahrzeug vom Vorbesitzer. Am 11. August 1988 erhielt der Alfa Romeo die erste Registrierung in England auf das Kennzeichen OGA28. Kopien dieser Registrierung sind vorhanden und im Dossier hinterlegt. Auch der anschliessende Weiterverkauf an den Folgebesitzer ist gut dokumentiert.

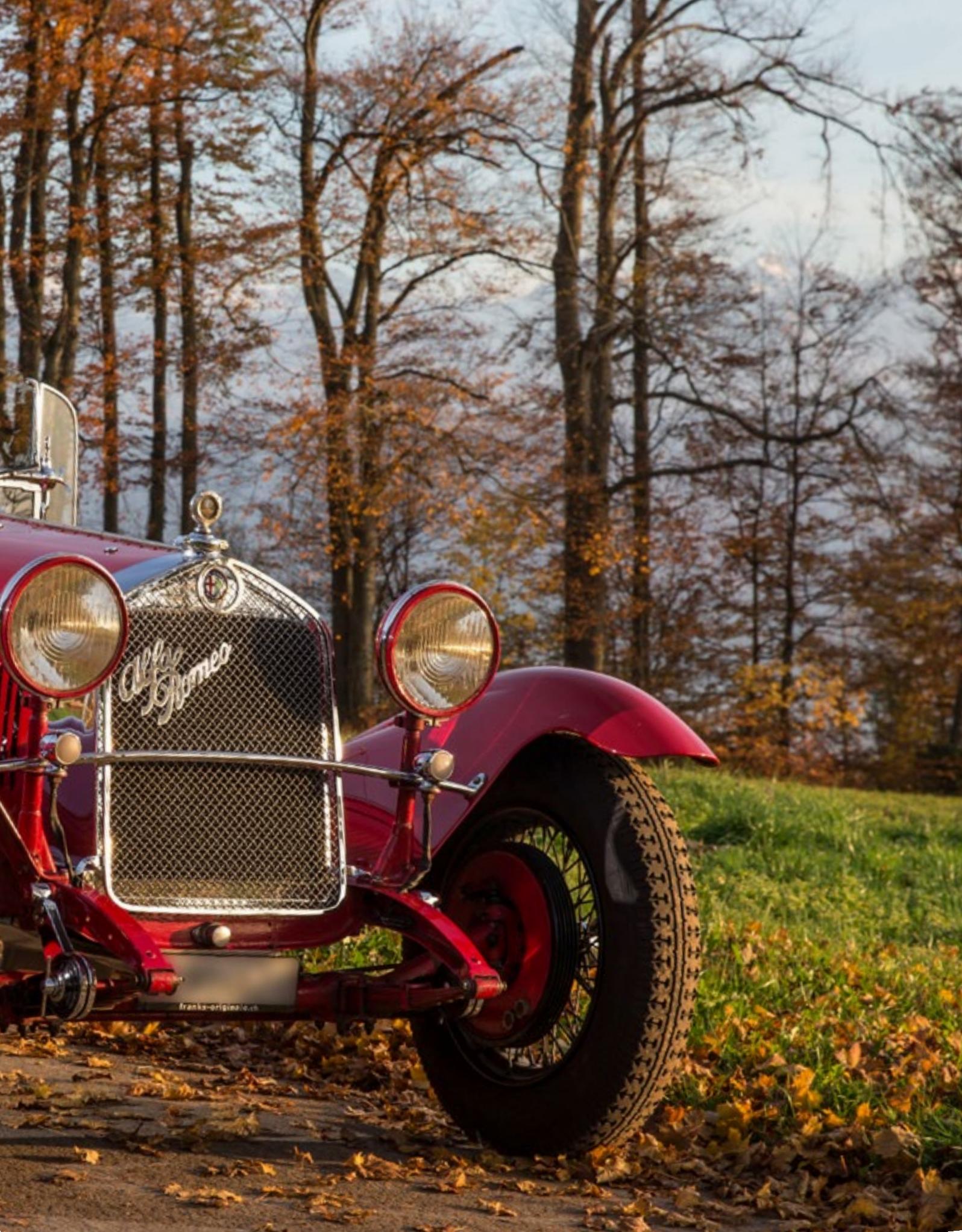
Am 12. April 1994 entdeckte der heute aktuelle Besitzer, welcher zu dieser Zeit seinen Wohnsitz in Stafford, England, hatte, den Alfa Romeo 6C in einem Inserat. Darin offerierte Nigel Dawes, ein Automobil-Händler aus Malvern, England, den Alfa Romeo mit Chassis Nr. 8513042 – 4. Serie. Der aktuelle Schweizer Besitzer sah das Inserat, besuchte diesen Automobil-Händler und war sofort begeistert von diesem Alfa Romeo Klassiker. Letztlich kaufte er das Fahrzeug und fuhr diesen unter der bereits bekannten Englischen Registrierung OGA28. Von diesem Kauf sind der original Kaufvertrag, das Inserat von Nigel Dawes und die Registrierung noch vorhanden.

Ein Jahr später zog der Schweizer Besitzer dann zurück in seine Heimat, in die Schweiz. Natürlich nahm er auch seinen Alfa Romeo 6C1750 GS als Umzugsgut mit nach Hause. Zollpapiere, die auf den 26. Oktober 1995 ausgestellt sind und die auf die bekannte Chassis-Nummer verweisen, dokumentieren diese Transaktion. Noch im gleichen Jahr liess der aktuelle Besitzer den Alfa Romeo in der Schweiz registrieren. Seit 1994 ist der Alfa Romeo im Besitz des aktuellen Besitzers.

Während den 22 Jahren im Besitz des Schweizer wurde das Fahrzeug immer beim Spezialisten gewartet. Allfällige Arbeiten wurden sorgfältig und mit dem Fokus auf Originalität ausgeführt. 2012 bis 2015 wurde der Motor inklusive Getriebe komplett revidiert. Das Fahrzeug befindet sich in einem sehr guten Zustand. Der Alfa Romeo 6C 1750GS Spider der 4. Serie ist nun 86-jährig.

Das ist wohl eine einzigartige Chance. Wann kommt schon einmal ein so seltenes und schönes Fahrzeug in den Verkauf. Der Alfa Romeo 6C 1750GS Spider von Zagato verfügt über eine gute Geschichte, der Zustand ist zudem als sehr gut zu bezeichnen und der Motor inklusive Getriebe wurden vor drei Jahren erst revidiert. Und das Wichtigste überhaupt – die Chassis- und Motor-Nummern stimmen überein und sind in der bekannten Fachliteratur registriert und bestätigt. Der Alfa Romeo 6C1750 GS ist ein traumhaft schönes und ehrliches Fahrzeug – was will man mehr?





Alfa Romeo 1750GS Spider

In 1929, the Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport with the legendary six-cylinder inline engine by Vittorio Jano won the Mille Miglia in its first run. In the following race in 1930 the Alfa Romeo 6C again won the day when Tazio Novolari clearly prevailed over Achile Varzi. Many more races were to follow – with these big victories the Alfa Romeo 6C 1750GS established itself as the dominating sports car of that time.

Technically the 6C 1750 was based on the 6C 1500 presented in 1925. From 1929 to 1933 the 6C was produced in six series with a cubic capacity of 1750 cc. There were again construction versions with one or two overhead camshafts driven by upright shafts. And again the latest versions, named at first Super Sport (SS) and later Gran Sport (GS), had a compressor that pressed air into the Memini carburettor, thus improving performance.

Due to a wheelbase shortened to 2'745 mm, these cars were even more sporty and manoeuvrable. The buyable version performed at 85 PS with 4500 revolutions – a more than impressive performance yield for the lightweight six-cylinder with a small volume. Of the 257 Gran Sport models built between 1930 and 1933, most had a body

structure by Zagato. Driven by enthusiasts and racing drivers, the fast Zagato models won many races. However, they were also appreciated as fast touring cars for travelling. The Alfa Romeo 6C 1750GS Zagato is to this day one of the most beautiful pre-war sports cars of all.

Zagato coachbuilders, Milan

Ugo Zagato founded the coach-building company, resident in Milan, in 1919. Traditionally, the Zagato Company is dedicated to the design of historic cars. Many of the most beautiful cars of the last century were designed and built by Zagato, amongst them such famous makes as Abarth, AC, Alfa Romeo, Aston Martin, Bentley, Bugatti, Ferrari, Fiat Jaguar, Lancia, Lamborghini and Maserati. Zagato also developed the body for the Alfa Romeo 6C 1750GS 1930, amongst others.

At the beginning of the company history, Ugo Zagato focussed on lightweight construction and aerodynamics. Success came soon. With the Alfa Romeo 6C 1500SS Zagato quickly became famous in 1928. In 1931 he was able to present another masterpiece with the Alfa Romeo 8C 2300. Before and during World War II, things calmed down around Zagato, when the company built trucks together with Isotta Fraschini.





As from 1946, after the war, Zagato moved into new production premises at the Via Giorgini 16 in Milan, where they produced mainly Gran Turismo models. With these models, Zagato was able to follow up on the pre-war success story. In the 1960ies it was mostly Ercole Spada who was responsible for the design.

The car offered

According to information by the previous owner, the beautiful Alfa Romeo 6C 1750GS Zagato was first delivered in France. However, this is not documented, and unfortunately the first owner is also unknown to this day, as are the owners between 1930 and 1960.

First information appears in the register of Luigi Fusi, Milan (Le Vetture Alfa Romeo dal 1910, edition 1978, Milan). It confirms R. Mauries of Albi, France as the then owner. As the previous owners heard from unconfirmed sources, R. Mauries is said to have owned the Alfa-Romeo with Zagato Spider body as from about 1960.

If the exact purchase date of the Spider Zagato by R. Mauries is not known, the sale of the car in 1988, on the other hand, is perfectly documented. The new owner, Nigel Dawes from England bought the car from the previous owner. On August 11, 1988, the Alfa Romeo was first registered in England under the no. OGA28. Copies of this registration document exist and are included in the file. The subsequent sale to the next owner is also well documented.

On April 12, 1994, the present owner, who at that time lived in Stafford, England, saw the Alfa Romeo 6C advertised for sale. Nigel Dawes, a car dealer from Malvern, England offered the Alfa Romeo with chassis no. 8513042 – 4th series. The present Swiss owner visited the car dealer and was immediately fascinated by this Alfa Romeo classic. He bought the car and drove it with the same English license no. OGA28. The original sales contract for this transaction, the advertisement by Nigel Dawes and the registration still exist.

A year later the Swiss owner moved back to his home country, Switzerland. Of course he took his Alfa Romeo 6C1750 GS home with his personal effects. Customs papers dated October 26, 1995 referring to the known chassis no. clearly document this transaction. In that same year the present owner had the Alfa Romeo registered in Switzerland. Ever since 1994 the Alfa Romeo has been in the possession of its present owner.

During the 22 years in the Swiss owner's possession, the car has always been serviced by specialists. Any works required were done thoroughly and always with the focus on originality. From 2012 to 2015 the engine including the transmission were completely overhauled. The car is in very good condition. The Alfa Romeo 6C 1750GS Spider of the 4th series is now 86 years old.

This is a unique opportunity to buy such a rare, beautiful car. The Alfa Romeo 6C 1750GS Spider by Zagato has a good history, its condition can be called very good and the engine and transmission were overhauled three years ago. And most important of all – the chassis and engine numbers match and are registered and confirmed in the known specialist literature. The Alfa Romeo 6C1750 GS is a dream of a car, beautiful and honest – what more can one ask for?





11*

Jaguar XK120 OTS, Jg. 1952

Chassis-Nummer: 672759

Motor-Nummer: W5768-8

Registrierung England: DSU872

CHF 90 000 / 110 000.–

EUR 83 300 / 102 000.–

- Matching-Numbers: Bestätigt durch Jaguar Heritage Zertifikat Nr. 35'773
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14574 vom April 2016
- Sehr guter Originalzustand, sehr aufwändig restauriert
- Englische und Österreichische Strassenzulassung (Schweizer Registrierung möglich)
- In der Schweiz eingeführt und verzollt (Formular 13.20A)

- Matching numbers: Confirmed by Jaguar heritage certificate no. 35'773
- FIVA identity card SMVC no. 14574 dated April 2016
- Excellent original condition, painstakingly restored
- Road-legal in England and Austria (Swiss registration possible)
- Imported duty-paid into Switzerland (form 13.20A)

Gutachten:

Anders Ditlev Clausager, Archivar Jaguar Heritage, Zertifikat Nr. 35'773 vom 18. April 2012

FIVA Identity Card SMVC Nr. 14574 vom April 2016

Dokumentation:

Vehicle Registration, Stephen J. Read, Fulmer / Slugh (DSU872)

Vehicle Registration, Carisma Cars, Hatchford (DSU872)

Kauf-, Transport- und Zoll-Papiere, Karl Ritter, Museum, Graz / Österreich

Einzelgenehmigungs-Bescheid, Steiermark/Österreich vom 3. Dezember 1991

Zollpapiere, Formular 13.20A, Import in die Schweiz vom 8. September 2011

Literatur:

Vgl. Automobil Revue, Katalog 1954, S. 136
Vgl. Zwischengas.com, Fahrzeugbericht: Der Jaguar XK 120, 140 und 150 – Geschichte, Erfolge und Konkurrenten
Bruno von Rotz, Jaguar XK 120 – die Sportwagen-Sensation für den Genuss ohne Reue, vom 10. April 2016, unter: www.zwischengas.com

Provenienz:

Fertiggestellt am 26. August 1952
Ausgeliefert am 3. September 1952, Jaguar Distributor Hoffmann, New York, USA
S. J. R., Fulmer / Slough (7. April 1988, erster bis zur Drucklegung bekannter Besitzer)
Carisma Cars, Hatchford (am 1. Juni 1989 von oben genannter Person erworben)
Karl Ritter, Museum, Graz / Österreich (am 5. Mai 1991 von oben genannter Person erworben)
Derzeit in Schweizer Besitz, Basel (2010 oben genannter Person erworben)

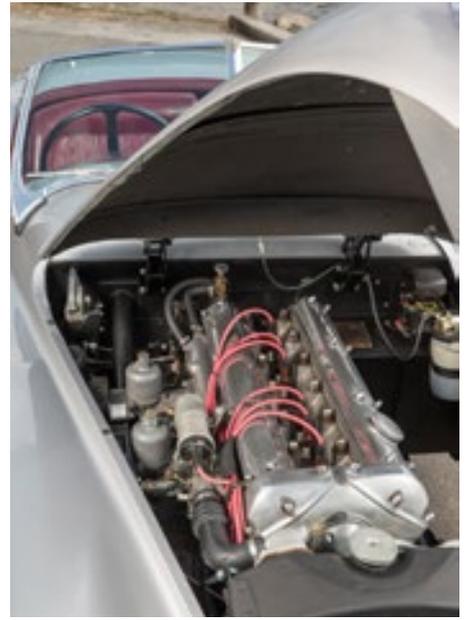
Der Jaguar XK120 OTS

An der London Motor Show im Herbst 1948 wurde der neue Sportwagen Jaguar XK120 erstmals präsentiert. Der XK120 wurde als zweisitziger Roadster (Open Two Seater – OTS) vorgestellt und avancierte schnell zum Star dieser Motor Show. Die Bezeichnung definierte Jaguar mit XK120 – dies als Andeutung auf die max. Höchstgeschwindigkeit von 120 Meilen pro Stunde (195 km/h).

Das neue Fahrzeug verfügte über einen Eschenholzrahmen, auf dem eine wunderschön gezeichnete Aluminium-Karosserie montiert wurde. Eine komplette Neuentwicklung war der Motor. Unter der Führung von William Lyons konstruierte sein Team einen langhubigen Reihensechszylinder mit zwei oben liegenden Nockenwellen. Beim ersten Einsatz im Jaguar XK120 von 1948 kam der Motor bei einem Hubraum von 3'442 ccm mit zwei SU-Vergasern auf eine Leistung von 160 PS. Der gleiche 3.4 Liter Motor wurde in den Folgejahren auf 3.8 und später noch auf 4.2 Liter Hubraum vergrößert. In der letzten Version kam der Motor bis in die späten Achtzigerjahre fast unverändert in verschiedenen Jaguar-Modellen zur Anwendung.

Der XK120 beschleunigte etwa in 10 Sekunden von 0 auf 60 Meilen pro Stunde und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Meilen pro Stunde (195 km/h). Die Kraftübertragung erfolgte über ein Moss Vierganggetriebe mit unsynchronisiertem, ersten Gang. Mit diesen Fahrleistungen war der XK120 eines der schnellsten Serienfahrzeuge, die es damals gab. Viele Fachzeitschriften sprachen nicht zu Unrecht vom schnellsten Serienfahrzeug überhaupt.





Der Jaguar XK120 war ein kommerzieller Erfolg: Bis 1954 wurden 7'373 Open Two Seaters, 2'678 Fixed Head Coupés und 1'767 Drop Head Coupés verkauft. Gesamthaft also etwa 12'000 Fahrzeuge. In den ersten Nachkriegsjahren waren das für einen Sportwagen bemerkenswerte Zahlen.

Das angebotene Fahrzeug

Der angebotene Jaguar XK120 OTS ist wirklich ein anmutend schöner Roadster. Am 3. September 1952 wurde dieser an den US-Jaguar-Distributor Hoffmann in New York ausgeliefert. Leider ist der Erstbesitzer wie auch die gesamte Folgegeschichte von 1952 bis 1988 bis heute nicht bekannt. Aus den Unterlagen geht hervor, dass S. J. R. aus Fulmer / Slough den XK120 am 7. April 1988 in England registriert und in seinem Besitz hatte (Vehicle Registration DSU 872). Weiter ist bekannt, dass er das Fahrzeug Mitte 1989 an die Firma Carisma Cars in Hatchford / England verkaufte. 1991 verkaufte Carisma Cars den schönen XK120 ins Ausland. Der neue Besitzer war der ehemalige Österreichische Rennfahrer Karl Ritter aus Graz, der dort ein Automuseum mit über 200 Fahrzeugen aus allen Epochen besass. Der gesamte Kauf des Jaguar XK120 inklusive Transport- und Zollformalitäten ist sehr gut dokumentiert. Auch ein Einzelgenehmigungs-Bescheid aus der Steiermark, Österreich, vom 3. Dezember 1991, welcher die Registrierung in Österreich erst möglich wurde, ist vorhanden. 1991 bis 2010 stand der XK120 dann im Grazer Ritter-Museum – bestaunt von den zahlreichen Besuchern des Museums, die in die Welt der Automobile eintauchen wollten. Nach 20 Jahren Museums-Zeit wurde der Jaguar XK120 an den heutigen Schweizer Besitzer weiter gegeben. Dieser restaurierte den XK120 in wesentlichen Teilen neu. Und so präsentiert sich der wunderschöne Roadster heute auch noch von seiner besten Seite.

Der Zustand kann als sehr gut bezeichnet werden – ein authentisches und originales Fahrzeug, das durch seine elegant geführten Linien überzeugt und das durch seine Sportlichkeit auf der Strasse besticht. Der Jaguar XK120 ist im Moment noch nicht in der Schweiz zugelassen. Die Papiere für England und Österreich sind vorhanden. Die Einfuhr des Fahrzeuges (Formular 13.20A) wurde korrekt vorgenommen. Eine Registrierung auf dem Schweizer Strassenverkehrsamt ist somit gut und unkompliziert möglich.

Alleine das Design der Karosserie ist anmutend schön und überzeugt bis ins letzte Detail. Der Zustand ist zudem sehr gut und das Preis- / Leistungsverhältnis attraktiv. Unserer Meinung nach ist dies eine gute Gelegenheit für ein solides Investment, an einen schönen und raren XK120 zu kommen. Und die bevorstehende Strassenzulassung sollte auch kein Problem darstellen.

The Jaguar XK120 OTS

At the London Motor Show in autumn 1948, the new Jaguar XK120 sports car was first shown. The XK120 was presented as open two-seater roadster (OTS) and rapidly became the star of this motor show. The identification XK120 was an allusion by Jaguar to the maximum speed of 120 miles/h (195 km/h).

The new vehicle had an ash wood frame, onto which was mounted a beautifully designed aluminium body. The engine was a complete novelty. Under the management of William Lyons, his team constructed

a long-stroke six-cylinder-inline engine with two overhead camshafts. At its first operation in the Jaguar XK 120 in 1948 the engine with a displacement of 3,442 cc and two SU-carburetors achieved a performance of 160 PS. The same 3.4-liter engine was in the following years enlarged to 3.8 and later on to 4.2-liter displacement. In the last version, the engine was used in many different Jaguar models until the late 1980ies.

The XK 120 thus accelerated within 10 seconds from 0 to 60 miles/h and achieved a maximum speed of 120 miles/h (195 km/h). The power was transmitted via a Moss four-speed gear with unsynchronized 1st gear. With this driving performance, the XK 120 was one of the fastest series-production vehicles of that time. Not without reason, many trade magazines talked about the fastest series-production vehicles of all.

The Jaguar XK 120 was a commercial success: until 1954, 7,373 open two-seaters, 2,678 fixed head coupés and 1,767 drop head coupés were sold – i.e. a total of approx. 12,000 cars. In the first post-war years, these were remarkable sales figures for a sports car.

The car offered

The Jaguar XK 120 OTS roadster on offer has a truly beautiful appearance. It was delivered on September 3, 1952 to the US Jaguar distributor Hoffmann in New York. Unfortunately, both the first owner and the whole subsequent history from 1952 to 1988 are unknown to this day. The documents show that S. J. R. from Fulmer / Slough had the XK 120 registered in England on April 7, 1988 and had it in his possession then (vehicle registration DSU 872). It is also known that he sold the car to Messrs. Carisma Cars in Hatchford / England in the middle of 1989. Shortly after, in 1991, Carisma Cars in turn sold the beautiful XK 120 abroad. The new owner was the former Austrian racing driver Karl Ritter from Graz, who owned in that city a motorcar museum with more than 200 cars from all eras. The whole purchase of the Jaguar XK120 including transport and customs formalities is

very well documented. An exclusive license from the Steiermark / Austria, dated December 3, 1991, making registration in Austria possible, also exists.

From 1991 to 2010, the XK 120 stood in the museum in Graz, admired by numerous visitors who wanted to immerse themselves into the world of the cars. After 20 years at the museum, the Jaguar XK 120 was handed over to the new Swiss owner who restored essential parts of it. Today, the lovely roadster shows itself at its best.

The condition can be called very good – an authentic, original car that fascinates by its elegant lines and impresses by its sportiness on the road. At present the Jaguar XK120 is not registered in Switzerland. Documents for England and Austria are provided. The car was imported according to the regulations (form 13.20A), so that registration at the Swiss road traffic department is possible.

The design of the body alone is elegant and appealing to the last detail. The condition is very good and the value for money is attractive for such a classic car. In our opinion, this is an excellent opportunity to buy a beautiful, rare XK120 at a good price. The official road traffic department approval should not be a problem.





12

Ferrari 365 GTC/4 Spider Conversion, Jg. 1971

Chassis-Nummer: 14477

Motor-Nummer: 14477

CHF 300 000 / 340 000.–
 EUR 278 000 / 315 000.–

- Top gepflegter Ferrari 365 GTC/4 Spider
- Expertise Graber Sportgarage AG, Toffen
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14556 vom April 2016
- Sehr guter Zustand – 1992 bis 1993 zum Spider-Umbau
- Gültige MFK-Prüfung vom 31. März 2014 (Code 180 – Zulassung als Veteran)
- Extremely well maintained Ferrari 365 GTC/4 Spider
- Expertise Graber Sportgarage AG, Toffen
- FIVA Identity Card SMVC No. 14556 dated April 2016
- Excellent condition – 1992 to 1993 Spider conversion
- Valid MFK survey (Swiss motor vehicle certification) of March 31, 2014 (code 180 – licensed as veteran car)

Gutachten:

Graber Sportgarage AG, Toffen, Expertise und Schätzung vom 5. November 2002

FIVA Identity Card SMVC Nr. 14556 vom April 2016

Dokumentation:

Sehr detaillierte, handschriftliche Provenienz durch die verschiedenen Besitzer

Expertise vom Ferrari Spezialisten, Graber Sportgarage AG, Toffen

Englische Vehicle Registration Nr. N8416214

Bonhams, London, Ferrari-Auktion, Auktion im Hotel Palace, Gstaad, vom 18. Dezember 2001, Kat.-Nr. 258A

Literatur:

Vgl. Automobil Revue, Zeitung Nr. 9 vom 4. März 1971, S. 3
 Vgl. Ferrari 365 GTC/4 Website und Registry (in englischer Sprache)

Provenienz:

Fertiggestellt am 10. Juni 1971 im Ferrari-Werk
Anschliessend an Ferrari Importeur SAVAF, Genf / Schweiz
geliefert
Erster Besitzer G. L., Lausanne, Schweiz
I. J., Götheborg, Schweden (1980 von oben genannter Person
übernommen)
C. B., Brocket Hall, England (1992 von oben genannter Person
übernommen)
J. C., Egham/Surrey, England (am 31. März 1994 von oben
genannter Person übernommen)
Mody Enav, Ferrari Holding, London, England (am 5. Juli 1994
von oben genannter Person übernommen)
M. S., Switzerland (am 18. Dezember 2001 von oben genannter
Person übernommen)
Albrecht G. Guggisberg, Toffen (2001 von oben genannter
Person übernommen)
U. M., Worblaufen (2002 von oben genannter Person über-
nommen)
Derzeit in Schweizer Privatbesitz, Innerschweiz (2012 von oben
genannter Person übernommen)

Der Ferrari 365 GTC/4

Am Automobil-Salon Genf im März 1971 wurde der neue Ferrari 365 GTC/4 dem fachkundigen Publikum vorgestellt. Als Nachfolger des Ferraris 330 GTC und des 365 GT 2+2 sollte das neue Modell eine Kehrtwende und somit neuen Schwung in das Ferrari-Angebot bringen. Der von Filippo Sapino (Pininfarina) entworfene Ferrari 365 GTC/4 basierte aus technischer Sicht auf dem bekannten 365 GTB/4 Daytona (Gitterrohrahmen / Aufhängungstechnik).

Zwei erhebliche Unterschiede fallen in der Konstruktion jedoch sofort auf: Das Getriebe wurde nicht wie beim Daytona als Transaxle-Einheit an der Hinterachse angebracht, sondern mit dem Motor vorne direkt verblockt. Und der Motor selber wurde bei gleichem Hubraum von 4'390 cm³ auf sechs Weber-Flachstrom-Doppelvergaser umgebaut, was somit die Bauhöhe des Aggregats senkte und die flache Frontgestaltung erst möglich machte. Der V12-Motor selber leistet 340 PS bei einer Drehzahl von 6'800 U/Min.

Der niedrige Kraftaufwand, der beim 365 GTC/4 für die Bedienung der Lenkung (Servo), des Getriebes und der Pedalerie notwendig war, machte sich beim neuen Modell sofort und sehr angenehm bemerkbar.



Gesamthaft wurden während zwei Jahren von diesem Coupé nur 505 Stück produziert – weniger als der prominente Ferrari Daytona. Einige wenige Ferrari 365 GTC/4 wurden im Laufe der Zeit von bekannten Spezialisten vom Coupé zum Cabrio umgebaut.

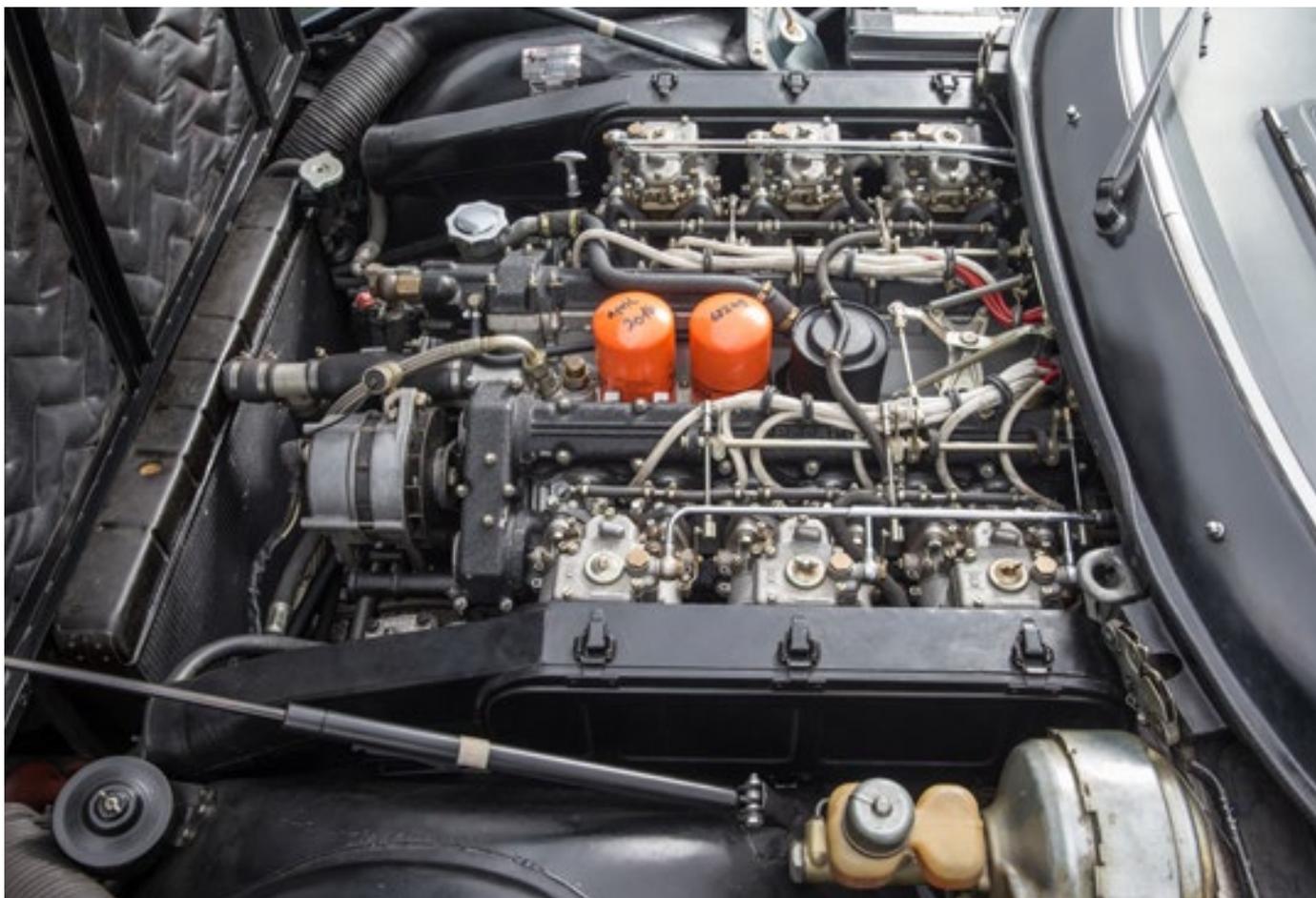
Das angebotene Fahrzeug

Das abgebildete Fahrzeug wurde am 10. Juni 1971 produziert und anschliessend vom Schweizer Ferrari-Generalimporteur SAVAF dem ersten Besitzer, G. L. aus Lausanne, übergeben. Bei der Auslieferung war das Fahrzeug als Coupé-Version gefertigt.

Neun Jahre nach der Erstausslieferung wechselte der Ferrari 365 GTC/4 erstmals die Besitzerschaft. I. J. aus Götheborg kaufte das Fahrzeug und überführte es nach Schweden. Im September 1992 übernahm Lord C. B. aus England das Fahrzeug. Als neuer Besitzer führte dieser den Ferrari offiziell nach England aus. Und er war es auch, der dieses 365 GTC/4 Coupé in einen wunderschönen Spider umbauen liess: will heissen, das Dach der Karosserie wurde abgeschnitten und die gesamte Dach- und Heckpartie neu gestaltet und formschön aufgebaut (Conversion). Diese Umbauarbeiten wurden durch die Firma Autokraft in Shalford / England ausgeführt. Eine Do-

kumentation dieser Arbeiten ist leider nicht vorhanden. Mit diesem Umbau wurde der heutige Zustand realisiert – dunkelblau lackiert mit Cognac-farbigem Leder-Intérieur.

Vom 21. bis 31. Oktober 1993 war das fertig gestellte Ferrari-Cabrio dann auf der Motor Show am Earls Court in London zu sehen. Auf diesen Zeitpunkt hin wurde das Fahrzeug in England registriert (53 LEV). Am 31. März 1994 fand der 365 GTC/4 dann wiederum einen neuen Besitzer – J. C. von der Firma Talacrest Ltd. Egham kaufte das Fahrzeug und verkaufte es kurze Zeit danach, am 5. Juli 1994, weiter an Mody Enav von der Ferrari Holding Inc. in London. Fortan blieb der Ferrari-Spider in seinem Besitz. Auch dann, als Mody Enav in die Schweiz nach Thônex bei Genf zog und den Ferrari als Umzugsgut mitnahm. In der Schweiz wurde das Fahrzeug am 12. April 2000 auf dem Strassenverkehrsamt im Kanton Bern geprüft und zugelassen. 2001 verkaufte Mody Enav das Fahrzeug an die bekannte Oldtimer Garage G. Guggisberg, Toffen, Kanton Bern. Diese wiederum verkaufte den Ferrari-Spider im 2002 an U. M. von Worblaufen. U. M. war bis 2012 Besitzer des Ferrari 365 GTC/4 Spiders. Im 2012 erwarb der aktuelle Schweizer Privatbesitzer dieses Fahrzeug.





Auch wenn Ferrari den 356 GTC/4 nie als Spider heraus brachte, ein schönes und authentisches Fahrzeug ist dieser 12-Zylinder allemal. Von diesem Fahrzeug gibt es nur Positives zu berichten. Vor allem die Farbkombination ist gelungen und der Zustand kann als sehr gut bezeichnet werden. Gute Fahrzeuge sind sehr rar – es bietet sich die Gelegenheit, sich mit einem Ferrari 12-Zylinder eine grosse Freude zu bereiten!

Ferrari 365 GTC/4

The new Ferrari 365 GTC/4 was presented to the expert public at the Geneva Motor Show in March 1971. As successor to the Ferrari 330 GTC and the 365 GT 2+2, the new model was to be a change of course to give new pep to the Ferrari range. The engineering of the Ferrari 365 GTC/4, designed by Filippo Sapino (Pininfarina) is based on the familiar 365 GTB/4 Daytona (tubular space frame / suspension technique).

However, two considerable constructional differences immediately stand out: unlike in the Daytona, the transmission was not mounted to the rear axle (transaxle concept), but was bolted to the front engine. The engine itself was converted to six horizontal twin-choke Weber carburetors, displacing 4,390 cc, whose lower profile made the car's lower and sloping hood line possible. The V12 engine was tuned to 340 PS at 6,800 rev./min.

The comfortable operation of the 365 GTC/4's power steering, gear drive and pedal system is immediately and very pleasantly obvious in the new model. A total of only 505 such coupés were produced in two years – less than of the famous Ferrari Daytona. In the course of time, a few of the Ferrari 365 GTC/4 were remodelled from coupé to convertible by well-known specialists.

The car offered

The vehicle as pictured was finished on June 10, 1971 and subsequently handed over in its coupé version to its first owner, G. L. from Lausanne, by the Swiss exclusive Ferrari distributor SAVAF.



9 years after the first delivery, the Ferrari 365 GTC/4 changed hands for the first time. I. J. from Goteborg bought the car and took it to Sweden. In September 1992 Lord C. B. from England bought the vehicle and imported it officially into England as its new owner. He also had the 365 GTC/4 coupé converted to a beautiful Spider, which means that the top was cut off and the whole top and rear part newly designed and elegantly converted. These conversion works were effected by Messrs. Autokraft in Shalford / England. Unfortunately, there is no documentation of the works. This is the version you see today – dark blue paint with Cognac coloured leather interior.

From October 21 to 31, 1993, the finished Ferrari convertible was displayed at the Earls Court Motor Show in London. As from this date the car was registered in England (53 LEV). On March 31, 1994, the 365 GTC/4 again got a new owner – J. C. of Messrs. Talacrest Ltd. Egham bought the car and resold it shortly after, on July 5, 1994, to Mody Enav of Ferrari Holding Inc. in London. As from then on the Spi-

der remained in this gentleman's possession, even when Mody Enav moved to Thônex near Geneva in Switzerland and took the Ferrari with him as part of his personal effects. In Switzerland the car was inspected and licensed at the road traffic and licensing department of the canton of Berne on April 12, 2000. In 2001 Mody Enav sold the Ferrari-Spider to the well-known veteran car garage G. Guggisberg, Toffen, canton of Berne, who sold it in 2002 to U. M. of Worblaufen. U. M. owned the Ferrari 365 GTC/4 Spider until 2012. In 2012 the present Swiss private owner bought the car.

Even though Ferrari never produced a 356 GTC/4 as Spider – this 12-cylinder is definitely a beautiful and authentic car, of which we only have positive reports. The colour combination in particular is appealing and the condition can be called very good. Good cars are very rare – here is an opportunity of treating yourself to the pleasure of a Ferrari 12-cylinder!





13

Porsche 911 Carrera (996), Jg. 1997

Chassis-Nummer: WP0 ZZZ 99Z WS600357

Motor-Nummer: M96 / 0166 W 00792

CHF 22.000 / 28.000.–

EUR 20.400 / 26.000.–

- Originaler Porsche 911 Carrera (996)
- Matching-Numbers – vollständige Porsche-Dokumentation
- Fahrzeug Martina Hingis aus WTA-Tournament-Gewinn (Filderstadt 1997)
- Sehr guter Zustand – nur 96'600 Kilometer
- Gültige MFK-Prüfung vom 01. Juli 2013 (ZH)

- Original Porsche 911 Carrera (996)
- Matching numbers – complete Porsche documentation
- Car of Martina Hingis from WTA tournament victory (Filderstadt 1997)
- Very good condition – only 96,600 kilometres
- Valid MFK (Swiss road traffic department) approval of July 1st, 2013 (ZH)

Dokumentation:

Porsche Garantie- und Serviceheft, datiert 30. September 1997
Abgas- und Wartungsdokument Schweiz, datiert 5. Februar 1998
Annullierter Fahrzeugausweis (H. U., Hittnau), datiert 3. Juli 2013
MOFIS-Halterhistory, Bundesamt für Strassen (ASTRA), datiert 21. Dezember 2015
Porsche 911 Carrera Betriebsanleitung und Porsche-Auslieferungsmappe
Navigations-CD inklusive allen Anleitungen
Programmheft WTA Tennis Turnier Filderstadt 1997

Literatur:

Vgl. Clauspeter Becker, Porsche 911, Die Evolution, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1997

Provenienz:

Porsche 996-Modellpräsentation an der Frankfurter IAA, 11. bis 21. September 1997
Ausstelldatum des Garantie- und Serviceheftes auf den 30. September 1997
Preis-Übergabe nach Turniergewinn an Martina Hingis am WTA Porsche Tennis Grand Prix am 12. Oktober 1997 in Stuttgart / Filderstadt
Überführung in die Schweiz, Porsche Garage Kuhn AG, Buchs, am 5. Februar 1998
I. Inverkehrsetzung in der Schweiz, Melanie Molitor (Mutter von Martina Hingis) am 13. Februar 1998
Hr. L., Uitikon (am 21. Mai 1999 von oben genannter Person erworben)
T. J., Neuhausen (am 22. Juli 1999 von oben genannter Person erworben)

R. F., Samedan (am 20. August 1999 von oben genannter Person erworben)
O. C., Gossau (am 11. Juni 2004 von oben genannter Person erworben)
H. U., Hittnau (am 13. Juli 2013 von oben genannter Person erworben)
Derzeit Schweizer Privatbesitz (am 23. November 2015 von oben genannter Person erworben)





Der Porsche 911 Carrera (1996)

Der Porsche 996 (WV-Programm) ist ein Sportwagen der 5. Generation der 911er Serie, welcher von 1997 bis 2006 in Stuttgart / Zuffenhausen produziert wurde. Als Nachfolger des letzten luftgekühlten Porsche 993-Modells, brach mit dem 996er-Modell eine neue Ära an. Fortan wurden die Motoren dieses Modells nicht mehr luft- sondern wassergekühlt. Dazu kam, dass die Karosserie um 19 cm verlängert und um 9,5 cm verbreitert wurde. Das Resultat waren deutlich bessere und komfortablere Fahreigenschaften. Mit diesen neuen Dimensionen verliess die Firma Porsche somit den eigentlichen Originalentwurf des 911er-Modells von Ferdinand Alexander Porsche aus dem Jahre 1963. Die 996er-Modellreihe umfasste drei Karosserieformen: Coupé (geschlossen), Targa (halboffen) und Cabriolet (offen). Die 996er-Modellreihe ist bis heute die meistverkaufte Baureihe des 911ers aller Zeiten.

Das angebotene Fahrzeug

Bei unserem Fahrzeug handelt es sich nachweislich um den roten Porsche 911 (1996), welchen Martina Hingis als Teil ihres Preisgeldes am Tennisturnier von Filderstadt (Stuttgart) am 12. Oktober 1997 gewonnen hatte. An diesem WTA-Tennisturnier stand Martina Hingis (CH) gegen Lisa Raymond (USA) im Finale. Hingis gewann das Finalspiel deutlich in zwei Sätzen (6:4, 6:2).

Aus der Dokumentation geht eindeutig hervor, dass der Porsche 911 im Anschluss an das Tennisturnier im Februar 1998 in die Schweiz überführt und eine Woche später auf die Mutter von Martina Hingis, auf Melanie Molitor, zugelassen wurde. Die 1. Inverkehrsetzung wird gemäss Halterauszug (MOFIS – ASTRA) mit dem 13. Februar 1998 bestätigt.

Der Porsche 911 Carrera verfügt über ein Automatik-Getriebe und wird von einem 6-Zylinder-Motor mit 300 PS Leistung angetrieben. Das Fahrzeug befindet sich heute noch immer in einem sehr guten

Zustand. Ausgerüstet war der 996er mit faktisch allem Zubehör, welches für die erste Generation erhältlich war. Die lange Liste an Zubehör-Nummern im Service- und Garantie-Buch zeigt dies deutlich. Alle geforderten Servicearbeiten wurden immer und lückenlos in Schweizer Fachwerkstätten durchgeführt und im Servicebuch entsprechend auch dokumentiert. Der aktuelle Schweizer Besitzer hatte den Porsche 911 am 23. November 2015 vom letzten Vorbesitzer übernommen. Danach wurden nochmals Service-, Kontroll- und Aufbereitungs-Arbeiten vorgenommen.

Martina Hingis, Tennis-Profi, Schweiz

Die Schweizer Ausnahme-Tennispielerin hatte den Porsche Grand Prix 1997 nach 1996 bereits zum zweiten Mal gewonnen. Sie gewann im gleichen Jahr zudem noch die Australien Open, Wimbledon und die US Open. In Roland Garros (Paris) stand sie im Endspiel. Zudem gelangen ihr noch weitere neun Turniersiege. Und weil sie mit all diesen Erfolgen eine Siegesquote von 93.8 % erzielte, wurde Martina Hingis dann auch zur jüngsten Weltranglistenerte aller Zeiten!

Ihre Karriere setzte sie nach einem längeren Unterbruch vor wenigen Jahren wieder fort. Dies mit grossem Erfolg. So gewann Martina Hingis zusammen mit ihrer Doppelpartnerin, Sania Mirza aus Indien, in den Doppel-Wettbewerben wiederum mehrere WTA-Turniersiege und positionierte sich aktuell auf der WTA-Punkteliste auf dem ersten Platz!

Die 996er-Modelle sind zwar unter Porsche-Enthusiasten nicht die Gesuchtesten. Ein Hingis-Porsche ist jedoch etwas komplett anderes. Hier sprechen wir über ein Sammlerfahrzeug. Ein echter Porsche- und Martina Hingis-Fan bekommt somit die fast einmalige Chance, sich einen 996er-Hingis-Porsche zu sichern. Die Dokumente sind alle vollständig vorhanden, die einzigartige Geschichte ist reizvoll und der Zustand des Fahrzeuges ist sehr gut.

The Porsche 911 Carrera (1996)

The Porsche 996 (W-range) is a 5th generation sports car of the 911 series, produced from 1997 to 2006 in Stuttgart / Zuffenhausen. As successor to the last air-cooled Porsche 993 model, the 996 brought on a new era. From then on, the engines of this model were no longer cooled by air but by water. In addition, the body was elongated by 19 cm and broadened by 9,5 cm, with the result that the driving characteristics were significantly improved and more comfortable. With these new dimensions the Porsche Company discarded the original design of the 911 model by Ferdinand Alexander Porsche from 1963. The 996 range of models comprises three body versions: coupé (closed), Targa (semi-open) and convertible (open). The 996 range of models is to this day the top-selling construction range of the 911 of all times.

The car offered

Our car is demonstrably the red Porsche 911 (1996), which Martina Hingis had won at the tennis tournament in Filderstadt (Stuttgart) on October 12, 1997, as part of her prize money. In this WTA tennis tournament, Martina Hingis (CH) played against Lisa Raymond (USA) in the finals. Hingis won the finals in just two sets (6:4, 6:2).

The documentation shows clearly that the Porsche 911 was transferred to Switzerland following the tournament in February 1998 and was registered in the name of Martina Hingis' mother, Melanie Molitor. The first registration as per certificate of title (MOFIS – ASTRA) was on February 13, 1998.

The Porsche 911 Carrera has an automatic transmission and is driven by a 6-cylinder engine with 300 PS. The car is still in excellent condition. The 996 was fitted with virtually all accessories that were available for the first generation. The long list of accessory numbers in the service and guarantee booklet clearly shows this. All required regular check-ups and servicing were carried out without fail by Swiss expert workshops and documented in the service booklet. The present Swiss owner bought the Porsche 911 on November 23, 2015, from the last previous owner and had then all the service, control and repair works done again.

Martina Hingis, tennis professional, Switzerland

The exceptional Swiss tennis player had won the Porsche Grand Prix 1997 for the second time after 1996. That same year she also won the Australian Open, Wimbledon and the US Open. At Roland Garros (Paris) she played in the finals. She also won nine further tournaments. Having achieved a victory record of 93.8 %, Martina Hingis became the youngest leader of the world ranking of all times.

After a longish interruption, she continued her career very successfully a few years ago. Thus Martina Hingis, together with her doubles partner Sania Mirza from India, again won several WTA tournaments in the doubles competitions and presently holds first place in the WTA ranking!

The 996 models may not be the most sought-after by Porsche enthusiasts, but a Hingis Porsche is something quite different. Here we talk about a collector's car. A true Porsche- and Martina Hingis-fan has the almost unique opportunity of getting a 996 Hingis-Porsche. The documents are complete, the unique history is attractive and the condition of the car is very good.





14

Delahaye 122 Brookland Special, Jg. 1933

Chassis-Nummer: 42342

Motor-Nummer: 122289

CHF 210 000/240 000

EUR 194 500/222 200

- Schön restauriertes Delahaye-Rennfahrzeug
- FIVA ID Card SMVC Nr. folgt (wurde bestätigt)
- Sehr guter Gesamtzustand – zuverlässiger Roadster
- Neue Strassenzulassung nach Bedarf möglich (Code 180 – Veteran)

- Beautifully restored Delahaye racing car
- FIVA ID Card SMVC no. will be confirmed
- Very good all-over condition – reliable roadster
- Approval of road traffic department possible if required (code 180 – veteran)

Gutachten:

FIVA ID Card SMVC Nr. folgt (wurde bestätigt)

Provenienz:

Erstauslieferung am 1. Januar 1933 in Frankreich

Erster Besitzer nicht bekannt

Älteste, bekannte Zulassung in FR (F-N:3084 AJ69)

J.L. A., Vichy, FR (am 17. April 1974 vom Vorbesitzer übernommen)

Th. P., Ledeaeker, NL (am 1. August 1976 von oben genannter Person erworben)

P. S., Mittenfeld, BRD (am 15. Februar 1979 von oben genannter Person erworben)

T. K., Langenargen, DE (am 5. August 2014 von oben genannter Person erworben)

Aktueller Schweizer Privatbesitz (am 22. April 2015 von oben genannter Person erworben)

Der Delahaye 122

Émile Delahaye besass und leitete eine 1845 im französischen Tours gegründete Fabrik, die sich der Produktion von Maschinen zur Backsteinproduktion sowie stationären Motoren und Eisenbahnwagen verschrieben hatte. Fasziniert von den ersten Automobilen, gründete er 1901 die Société des Automobiles Delahaye, in der Personen- und Lastkraftwagen sowie Omnibusse hergestellt wurden. Auch erste Feuerwehrfahrzeuge rüstete Delahaye aus.

81 verschiedene Karosseriebauer, davon 12 grosse und namhafte wie Antem, Dubos, Figoni & Falaschi bis hin zu Pourtout, erschufen auf der Chassis- und Technik-Basis von Delahaye wunderschöne und zeitlose Automobile. Die Modellgeschichte von Delahaye ist deshalb durchzogen von verschiedensten in Kleinserien hergestellten Fahrzeug-Modellen. Angefangen beim Typ 1 von 1898, dem Typ 42 von 1911, dem Typ 82, welcher zwischen 1919 und 1924 gefertigt wurde, bis hin zu den direkten Vorgängern, dem Typ 92 (1927), dem Typ 102 (1929) und dem Typ 108 (1930).

Im Mai 1933 präsentierte Delahaye am Autosalon von Paris dann das Modell 122, welches in verschiedenen Saloon-Versionen als Zwei- bzw. als Vier-Türer zu haben war.

1935 übernahm Delahaye die Konkurrenzmarke Delage. Die 1936 erschienenen Sechszylinder-Sportmodelle verhalfen Delahaye zu ungeahntem Prestige. Und mit den Modell-Typen Coupé des Alpes und 135 kamen Rallye- und Rennsiege dazu. Renommiertere Karosseriefirmen lieferten weiterhin formschöne und vollendete Luxusaufbauten. Die Delahayes zählten zu den schönsten Automobilen in dieser Epoche überhaupt.

Das angebotene Fahrzeug

Das von uns angebotene Delahaye-Fahrzeug knüpft nahtlos an die erfolgreiche und glamouröse Zeit von damals an. In der Grundstruktur basiert der Delahaye 122 Special Brookland auf dem Modell 122, einer Saloon-Version mit 4 Plätzen, welche in den 30er-Jahren für kurze Zeit im Verkaufsprogramm angeboten wurde. In dieser Sa-



loon-Version (Limousine) wurde das Fahrzeug 1933 ausgeliefert. Den Aufzeichnungen zufolge blieb die originale Karosserie bis Mitte der 1970er-Jahre bestehen.

Als der Delahaye 122 Mitte 70er-Jahre den Besitzer wechselte, wurde der Typ 122 Saloon in einen Rennwagen umgebaut. Somit brach für dieses Fahrzeug eine neue Ära an. Chassis und Technik wurden beibehalten und übernommen. Der Radstand wurde zwar um 23 cm verkürzt – der gesamte Karosserie-Aufbau wurde von einem Spezialisten für die Rennerei neu angefertigt. Die Idee war, mit einem prestigeträchtigen Delahaye an historischen Autorennen teilzunehmen.

Während den nächsten zwei bis drei Jahren stand der Delahaye 122 Brookland Special in einer holländischen Sammlung. Ende der 1970er-Jahre sollte der Rennwagen dann wieder den Besitzer wechseln. Ein deutscher Delahaye-Liebhaber erkannte den Wert und den Reiz dieses Fahrzeuges und kaufte es vom besagten Sammler ab. Er genoss die kommenden 35 Jahre mit diesem tollen Roadster! Der Zustand blieb in den Folgejahren unverändert und schön.

2014 war dann die Zeit gekommen, um den Delahaye 122 Brookland Special in neue, jüngere Hände zu geben. Altershalber musste der damalige deutsche Besitzer seinen Rennwagen weitergeben. Und dies war denn auch die grosse Chance bzw. der Moment, als das Fahrzeug via einen deutschen Autohändler in Schweizer Privatbesitz wechselte. Der neue Besitzer geniesst seit dieser Zeit seine Ausfahrten und ist auch hie und da an einem Rally-Rundkurs anzutreffen. So fuhr der Delahaye 122 Brookland Special 2015 unter anderem auch an der RAID-Rally Basel-Paris mit.

Wer das Extravagante liebt, gerne in einem Special-Rennwagen die Ausfahrten geniesst und sich zudem mit der Aura von Delahaye umgeben möchte, der bekommt hier die einmalige Chance, eine solche Rarität zu kaufen. Der 122 Brookland Special ist ein rauer, jedoch robuster Vorkriegs-Rennwagen, der auf den Ausfahrten richtig Spass macht.



The Delahaye 122

Émile Delahaye owned and managed a factory, founded in 1845 in Tours, France, that produced machines for brick production as well as stationary engines and rail wagons. Fascinated by the first automobiles, he founded in 1901 the Société des Automobiles Delahaye, which produced passenger vehicles and trucks as well as buses. Delahaye also equipped the first fire engines.

81 different coachbuilders, of which 12 large and renowned such as Antem, Dubos, Figoni & Falaschi and Pourtout, have created beautiful, timeless cars on the basis of chassis and technology by Delahaye. Delahaye's production history is therefore rich in the most different car models produced in very small editions, starting with type 1 from 1898, type 42 from 1911, type 82, which was produced between 1919 and 1924, to the direct predecessors of our car, type 92 (1927), type 102 (1929) and type 108 (1930).

At the Paris motor show in May 1933, Delahaye presented model 122, which was available in different saloon versions with two or four doors.

In 1935, Delahaye took over the rival firm of Delage. The six-cylinder sports model, presented in 1936, helped Delahaye to gain undreamt of prestige, to which the model types Coupé des Alpes and 135 added rally and racing victories. Renowned coachbuilders continued to supply beautifully designed, perfectly luxury superstructures. The Delahayes ranked amongst the most beautiful cars of this era.

The car offered

The Delahaye automobile offered by us tied in smoothly with the successful, glamorous times back then. The basic structure of the Delahaye 122 Special Brookland builds on model 122, a saloon version with 4 seats, which was sold for a short time in the 1930ies. Our car was delivered in this saloon version in 1933. According to records, the original body existed until the middle of the 1970ies.

When the Delahaye 122 changed hands in the middle of the 1970ies, the 122 saloon was converted to a racing car. A new era began for this car. The chassis and technical system were retained and adopted. The wheelbase, however, was shortened by 23 cm – a racing specialist



produced a whole new body structure. The idea was to take part in historic car rallies with the prestigious Delahaye.

For the next two or three years the Delahaye 122 Brookland Special stood in a Dutch collection, until it changed hands again at the end of the 1970ies. A German Delahaye enthusiast recognized the value and the charm of this car and bought it from the said collector. He enjoyed this superb roadster for 35 years! The condition remained unchanged and beautiful during all these years.

In 2014 it was time to pass on the Delahaye 122 Brookland Special to new, younger hands. For age reasons, the former German owner had to let go of his racing car. This was the big opportunity, resp. the moment when the car went to a private Swiss owner via a German car dealer.

Since then, the new owner enjoys his rides with the car and takes part in occasional rally circuits. Thus, the Delahaye 122 Brookland Special 2015 also took part in the RAID rally Basel-Paris.

Those who love extravagance, enjoy driving a special racing car and would love to surround themselves with the Delahaye aura, now have the unique opportunity of buying such a rarity. The 122 Brookland Special is a rough but robust pre-war racing car that is real fun to ride.







Mehr
Bilder
hier!

15

Mercedes-Benz 300S Roadster, Jg. 1953

Chassis-Nummer: 11801200294/53

Motor-Nummer: 18892000302/53

CHF 650 000 / 850 000.–

EUR 602 000 / 787 000.–

- Top originales und authentisches Fahrzeug, Geschichte lückenlos vorhanden
- Matching-Numbers: Kopie Bestellkarte Mercedes Benz 300S vorhanden
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14581 vom April 2016
- Sehr guter Gesamtzustand, noch nie restauriert
- Aktuelle Strassenzulassung (16. Juli 2015 / Code 180 – Veteran)

- Top original and authentic car, complete history provided
- Matching numbers: copy order card Mercedes Benz 300S provided
- FIVA identity card SMVC no. 14581 dated April 2016
- Excellent overall condition, never restored
- Road-legal (July 16, 2015 / code 180 – veteran)

Gutachten:

FIVA Identity Card SMVC Nr. 14581 vom April 2016

Dokumentation:

Mercedes Benz Archiv, Stuttgart, Datenkarte Mercedes-Benz 300S Roadster (W188)

Provenienz:

Fertiggestellt am 16. September 1953

Erster Besitzer Stahl Apparate- und Gerätebau GmbH, Viernheim, DE (am 16. September 1953 ausgeliefert)

Dame aus Davos, CH (ca. 1980 von oben genanntem Unternehmen erworben)

Aktueller Schweizer Privatbesitzer, Innerschweiz (2005 von oben genannter Person erworben)

Mercedes Benz 300S (W188)

Als indirekten Nachfolger der repräsentativen Mercedes-Benz Vorkriegsrepräsentationsfahrzeuge 630 und 770 kann man die Wagen der Baureihen W186, W188 und W189 sehen. Als W188 wurde auf dem Pariser Autosalon im Oktober 1951 die zweitürige Variante 300 S präsentiert, die als Coupé und Cabriolet gebaut wurde. Gegenüber der Limousine 300 (W186) war der Radstand um 15 Zentimeter kürzer. Gleichzeitig stieg die Motorleistung des mit drei Vergasern ausgerüsteten Reihen-Sechszylinders auf 150 PS, was Spitzengeschwindigkeiten von rund 175 km/h ermöglichte.

Der 300 S wurde als Coupé, Cabriolet und Roadster hergestellt. Der Roadster selber verfügte über ein komplett versenkbares Verdeck, während beim Cabriolet der Wetterschutz in geöffnetem Zustand auf dem Heck aufsass. Im Gegensatz zu späteren Mercedes-Konstruktionen verfügte der 300 S noch über einen Rahmen, auf den die verschiedenen Aufbauten sowie Spezialkarosserien gesetzt werden konnten. Geschaltet wurde am Lenkrad, der Innenraum war nobel ausgestattet, was bei einem Auto, das mehr kostete als ein Einfamilienhaus, auch erwartet werden konnte.

Im September 1955 wurde der Mercedes Benz 300 S durch den Nachfolger 300 Sc mit Einspritzmotor und nunmehr 175 PS ersetzt.

Die Hinterachse wurde beim Modellwechsel verbessert und die Karosserie leicht modifiziert. Bis April 1958 wurde der Sc produziert, inzwischen hatte ihm der leichtere 300 SL (W198) den Rang abgelaufen, zumal jener trotz exorbitantem Preis noch einige Tausender günstiger war. Gesamthaft wurden 560 Fahrzeuge gebaut – 203 Stk. als Cabrio A und 216 Stk. als Coupé. Vom Roadster wurden lediglich 141 Stk. verkauft. Somit ist das 300 S Roadster-Modell die seltenste Variante des 300 S / Sc.

Das angebotene Fahrzeug

Gemäss Mercedes Benz Archiv handelt es sich hier um einen top originalen Mercedes Benz 300S Roadster (W188) aus dem Jahre 1953. Dies bestätigt die Mercedes Benz Bestellkarte vom 10. September 1953. Darin wurde vermerkt, dass der Roadster in der Farbe DB427 Tigerauge (braun) lackiert und mit einem Crème-farbenen Lederinterieur Nr. 1060 ausgestattet wurde. Als einziges originales Zubehör wurde ein Becker-Radio (Nürnberg) mitgeliefert.

Nach der Fertigstellung im Werk Stuttgart wurde das Fahrzeug für die Kunden-Auslieferung auf eigener Achse von Stuttgart nach Mannheim überführt. Das Fahrzeug wurde dann durch die Mannheimer Mercedes Benz Vertriebs-Niederlassung am 16. September 1953 dem ersten Besitzer übergeben.





Der erste Besitzer war ein Industrieller aus dem Raum Mannheim – aus Viernheim bei Mannheim genauer gesagt. Die Firma Stahl Apparate- und Gerätebau GmbH bestellte diesen wunderschönen 300S Roadster. Während den kommenden ca. 30 Jahren sollte der Roadster dann dem ersten Besitzer grosse Freude bereiten.

Da der Firmeninhaber stark mit der Schweiz verbunden war und in der Schweiz, in Davos im Kanton Graubünden, zudem einen Ferien-Domizil besass, war der Mercedes Benz entsprechend viel in dieser Gegend anzutreffen. Und letztlich war es auch der Kontakt zur Schweiz respektive zu Davoser Nachbarn, welcher einen Weiterverkauf beeinflusste. Eine artansässige Dame war von diesem Roadster dermassen angetan, dass sie diesen Klassiker in den 1980er Jahren erwarb.

Sie genoss die Ausfahrten mit dem schönen Roadster, wenngleich Sie auch immer etwas Mühe bekundete, dieses stattliche Fahrzeug mit fast zwei Tonnen Gesamtgewicht zu lenken. Und so entschloss sie sich, ihr Fahrzeug an den aktuellen, dritten Besitzer, einen Schweizer Privatbesitzer, im Jahr 2005 weiter zu geben.

Dieser wunderschöne Mercedes Benz 300S Roadster befindet sich noch immer in einem sehr guten und originalen Gesamtzustand. Das Fahrzeug wurde regelmässig in Fachbetrieben und von Profis gepflegt und unterhalten.

Ein top originaler Mercedes Benz 300S Roadster war schon immer rar und ist heutzutage noch seltener geworden. Das angebotene Fahrzeug befindet sich in einem sehr guten Zustand und hatte gerade mal drei Vorbesitzer. Gesamthaft wurden nur 141 Exemplare von diesem seltenen Roadster produziert. Dazu sind alle Nummern gemäss Auslieferungszustand matching. Das ist eine perfekte Ausgangslage für den Erwerb eines respektablen Mercedes Benz Klassiker. Eine Chance, die sich in dieser Form wohl nicht so schnell wieder bieten wird!

Mercedes Benz 300S (W188)

The cars of the W186, W188 and W189 series can be regarded as the indirect successors to the prestigious pre-war Mercedes-Benz models 630 and 770. At the Paris motor show in October 1951, the two-door version of the 300 S was presented as W188, offered both

as coupé and convertible. At the same time, the performance of the six-cylinder-inline engine, fitted with three carburettors, was increased to 150 PS, making top speeds up to approx. 175 km/h possible.

The 300 S was built as coupé, convertible and roadster. The roadster had a completely retractable roof, whilst the foldable roof of the convertible sat on the rear when it was open. As opposed to later Mercedes constructions, the 300 S had a frame onto which the different superstructures and special bodies could be placed. The gearshift was located at the steering wheel; the interior of the car was very classy – which can be expected from a car that cost more than a family home.

In September 1955, the Mercedes Benz 300 S was replaced by its successor 300 Sc with injection engine and 175 PS. The rear axle of the new model was improved and the body slightly modified. The Sc was produced until April 1958, by which time the lighter 300 SL (W198) had outsold it, in particular as the latter was cheaper by a few thousand, albeit at a still exorbitant price. In total, 560 cars were built – 203 of them as convertible A and 216 as coupé. Only 141 specimens of the roadster were sold. The 300 S roadster model is therefore the rarest version of the 300 S / Sc.

The car offered

According to Mercedes Benz archives, this is a top original Mercedes Benz 300S roadster (W188) from 1953. This is confirmed by the Mercedes Benz order card dated September 10, 1953. It states that the roadster was delivered in the colour DB427 Tigerauge (tiger eye brown) with a cream-coloured leather interior no. 1060. The only original accessory included was a Becker radio (Nuremberg). Upon completion at the Stuttgart works the car was driven from Stuttgart to Mannheim for delivery to the customer. The Mercedes Benz sales office in Mannheim handed the car over to the first owner on September 16, 1953.

The first owner was an industrialist from the Mannheim region – from Viernheim near Mannheim to be specific. Messrs. Stahl Apparate- und Gerätebau GmbH had ordered this beautiful 300S roadster. The roadster was to give great pleasure to its first owner for the next 30 years or so.

Since the company owner had strong connections to Switzerland and also owned a holiday home in Davos, canton of Graubünden, the Mercedes Benz was often seen in this region. Ultimately, it was this



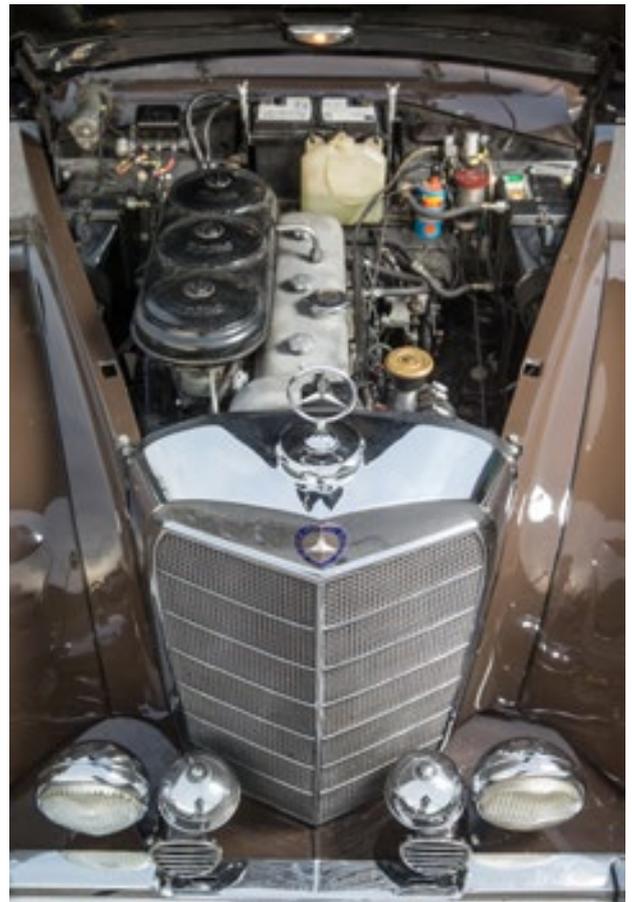
contact with Switzerland or rather with neighbours in Davos, which influenced the sale. A resident lady was so fascinated by this roadster that she bought the classic car in the 1980ies.

She enjoyed the excursions with this beautiful roadster, although she professed to some effort in driving this grand vehicle of almost 2 tons of total weight. Thus, she decided to sell her car to the present third owner, a Swiss private owner, in 2005.

This beautiful Mercedes Benz 300S roadster is still in excellent original condition. It was regularly serviced and maintained by professional, expert workshops.

A top original Mercedes Benz 300S roadster has always been rare and is even rarer in our days.

The car offered is in excellent condition and only had three previous owners. A total of only 141 specimens of this rare roadster were produced. In addition, all numbers as per condition at delivery are matching. This is a perfect initial position for the purchase of a respectable Mercedes Benz classic car. A chance that will not come your way again soon!







16

Fiat 1600S O.S.C.A. Spider, Jg. 1963

Chassis-Nummer: 118 SA-022-200

Motor-Nummer: 118 A 000-007.056

CHF 44 000 / 48 000.–

EUR 40 800 / 44 500.–

- Originaler und authentischer Fiat O.S.C.A.
- Matching-Numbers: Chassis und Motor
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14561 vom April 2016
- Sehr guter Originalzustand – schöne Vorgeschichte, nur drei Vorbesitzer
- Aktuelle Strassenzulassung (2015 / Code 180 – Veteran)

- Original, authentic Fiat O.S.C.A.
- Matching numbers: chassis and engine
- FIVA Identity Card SMVC no. 14561 dated April 2016
- Excellent original condition – good history, only three previous owners
- Road-legal (2015 / code 180 – veteran)

Gutachten:

FIVA Identity Card SMVC Nr. 14561 vom April 2016

Dokumentation:

Erster Original-Fahrzeugausweis vom 8. April 1963

Literatur:

Vgl. Automobil Revue, Zeitung Nr. 35 vom 9. August 1962, S. 19

Vgl. Zwischengas.com, Fahrzeugbericht: Fiat 1600S Spider – Italienische Bellezza mit starkem Herzen

Vgl. Homepage Hotel Hess, Engelberg (www.hesspark-engelberg.com)

Provenienz:

I. Inverkehrsetzung am 4. April 1963

Erste Besitzerin M. H.-P., Engelberg

Bruno Portmann, FIAT-Garage, Engelberg (ca. 1990er Jahre von oben genannter Person erworben)

R. S., Udligenswil (2010 von oben genannter Person erworben)

Derzeit in Schweizer Privatbesitz (2015 von oben genannter Person erworben)

Fiat 1600S O.S.C.A.

Als die Gebrüder Maserati, Inhaber der Firma O.S.C.A. (Officine Specializzate Costruzioni Automobili) einen Partner suchten, um grössere Stückzahlen ihres Doppelnockenwellen-Vierzylindermotors zu bauen, traf es sich gut, dass der Grossserienhersteller Fiat gerade an einen neuen Sportwagen dachte. Die Modellpalette sollte mit einem attraktiven Spider erweitert werden. Die Firma O.S.C.A. hatte einen schnellen Motor und Fiat eine schöne und passende Karosserie. Alles schien perfekt zu passen und so erfolgte 1957 der Handschlag für dieses Vorhaben.

Fiat-Ingenieur Lampredi unterzog den neuen Rennsportsprössling zuerst einer gründlichen Kur, um dem neuen Motor die notwendige Zuverlässigkeit für den Serieneinsatz anzuerziehen. 1959 wurde dann der Motor im Sportcabriolet Fiat 1500 (später 1500S genannt) präsentiert. Diese offene Fiat-Variante trug ein schönes Pininfarina-Kleid, das sich durch gerade verlaufende und schlichte Linien auszeichnete. Die technische Basis dazu lieferte die bestehende Fiat 1200-Limousine. Entsprechend verfügte dann auch der künftige, neue Spider über Einzelradaufhängung an den Querlenkern und über eine starre Hinterachse.

1962 wurde das Modell 1500S stark verbessert und optimiert. Es entstand so der Fiat 1600S. Verbesserungen entstanden durch die Hubraumvergrößerung auf 1'568 cm³ und eine entsprechende Leistungssteigerung auf 100 SAE-PS (85-90 DIN-PS, je nach Quelle). Dazu wurde der kleine Fiat vorne mit Scheibenbremsen ausgerüstet. Mit allen diesen Verbesserungen war der Wagen jetzt 175 km/h schnell. Und mit der asymmetrischen Lufthutze auf der Motorhaube sah der 1600S zudem richtig frech aus.

1963 unterzog Fiat den Spider einem Facelift. Die O.S.C.A.-Modellvariante fiel optisch durch die Doppelscheinwerfer-Anordnung auf. Das normale Fiat 1500 Cabriolet verfügte über zwei normale Scheinwerfer. Und auf die Lufthutze auf der Motorhaube wurde komplett verzichtet. Knapp über 4300 Stück Fiat O.S.C.A.-Fahrzeuge wurden von 1959 bis 1966 produziert. Danach wurde die Produktion des Fiat 1500 Spider-Modells durch den neuen Fiat 124 Spider abgelöst.

Das angebotene Fahrzeug

An diesem Fiat 1600S O.S.C.A. ist irgendwie alles speziell und interessant: Die erste Besitzerin des Fahrzeuges, die feine Lebensge-





schichte des O.S.C.A.s und natürlich das schöne Fiat-Cabrio von Pininfarina selber. Nun – alles begann in Engelberg mit M. H.-P., einer umtriebigen und aktiven Hotelière, die das damalige Hotel Hess in Engelberg führte und die weit über die Engelberger-Grenzen hinaus bekannt war.

Der Fiat 1600S O.S.C.A. selber war für Leute gedacht, die das Spezielle und Ambitionierte suchten. Denn diese Version bot mehr Leistung und einen exklusiveren Ausbaustandard, als die übrigen Fiat-Spider-Modelle. Die O.S.C.A.-Modelle waren zwar gut ausgebaut – dadurch jedoch viel teurer. Wer sich also etwas Besseres und Exklusiveres kaufen wollte, der hielt am besten nach einem O.S.C.A. Ausschau.

So auch M. H.-P. Sie kaufte sich 1962 in der ortsansässigen Fiat-Garage in Engelberg (Garage Bruno Portmann) den schönen und exklusiven Fiat 1600S O.S.C.A. Spider. Diesen hielt sie dann ca. 25 Jahre in ihrem Besitz. Ungefähr Ende 80er- oder Anfang 90er-Jahre gab sie dann den O.S.C.A. altershalber wieder ihrem Garagisten zurück. Dieser lagerte das Fahrzeug vorerst über Jahre in seinem Showroom in Engelberg, bevor er den schönen Fiat-Spider dem zweiten Besitzer weiter verkaufte.

R. S. aus Udligenswil war dieser Nachfolger. Er registrierte den Fiat auf dem Strassenverkehrsamt im Kanton Luzern und genoss fortan die schönen und sommerlichen Ausfahrten mit dem italienischen Sportcabrio. Ungefähr 2014 wurde der O.S.C.A. Spider an den dritten und somit aktuellen Schweizer Besitzer verkauft.

Hotel Hess, Engelberg

Gegründet im Jahre 1885 entwickelte sich das Hotel Hess in Engelberg vor allem im letzten Jahrhundert zu einem renommierten und gut besuchten Hotel. Es war all die Jahre im Besitz der Gründerfamilie Hess und machte sich mit einem Angebot von ca. 150 Betten einen grossen Namen.

M. H.-P., Hotelière, geboren am 12. Februar 1912, war weit über die Grenzen Engelbergs hinaus bekannt. Sie war eine Powerfrau, sie war umtriebig und extravagant. Aus Erzählungen von Kunden, die M. H. noch persönlich gekannt haben, konnten wir erfahren, dass sie auch schnelle Autos liebte und gelegentlich auch mal zackig unterwegs war. Auf jeden Fall war sie ein spezieller Mensch, ein Engelberger Original, welches auch spezielle Fahrzeuge liebte. Der Original-Fahrzeug-Ausweis dokumentiert wunderschön, dass M. H.-P. eben auch diesen speziellen O.S.C.A. einmal ihr Eigen nannte.

Wer ein spezielles Fahrzeug mit einer speziellen Geschichte sucht oder wer das Fahrzeug eines Engelberger-Originals schätzt, der liegt bei diesem O.S.C.A. goldrichtig. Der originale O.S.C.A. ist ein attraktives und schönes Fahrzeug. M. H. hätte wahrscheinlich ihre grosse Freude, wenn sie wüsste, dass ihr ehemaliger O.S.C.A. wieder auf den Strasse zu sehen sein wird. Und sie würde wohl gerne noch einmal mitfahren und die Gelegenheit geniessen, einmal so richtig aufs Pedal zu drücken!

Fiat 1600S O.S.C.A.

When Maserati Brothers, owners of O.S.C.A. (Officine Specializzate Construzioni Automobili) looked for a partner, in order to build larger quantities of their twin-cam four-cylinder engine, chance would have it that Fiat, the manufacturer of large series, was thinking of a new sports car. Their range of models was to be enlarged by an attractive Spider. Messrs. O.S.C.A. had a fast engine and Fiat had the matching beautiful body. Everything seemed to be just perfect, and in 1957 the agreement to this project was signed.

To start with, FIAT engineer Lampredi subjected the racing newcomer to a thorough regimen in order to make the new engine reliable enough for series production. In 1959 the engine was presented in

the convertible sports car Fiat 1500 (later named 1500S). This open-top Fiat version featured a beautiful Pininfarina body, characterized by straight and simple lines. The technical basis was provided by the existing Fiat 1200 saloon. In accordance, the future new Spider also had independent wheel suspension at the transverse links and a rigid rear axle.

In 1962 the 1500S model was greatly improved and optimized. The Fiat 1600S was born. Improvements were made by increasing displacement to 1,568 cc with an ensuing increase in performance to 100 SAE-PS (85-90 DIN-PS, depending on the source). In addition, the small Fiat was equipped with front disk brakes. With all these improvements, the car was now able to achieve speeds of up to 175 km/h. And with the asymmetric air scoop on the bonnet, the 1600S looked quite cheeky.

In 1963, FIAT gave the Spider a facelift. The O.S.C.A. version caught the eye by the arrangement of the twin headlights. The normal Fiat 1500 convertible had two normal headlights. And the air scoop on the bonnet was completely dispensed with. Slightly more than 4300 specimens of the Fiat O.S.C.A.-were produced from 1959 to 1966, when the Fiat 1500 Spider was replaced by the new Fiat 124 Spider.

The car offered

This Fiat 1600S O.S.C.A. is somehow exciting and interesting all over: The first owner of the car, the fine history of the O.S.C.A.s and of course the beautiful Fiat convertible by Pininfarina itself. Everything started in Engelberg with M. H.-P., an active hoteliere who was always on the go. She ran Hotel Hess in Engelberg at that time and was well known far beyond the town limits.

The Fiat 1600S O.S.C.A. was really made for people who looked for something special and ambitious, as this version provided more performance and a more exclusive standard of finishings than the other Fiat Spider models. The O.S.C.A. models were well fitted, which made

them much more expensive. Those who wanted to buy something better and more exclusive were attracted by the O.S.C.A.

Such as M. H.-P., who bought the beautiful and exclusive Fiat 1600S O.S.C.A. Spider in 1962 from the local Fiat garage in Engelberg (Garage Bruno Portmann). She owned the car for 25 years. For age reasons, she returned the O.S.C.A. to her garage roughly at the end of the 1980ies or 1990ies. They stored the car for years in their showroom in Engelberg before selling the beautiful Fiat Spider to its second owner. R. S. from Udligenswil was this second owner. He had the car registered at the road traffic department in the canton of Lucerne and from then on enjoyed the beautiful summer outings with his Italian convertible sports car. Roughly in 2014 the O.S.C.A. Spider was sold to the third and present Swiss owner.

Hotel Hess, Engelberg

Founded in 1885, Hotel Hess in Engelberg became in the last century a renowned and well-frequented hotel with a capacity of 150 beds. It was over all these years in the possession of the Hess founder family and gained a great reputation.

M. H.-P., hotelière, born on February 12, 1912, was known far beyond the Engelberg town limits. She was a power woman, always on the go and extravagant. From customers who knew her personally we heard that she loved fast cars and occasionally drove at a sharpish speed. In any case she was a special person, an Engelberg original who also loved special cars. The original vehicle registration document shows that M. H.-P. once also owned this special O.S.C.A..

Those who are looking for a special car with a special history, or who appreciate the car of an Engelberg original, can't go wrong with this O.S.C.A. The original O.S.C.A. is an attractive, beautiful car. M. H. would probably be overjoyed if she knew that her former O.S.C.A. was on the road again. And we are sure that she would love to come along for a ride and enjoy the opportunity of pushing the pedal to the metal!





Mehr
Bilder
hier!

17*

AC Aceca, Jg. 1955

Chassis-Nummer: AE518

Motor-Nummer: AC CL2177W

CHF 165 000/185 000

EUR 152 800/171 300

- Originales AC Aceca Coupé – lückenlose Geschichte
- FIVA Identity Card Nr. MCS 050486 RWI3319 vom 2. Januar 2015 (Kategorie A/3)
- Sehr guter Gesamtzustand – Motor / Getriebe 2014 revidiert
- Erfolgreiche Mille Miglia-Teilnahme 2014
- Aktuelle Strassenzulassung (April 2014 / Code 180 – Veteran)

- Original AC ACECA coupé – complete history
- FIVA Identity Card no. MCS 050486 RWI3319 dated 2nd January, 2015 (category A/3)
- Excellent overall condition – engine / gears revised in 2014
- Successful participation in Mille Miglia 2014
- Road-legal (April 2014 / code 180 – veteran)

Gutachten:

FIVA Identity Card Nr. MCS 050486 RWI3319 vom 2. Januar 2014 (Kategorie A/3)

Dokumentation:

Umfangreiche Foto-Dokumentation der Restauration
 Viele Rechnungs-Belege
 Englische Zulassungspapiere (English Registration: 654 YUK)
 Amerikanischer Titel (US Zulassungs-Papier)
 Original Prospekt AC Aceca

Literatur:

Vgl. Automobil Revue, Katalog 1959, S. 154

Vgl. Bruno von Rotz, AC Bristol, einer der besten Sportwagen der Welt, vom 8. Mai 2015, unter: www.zwischengas.com

Provenienz:

Fertiggestellt am 12. August 1955

Mr. B. E. C., South London, GB (1955, Erstbesitzer)

D. P., Flushing, New York, USA (1961 von oben genannter Person erworben)

C. G., Pennsylvania, USA (1961, von oben genannter Person erworben)

Dan Everett, Pennsylvania, USA (1966 von oben genannter Person erworben)

T. R., Illinois, USA (2002 von oben genannter Person erworben)

J. D., London, GB (2007 von oben genannter Person erworben)

Aktueller Schweizer Privatbesitz (2013 von oben genannter Person erworben)

AC Aceca (mit AC-Motor)

Dass AC einen derartig modernen Sportwagen präsentieren konnte, während grössere und finanzkräftigere Konkurrenten noch immer mit Vorkriegskonzepten auf Kundenfang gingen, war das Produkt von Zufall oder vielleicht auch Fügung. John Tojeiro war der Mann, dem AC den ACE zu verdanken hatte. Tojeiro hatte nämlich 1952 von Cliff Davis, einem Autohändler und Rennfahrer, den Auftrag erhalten, einen Special mit einem kräftigen Motor zu bauen. Nur zu gerne kam der begnadete Ingenieur Tojeiro diesem Wunsch nach, konstruierte ein Rohrrahmen-Fahrgestell, setzte den Zweilitermotor von Bristol ein und liess die Karosseriedengler von Gray & Rich Panelcraft eine Aluminiumhaut darüber ziehen. Dieses AC ACE erinnerte stark an den italienischen Barchetta wie z.B. den Ferrari 166 MM. Der Wagen wurde als "LOY 500" zugelassen und zeigte sich an Rennveranstaltungen erfolgreich.

Zufälligerweise befand sich Tojeiros Werkstatt in unmittelbarer Nähe von Ernie Baileys Firma, wo AC die Karosserien für die Nachkriegs-Modelle fertigen liess. Da die bisherigen Modelle sich nicht mehr so gut verkauften, benötigte AC Bristol ein neues Modell. Tojeiro und Bailey waren an Aufträgen interessiert und so nahm man die Tojeiro-Version als Basis des zukünftigen Serienmodells. Als Gegen-



leistung erhielt Tojeiro fünf britische Pfund Lizenzgebühren pro Auto, allerdings nur für die ersten 100 Exemplare. In wenigen Monaten wurde der Wagen für AC umgebaut, so dass nun ACs eigener Zweiliter-Sechszylinder-Motor unter der Haube Platz fand. Die Aluräder wurden zudem durch Speichenräder ersetzt und einige weitere Details wurden für die Verwendung auf öffentlichen Strassen optimiert. Mit seiner ursprünglichen Form stand der neue AC ACE im Oktober 1953 als offener Wagen auf der London Earls Court Motor Show. Und er wurde eifrig bewundert und gelobt.

Im Jahr 1954 passte AC-Mitarbeiter Alan Turner bereits die Optik des kompakten Roadsters an, indem er vor allem die Frontgestaltung änderte. Und diese Anpassungen sollten sich bewähren und für die kommenden Jahre Bestand haben. Gleichzeitig entstand auch ein Coupé (Aceca), das sich vom Roadster durch ein Fliessheck-Blechdach mit Heckklappe unterschied. 1957 fand der Bristol-Reihensechszylinder zurück in den Motorraum von ACE und ACECA und verströmte fortan Leistungs- und Klangfreuden.

Fast 240 Acecas wurden mit drei verschiedenen Motorvarianten zwischen 1953 und 1963 gebaut. Die letzten acht wurden mit einem

von Rudd auf sportwagengerechte Leistung gebracht und mit einem Ford-Zephyr-Reihensechszylinder mit 2,6 Liter Hubraum ausgerüstet. Bristol hatte 1961 die Produktion des eigenen Motors aufgegeben.

Das angebotene Fahrzeug

Das schöne Aceca-Coupé ist schon viel in der Welt herumgekommen. Angefangen hatte es mit der Erstausslieferung und Registrierung 1955 in London. Nach nur sechs Jahren beim ersten Besitzer hatte ein New Yorker AC-Liebhaber an diesem Fahrzeug Gefallen gefunden und den Wagen zu sich in die Staaten überführt. Eine lange Überfahrt – und so sollte das Aceca-Coupé für die nächsten 46 Jahren in den Vereinigten Staaten verbleiben. Gesamthaft teilten sich vier Besitzer die Freude während des langen USA-Aufenthalts. Zuerst New York, dann zweimal Pennsylvania und zuletzt Illinois. Von dort aus fand der AC 2007 dann seinen Weg wieder nach Hause. Ein Londoner Oldtimer-Liebhaber erkannte die Qualitäten dieses AC's und holte das Fahrzeug zurück nach London.

2013 erfolgte erneut ein Besitzerwechsel. Das schöne Coupé sollte nun in die Schweiz kommen. Der aktuelle Schweizer Besitzer überführte das Aceca-Coupé und begann sogleich mit den notwendigen



Restaurierungs-Arbeiten. Dabei wurden viele Bereiche an diesem Fahrzeug komplett neu gemacht: Motor / Getriebe, Differential, Elektrische Anlage, Tank u.v.m. Damit konnte der AC auf dem Strassenverkehrsamt die Prüfung bestehen und mit dem Code 180 als Veteran zugelassen werden.

Ziel der Restaurierung war unter anderem die Bereitstellung des Fahrzeuges für die Teilnahme an der wohl bekanntesten und prestigeträchtigsten Oldtimer-Rally, der Mille Miglia. Während dieses Rennens werden ca. 1000 Meilen quer durch Italien zurückgelegt. Eine grosse Herausforderung für Fahrer und Fahrzeug! Ruhm und Ehre sind dann der grosse Dank für die vielen Strapazen während der Rally selber.

Der AC Aceca ist ein Fahrzeug, welches sich noch immer in einem Top-Zustand präsentiert. Dazu kommen eine lückenlos dokumentierte Geschichte, eine Mille Miglia Teilnahme im Palmares des AC's und eine vielversprechende Zukunft. Diese verspricht nämlich einen guten Gegenwert für die Investition in einen solchen Klassiker. Denn diese Aceca Coupés sind heute bereits rare und gesuchte Klassiker und werden künftig noch mehr im Fokus stehen.

AC Aceca (with AC engine)

It was pure coincidence that AC was able to present such a modern sports car whilst bigger and financially stronger competitors still tried to attract customers with pre-war concepts – or may be fortune. John Tojeiro was the man to whom AC owed the ACE. Actually, Tojeiro had in 1952 been commissioned by Cliff Davis, a car dealer and racing driver, to build a Special with a powerful engine. The ingenious engineer Tojeiro was more than willing to fulfill this wish, constructed a tubular frame chassis, installed the Bristol 2-liter engine and asked the coachbuilders of Gray & Rich Panelcraft to put an aluminium body on it. This AC ACE strongly reminds of the Italian Barchetta such as the Ferrari 166 MM. The car was registered as "LOY 500" and participated successfully in rallies.

By chance Tojeiro's workshop was in the direct vicinity of Ernie Bailey's company, where AC had the bodies for the post-war models manufactured. Since the previous models no longer sold so well, Bristol needed a new model. Tojeiro and Bailey were interested in orders, so that the Tojeiro version was taken as basis for the future series model. In payment, Tojeiro was given five British Pounds as licence fee per car, but only for the first 100 produced.





The car was remodelled for AC within a few months, so that AC's own 2-liter six-cylinder engine now sat under the bonnet. The aluminium wheels were replaced by spoked wheels and some other details were optimized for use on public roads. In its original form, the new AC ACE was presented as open-top car at the Earls Court Motor Show in October 1953 and was highly admired and praised.

In 1954 Alan Turner, a member of the AC staff, adapted the look of the compact roadster by changing the front design in particular. These adaptations proved a success and endured over the years to come. At the same time a coupé was produced (Aceca), which differed from the roadster by a hatchback tin-top with door. In 1957 the Bristol six-cylinder inline engine was again incorporated into the ACE and ACECA and from then on provided the joy of high performance and great sound.

Almost 240 Acecas with three different engine versions were built between 1953 and 1963. The last eight were given sports-car performance with a Rudd speed head and fitted with a Ford-Zephyr six-cylinder inline engine with 2,6-liter cc. Bristol had given up production of their own engine in 1961.



The car offered

The beautiful Aceca coupé has been around in the world. It was first delivered and registered in London in 1955. After just six years with the first owner, a New York AC enthusiast was attracted by the car and shipped it to the United States. A long sea voyage – and so the Aceca coupé remained in the States for the next 46 years. In all, four owners shared in the pleasure during the long time in the USA. First in New York, then twice in Pennsylvania and finally in Illinois. From there the AC 2007 found its way home again. A Londoner veteran car enthusiast recognized the qualities of this AC and brought it back to London.

In 2013 it changed hands again. The beautiful coupé came to Switzerland. The present Swiss owner transferred the Aceca coupé and immediately began with the necessary restoration work. In the process, many parts of the car were completely replaced: engine/gears, differential, electrical equipment, tank etc.. The AC was then ready to get the approval of the road traffic department and be registered as veteran car with code 180.

The aim of the restoration was, amongst other things, to get the car ready for participation in what is arguably the best-known and most prestigious veteran car rally, the Mille Miglia. In the course of this race, approx. 1000 miles have to be covered across Italy. A huge challenge for driver and vehicle! Honour and glory are the reward for the enormous exertion during the rally.

The AC Aceca is a car that is still in top condition. In addition, it has a complete history, a participation in Mille Miglia in the hitlist of the ACs and a promising future. This promises good value for the investment in such a classic car, as these Aceca coupés are already now rare and coveted classic cars that will in the future be even more in the focus.





18

Bentley S2 Continental DHC Park Ward, Jg. 1961

Chassis-Nummer: BC14 LGZ

Motor-Nummer: P3693

CHF 300 000 / 350 000.–

EUR 278 000 / 324 000.–

- Originales Fahrzeug – Nr. 14 von total 27 gebauten Fahrzeugen mit Km-Tacho
- H.M. König Hassan II. von Rabat, Marokko, als erster Besitzer
- Matching-Numbers gemäss Bentley-Registerauszug
- FIVA Identity Card Nr. RREC 039893 MSC11810 vom 6. Oktober 2010 (Kategorie A/3)
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14557 vom April 2016
- Sehr guter Gesamtzustand – von 2001–2004 Schweizer Komplettrestauration
- Aktuelle Strassenzulassung (4. März 2014 / Code 180 – Veteran)

- Original car – no. 14 of a total of 27 cars built with km-tachometer
- H.M. King Hassan II. of Rabat, Morocco, as first owner
- Matching numbers as per Bentley register
- FIVA Identity card no. RREC 039893 MSC11810 dated October 6, 2010 (category A/3)
- FIVA Identity Card SVMC no. 14557 dated April 2016
- Excellent overall condition – from 2001–2004 complete renovation in Switzerland
- Road-legal (March 4, 2014 / code 180 – veteran)

Gutachten:

FIVA Identity Card Nr. RREC 039893 MSC11810 vom
6. Oktober 2010 (Kategorie A/3)
FIVA Identity Card SMVC Nr. 14557 vom April 2016

Dokumentation:

Umfangreiche Dokumentation von Bentley (Registerinformationen)

Umfangreiche Dokumentation der Restaurierung (2001–2004)
Handschriftliche Beschreibung der Provenienz von N. D., Davos

Provenienz:

Ausgeliefert am 1. April 1961 – H.M. König Hassan II, Rabat,
Marokko

Von 1961 bis 1991: Besitzerschaft bis heute unbekannt
H. D., Staad, BRD

S. Z., Chur (1991 von oben genannter Person erworben)

N. D., Davos (2001 von oben genannter Person erworben)

Aktuell Schweizer Privatbesitz, Meggen (2014 von oben
genannter Person erworben)

Bentley S2 Continental DHC Park Ward

Rund zehn Jahre nach dem zweiten Weltkrieg präsentierte Bentley den mit Rolls-Royce zusammen entwickelten "S1", den ersten komplett neu konzipierten Wagen seit vielen Jahren. In traditioneller Weise basierte der Bentley S (und das Parallelmodell Rolls-Royce Silver Cloud I) auf einem unabhängigen Fahrgestell, das mit unterschiedlichen Aufbauten versehen werden konnte. Als Motor kam ein Reihensechszylinder mit 4,9 Litern Hubraum zum Einsatz. Der "S Continental" wurde als reines Chassis verkauft und hat Aufbauten von H.J. Mulliner & Co., Park Ward, James Young sowie anderen Anbietern erhalten. 1959 folgten der S2 und die Hochleistungsvariante S2 Continental, die sich durch den neuen Alu-V8-Motor mit 6,2 Litern Hubraum auszeichneten und nun standardmässig mit Servolenkung ausgeliefert wurden.

Wiederum entstanden auf Basis von 388 produzierten S2 Continental-Fahrgestellen Coupés und Cabriolets bei Park Ward, Hooper, Mulliner und James Young. Die vielleicht eleganteste davon war die Cabriolet-Version, die Park Ward karossierte. Gesamthaft wurden





125 Stück S2 Continental DHC von Park Ward produziert. Davon waren lediglich 27 Stück Links-Lenker mit Kilometer-Tachos. Gegen einen Aufpreis von fünfzig Prozent hatten diese Park Ward-Kreationen ihren stolzen Preis. Dies wiederum schränkte die Verbreitung stark ein – wenige Stückzahlen waren die Folge daraus.

Das angebotene Fahrzeug

H.M. König Hassen II von Marokko war der erste Besitzer dieses wunderschönen Bentley S2 Continental DHC. Am 3. April 1961 wurde der von Park Ward karossierte Bentley an das Königshaus in Rabat, Marokko, ausgeliefert. Das zeigen die Original-Registerunterlagen von Bentley. Aus der Geschichte des Landes Marokko geht zudem hervor, dass König Hassan II im März 1961 die Thronfolge von seinem Vater antrat. Exakt einen Monat nach seinem Amtsantritt durfte die Firma Bentley dieses schöne DHC nach Marokko liefern.

Der oder die Besitzer nach König Hassan II 1961 bis zum ersten bekannten Schweizer Besitzer 1991 ist zur Zeit nicht bekannt. Dokumentiert ist einzig, dass das schöne Park Ward-Cabrio nach Europa überschifft wurde und bis in die 1990er-Jahre hier zu Lande unterwegs war. Der damalige Besitzer, Herr S. Z., hatte diesen edlen Klassiker vom Vorgänger H. D. übernommen und bis 2001 in

seinem Fahrzeugbestand gehalten. Er verkaufte den Bentley dann an N. D. aus Davos weiter. Und weil es sich bei diesem Bentley um ein ganz spezielles und rares Fahrzeug handelte, entschloss sich der neue Schweizer Besitzer, das Fahrzeug komplett zu restaurieren. Nach all den Jahren war eine Instandstellung notwendig geworden – die Zeichen der Zeit und der Gebrauch durch die Vorbesitzer nagten an der schönen Substanz des edlen Gefährts. So wurden die Karosserie inklusive Lackierung, das Verdeck, das gesamte Interieur, die gesamte Technik inklusive Revision des Motors, der Bremsen, der elektrischen Anlage etc. aufwändig erneuert. Eine umfangreiche Dokumentation bestätigt die realisierten Arbeiten, die gesamthaft ca. CHF 235'000.– ausmachten. Mit der erfolgreichen Prüfung auf dem Strassenverkehrsamt im 2008 konnten diese Arbeiten dann auch abgeschlossen werden.

Ein paar wenige Jahre später wurde das Park Ward DHC 2014 an den heutigen Schweizer Besitzer verkauft. Dieser geniesst dieses schöne Cabrio als Teil seiner Sammlung. Im Februar 2015 wurde der Continental Park Ward-Bentley nach Kuwait zur Begutachtung an den Concours d'Elegance überführt. Zur Belohnung für den ausserordentlich guten Zustand wurde dieser mit dem 3. Platz (Class D) ausgezeichnet.

H.M. König Hassan II, Rabat, Marokko

H.M. König Hassan wurde 1929 als ältester Sohn des früheren Sultans und späteren Königs von Marokko, Mohammed V., geboren. Er entstammte der seit 1639 in Marokko herrschenden Dynastie der Alawiden, die ihre Herkunft direkt vom Propheten Mohammed ableitet. Als sein Vater gestorben war, kam Hassan II. an die Macht. Am 3. März bestieg er feierlich den Thron. Als König setzte Hassan II. die Dynastie der Alawiden fort und verfolgte eine konservative Politik, wobei er sich vor allem auf die alten Eliten und die feudalen Strukturen des Landes stützte. Nachdem Marokko 1962 eine konstitutionelle Monarchie geworden war, löste Hassan II. nach internen Unruhen das Parlament auf und übernahm wieder persönlich die Regierungsgeschäfte. Diese leitete er bis zu seinem Tod am 23. Juli 1999.

Absolut einzigartige Geschichte mit edlem Vorbesitz, sehr guter Zustand und ein rares Fahrzeug mit Park Ward-Karosserie. Dazu eine Concours d'Elegance-Auszeichnung aus Kuwait. Das sind Eigenschaften, die eine sehr positive Bewertung zulassen und die einem Oldtimer-Enthusiasten das Herz höher schlagen lassen. Das Fahrzeug macht Spass und es vermittelt Ruhe und Genuss bei den Ausfahrten.

Bentley S2 Continental DHC Park Ward

About ten years after World War II, Bentley presented the "SI", developed with Rolls Royce, the first completely new car concept for many years. Traditionally, the Bentley S (and the parallel model Rolls-Royce Silver Cloud I) was based on an independent undercarriage that could be fitted with different superstructures. The engine was a six-cylinder inline engine with 4.9-liter cc. The "S Continental" was sold as simple chassis and was given superstructures by H.J. Mulliner & Co., Park Ward, James Young and others. In 1959 followed the S2 and the high-performance version S2 Continental, distinguished by the new Alu-V8 engine with 6,2 litre cc and power steering as a standard feature.

Again, on the basis of 388 undercarriages S2 Continental produced, coupés and convertibles were created by Park Ward, Hooper, Mulliner and James Young. Arguably the most elegant version was the convertible with a Park Ward body. In total, 125 specimens of the S2 Continental DHC by Park Ward were produced, of which only 27 left-hand drives with km-tachos. With an extra charge of 50%, these Park Ward creations came at a steep price. On the other hand, this strongly limited their distribution – with the consequence of very few numbers.





The car offered

H.M. King Hassan II of Morocco was the first owner of this superb Bentley S2 Continental DHC. On April 3, 1961, the Bentley with a body by Park Ward was delivered to the royal house in Rabat, Morocco. This is documented by the Bentley original registers. The history of the state of Morocco also tells us that King Hassan II succeeded to his father's throne in March 1961. Exactly one month after his taking office, Messrs. Bentley had the honour of delivering this beautiful DHC to Morocco.

The period after King Hassan II from 1961 to the first known Swiss owner in 1991 is at present unknown. It is, however, documented that the beautiful Park Ward convertible was shipped to Europe and was on the roads here until the 1990ies. The then owner, Mr. S. Z., had bought this noble classic car from his predecessor H. D. and kept it in his car pool until 2001. He then sold the Bentley to N. D. from Davos. And since this Bentley is a very special and rare vehicle, the new Swiss

owner decided to have it completely restored. After all these years, an overhaul had become necessary – time and usage by the previous owners had left their marks on the beautiful substance of the elegant car. As a consequence, the body including the paintwork, the roof, the whole interior, the whole technical equipment were extensively renovated, including a revision of the engine, the brakes, the electrical system etc. A comprehensive documentation confirms the works realized at a cost of CHF 235'000 in total. With the successful inspection by the road traffic department in 2008, the works were concluded.

A few years later, the Park Ward DHC 2014 was sold to the present Swiss owner, who enjoys this beautiful convertible as part of his collection. In February 2015, the Continental Park Ward-Bentley was transported to Kuwait for appraisal at the Concours d'Elegance. In recognition of its extraordinarily good condition, it was awarded 3rd place (class D).

H.M. King Hassan II, Rabat, Morocco

H.M. King Hassan was born in 1929 as the eldest son of the former sultan and later king of Morocco, Mohammed V. He descends from the Alaouite dynasty, which has been ruling Morocco since 1639 and derives its origins directly from the prophet Mohammed. Following his father's death, Hassan II came to power. On March 3 he ascended to the throne in a solemn ceremony. As king, Hassan II continued the Alaouite dynasty rule and pursued a conservative policy, mainly based on the old elites and the feudal structures of his country. After Morocco had become a constitutional monarchy in 1962, Hassan II dissolved

parliament following internal unrest and personally assumed responsibility for government affairs again until his death on July 3, 1999.

Absolutely unique history with noble previous owner, excellent condition and a rare car with Park Ward body. In addition, a Concours d'Elegance award from Kuwait. These are the features that permit a very positive appraisal and make the heart of any veteran car enthusiast beat faster. The car is great fun to ride and conveys a sense of calm and enjoyment.





19

Mercedes Benz 220SEb Cabrio, Jg. 1962

Chassis-Nummer: 111 023-10-033696

Motor-Nummer: 127 984-10-004518

CHF 160 000 / 180 000.–

EUR 148 000 / 167 000.–

- Wunderschönes und authentisches Fahrzeug
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14563 vom April 2016
- Sehr guter Gesamtzustand – sehr umfangreich restauriert
- Aktuelle Strassenzulassung (19. Dezember 2014 / Code 180 – Veteran)

- Beautiful, authentic car
- FIVA Identity Card SMVC no. 14563 dated April 2016
- Excellent overall condition – extensively restored
- Road-legal (December 19, 2014 / code 180 – veteran)

Gutachten:

FIVA Identity Card SMVC Nr. I4563 vom April 2016

Dokumentation:

Diverse Unterlagen aus der Geschichte zum Fahrzeug (Rechnung, Beschreibungen, etc.) von den beiden bekannten Vorbesitzern.

Provenienz:

I. Inverkehrsetzung am 1. Mai 1967 – der erster Besitzer bis heute unbekannt

Von 1967 bis 2005 – Besitzerschaft ist bis heute nicht bekannt

R. L. T., Miami, FL, USA (vom Vorbesitzer erworben)

K. T., Miami, FL, USA (2006 von oben genannter Person erworben)

Miami Rolls & Bentley Classics, Miami, FL, USA (2009 von oben genannter Person erworben)

Aktuell Schweizer Privatbesitz (2009 von oben genanntem Unternehmen erworben)

Mercedes Benz (W111)

Im Jahre 1959 lösten die Limousinen der Baureihe W111 die Ponton-Modelle ab. Sie bedeuteten sicherheitstechnisch dank eingebauter Knautschzonen eine grosse Verbesserung. Wiederum wurde auf die bewährte Rahmen-Bodengruppe mit aufgesetzter, teil-selbsttragender Karosserie gesetzt. Nachdem im Februar 1961 ein Coupé namens 220 SEb mit ungekürzter Plattform präsentiert wurde, folgte im August 1961 bereits das Cabriolet. Dieses war optisch weitgehend mit dem Coupé identisch. Der 2,2-Liter Sechszylindermotor leistete wie in der Limousine 120 PS. Das war für das 1,4 Tonnen schwere, fünfplätzig Cabriolet mehr als ausreichend. Optisch unterschieden sich Coupé und Cabriolet deutlich von der Limousine, welche über markante Heckflossen verfügte. Die sportlicheren, zweitürigen Varianten verfügten über ein abgerundetes Heck und somit über eine optisch feinere Linie.

Wegen des hohen Handfertigungsanteils lag der Preis des Coupés und des Cabriolets fast doppelt so hoch wie bei der Limousine. Entsprechend exklusiv blieb die Cabriolet-Variante mit gerade einmal 2'729 gefertigten Exemplaren. Das Modell 250SE Cabriolet löste dann das 220er SEb Modell ab.





Das angebotene Fahrzeug

Dieses traumhaft schöne Mercedes Benz 220SEb Cabrio aus dem Jahre 1962 steht in frisch restauriertem und somit sehr gutem Zustand da. 1962 wurde das Fahrzeug in die USA ausgeliefert und dort auch erstmals zugelassen. Nach über 40 Jahren in den USA holte sich ein mutiger Schweizer dieses Fahrzeug in die Schweiz und unterzog das schöne Cabrio einer sehr aufwändigen und teuren Restauration. Das Ergebnis ist ein Fahrzeug in einer herrlichen Farbkombination und in einem überzeugenden Zustand!

Leider ist die über 40-jährige US-Geschichte bis heute nicht nachvollziehbar. Letztlich stand das W111-Cabrio bei einem internationalen Oldtimer-Händler in Miami, Florida, USA, zum Verkauf. Der Händler hatte den Wert des Mercedes Cabrios erkannt und dieses prompt auf den grossen, internationalen Internet-Plattformen inseriert und angepriesen.

Das Inserat war nicht lange online, als ein Schweizer Enthusiast im Jahr 2006 darauf aufmerksam wurde und sich das schöne Fahrzeug kaufte. Die Sache war schnell klar und die Überführung inklusive der gesamten Transport- und Zoll-Administration auch schnell vollzogen.

In der Schweiz angekommen, machte sich grosse Ernüchterung breit. Der Besitzer hatte zwar ein restauriertes Fahrzeug gekauft, war aber dann vom effektiven Zustand komplett überrascht und enttäuscht. Denn was er gekauft hatte, war nie und nimmer das, wie sein Fahrzeug beschrieben wurde: will heissen, die Optik war zwar schön – die Substanz jedoch in äusserst schlechtem Zustand!

Was dann kam, ist schnell gesagt. Der neue Besitzer ergriff die Gunst der Stunde und machte aus dieser Misere eine Tugend. Er liess das schöne 220SEb-Cabrio sofort zum Spezialisten bringen und dort konsequent restaurieren. Die nachfolgenden Arbeiten waren intensiv und kosteten letztlich auch sehr viel Geld. Viele Belege und Rechnungen dokumentieren die Arbeiten, welche sich über ca. vier Jahre erstreckten und weit über CHF 100'000.– kosteten. Der Besitzer nahm es locker – letztlich war das eine Investition in die gute Substanz und somit auch in den Werterhalt dieses schönen Fahrzeuges.

Der gesamte Gegenwert kann sich heute mehr als sehen lassen – das Resultat ist überzeugend und macht grosse Freude. Ein Mercedes Benz Cabrio – restauriert in bester Schweizer Qualität.

Ein Traum von einem Mercedes Benz, dieses 200SEb-Cabrio. Qualität, Stil und Luxus gehen diesem Fahrzeug unaufhaltsam voraus. Das ist ein Meisterwerk und ein Stück Mercedes Benz-Geschichte zugleich. Der gute Zustand spricht zudem für sich.

Mercedes Benz (W111)

In 1959, saloon cars of the W111 range replaced the Ponton models. Due to built-in crumple zones their safety was considerably improved. Again the manufacturers relied on the proven frame undercarriage onto which sat the partly integral body. Following the presentation of a coupé named 220 SEb with unshortened platform in February 1961 the convertible was presented in August 1961. It was almost identical in look with the coupé. The 2,2-liter six-cylinder engine had 120 PS like the saloon. This was more than enough for the five-seater convertible of 1,4 tons in weight.

Visually, the coupé and the convertible differ significantly from the saloon with its striking tail fins. The more sporty two-door versions have a rounded tail and thus a more elegant line.

Due to the high percentage of hand-made parts the price of the coupé and the convertible was almost twice that of the saloon. Accordingly, the convertible remained rather exclusive with no more than 2,729 specimens manufactured. The 250SE convertible eventually replaced the 220er SEb model.

The car offered

This perfect dream of a Mercedes Benz 220SEb convertible from 1962 is presented in a newly restored, superb condition. In 1962 the car was delivered to the USA where it was first registered. After more than 40 years in the USA a brave Swiss citizen brought this car to Switzerland and commissioned extensive and costly restoration works. The result is a car in a magnificent colour combination and compelling condition.

Unfortunately, the US history over more than 40 years cannot be traced back. Lately, the W111 convertible was up for sale at an international veteran car dealer's in Miami, Florida, USA. The dealer had recognized the value of the Mercedes convertible and promptly advertised and offered it on the big international Internet platforms.





The advertisement was not on line for a long time, when a Swiss enthusiast saw it in 2006 and bought the beautiful car. The deal was quickly made and the transfer including the whole transport and customs administration was effected in no time.

Back in Switzerland the owner was soon disillusioned. He had bought a restored vehicle, but the actual condition was a complete disappointment. For what he had bought could never be the vehicle that had been described in the advertisement. Which meant that the looks were beautiful, but the substance was in extremely bad condition.

The rest is quickly told. The new owner made the best of the situation. He immediately took the beautiful 220SEb convertible to a specialist

and had it restored comprehensively. The works that followed were labour-intensive and finally very costly. Many receipts and invoices document the works, which lasted roughly 4 years and cost far more than CHF 100,000. The owner took it in good humour – ultimately it was an investment in the good substance and thereby in the enhancement of the value of this beautiful car.

The overall equivalent value is something to be proud of – the result is convincing and extremely pleasing. A Mercedes Benz convertible – restored to the best Swiss standard.

This 220SEb convertible is dream of a Mercedes Benz. The car breathes quality, style and luxury. It is a masterpiece and at the same time a piece of Mercedes Benz history. The good condition speaks for itself.





20

Jensen 541L, Jg. 1956

Chassis-Nummer: 541 / 1075803

Motor-Nummer: IDI0713 MJEN

CHF 77 000/87 000

EUR 71 300/80 600

- Sehr seltenes und originales Fahrzeug – nur 226 Exemplare gebaut
- FIVA Identity Card Nr. OCB 054544 OE I3989 vom 20. April 2015 (Kategorie A/3)
- Sehr guter Zustand: 2012–2014 komplett restauriert (Body off)
- Umfangreiche Dokumentation (Fotos, Dokumente) der Restauration
- Aktuelle Strassenzulassung (20. Mai 2015 / Code 180 – Veteran)

- Very rare and original car – only 226 specimens built
- FIVA Identity Card no. OCB 054544 OE I3989 dated April 20, 2015 (category A/3)
- Very good condition: 2012–2014 completely restored (body off)
- Comprehensive documentation (photos, documents) of restoration
- Road-legal (May 20, 2015 / code 180 – veteran)

Gutachten:

FIVA Identity Card Nr. OCB 054544 OE I3989 vom 20. April 2015 (Kategorie A/3)

Dokumentation:

- Duplikat – Englischsprachiges Registration Book (Halter-Historie)
- Dokumentation mit Fotos und Belegen der Restauration (2012–2014)

Provenienz:

Fertiggestellt am 14. April 1956

Erster Besitzer: Humber Bridge Motors Ltd., Grimsby, GB
(17. Juli 1956)

Englische Strassenzulassung: XWB 822

R. S., Woodstock Oxford, GB (am 30. September 1972
von oben genannter Person erworben)

J. G., Witney Oxford, GB (von oben genannter Person
erworben – Datum unbekannt)

M. B., Witney Oxford, GB (von oben genannter Person
erworben – Datum unbekannt)

K. B., Ducklington Oxford, GB (von oben genannter Person
erworben – Datum unbekannt)

Derzeit Schweizer Privatbesitz, Bern (2014 vom Vorbesitzer
erworben)

Der Jensen 541

Der englische Hersteller Jensen, gegründet durch die Brüder Richard und Alan Jensen in den Dreissigerjahren, machte schon früh mit interessanten, eigenen Karosserien und Aufbauten für Sportwagen, Limousinen und Lastwagen auf sich aufmerksam. Jensen baute aber auch Karosserien im Auftrag für andere Hersteller. So entstanden auch die Aufbauten für den ersten Austin-Healey und für den Volvo P 1800 bei Jensen.

Die Modellbezeichnung 541 hatte eine einfache Bedeutung. Die "54" deutete auf das Modelljahr hin – die "1" auf die erste Serie des Modells 541.

Immer wieder wurden durch Jensen auch eigene Sportwagen präsentiert. So zum Beispiel 1950 der Interceptor und 1953 das Modell 541. Letzterer galt als Produktionsmodell mit aerodynamisch sehr fortschrittlicher Kunststoffkarosserie (cw-Wert 0.39) und einem Leergewicht von 1'220 kg. Das war zu dieser Zeit sehr innovativ. Auf dem Stahlrahmen des Jensen 541 war ein Reihensechszylinder mit 4.0 Liter Hubraum und drei SU-Vergasern verbaut. Ein Aggregat, welches aus der Zusammenarbeit mit Austin übernommen werden konnte. Die hintere Starrachse entsprach dem damaligen Stand der Technik und mit den vier Scheibenbremsen, die ab 1956 verfügbar waren, setzte Jensen sogar einen Meilenstein in der Automobil-Geschichte. Denn zu jener Zeit gab es kein anderes viersitziges Auto, welches über eine so fortschrittliche Technik verfügte. Der 541 wurde ab 1957 auch als 541R und ab 1960 als zehn Zentimeter breitere Luxus-GT-Version 541S angeboten. Die S-Version verfügte bereits über serienmässig installierte Sicherheitsgurte.

Insgesamt entstanden 226 Exemplare des Modells 541L, 193 Exemplare vom 541R und 127 Exemplare vom letzten Modell 541S. Gesamthaft wurden 546 Fahrzeuge produziert. Die Technik lebte teilweise im Nachfolger C-V8 weiter und selbst der erste 4x4-Sportwagen, der Jensen FF, nutzte noch die Chassis-Bauweise des 541.

Das angebotene Fahrzeug

Der Jensen 541L wurde im Frühling 1956 ausgeliefert und kurz danach in England erstmals unter der Nummer XWB 822 registriert. Laut dem Registration Book (Besitzer-Registrierung) war die erste Besitzerin die Firma Humber Bridge Motors Ltd. in Grimsby im Osten von England. Nach 16 Jahren wechselte das Jensen-Coupé 1972 erst-



mals den Besitzer. R. S., der zweite Besitzer, war in Woodstock bei Oxford, westlich von London, wohnhaft. Alle weiteren Besitzer kamen dann ebenfalls aus dieser Region. So auch der Dritte Besitzer, J. G. aus Witney / Oxford, dann M. B. aus Witney / Oxford und K. B. aus Ducklington / Oxford. Leider ist bis heute nicht bekannt, in welchen Jahren diese Besitzer das Fahrzeug weiter verkauft hatten.

Der sechste und aktuelle Schweizer Besitzer wird ebenfalls im Registration Book geführt. Dieser hatte das Jensen-Coupé 2014 vom Vorbesitzer erworben und anschliessend in die Schweiz überführt.

Beim Kauf des Jensen 541L befand sich das Fahrzeug in einem sehr guten Zustand, denn das edle Coupé wurde 2012 bis 2014 komplett neu restauriert. Karosserie, Chassis, Intérieur, Motor, Getriebe, Bremsen, alle Anbauteile - die gesamte Technik wurde neu aufgebaut. Sogar eine neue Chromstahl-Auspuffanlage fand Platz unter der Bodengruppe. Eine umfangreiche Dokumentation mit Fotos, Rechnungsbelegen und Arbeitsrapporten bestätigen diese Tatsache.

Seit der Restauration ist dieser Jensen gerade mal 1'100 Meilen gelaufen: will heissen, dass dieser Klassiker noch immer im Bestzustand da steht und auf einen neuen Besitzer bzw. auf einen Enthusiasten wartet.

Ein ausserordentlich schönes und sehr spezielles Fahrzeug. Mit 226 gebauten Exemplaren ist der Jensen 541 dazu noch sehr rar. Der Zustand ist sehr gut und die Geschichte eindrücklich dokumentiert. Wer das Exklusive und Spezielle mag, der liegt hier goldrichtig.

The Jensen 541

The British manufacturing company Jensen, founded by brothers Richard and Alan Jensen in the 1930ies, attracted attention very early with their own interesting bodies and superstructures for sports cars, saloons and trucks. Jensen also built car bodies on commission by other manufacturers, such as the bodies of the first Austin-Healey and the Volvo P 1800.



The model name 541 had a simple meaning. The "54" referred to the year and the "1" to the first series of the model 541.

Jensen presented time and again their own sports cars, such as in 1950 the Interceptor and in 1953 the 541 model. The latter was considered a production model with an aerodynamically very progressive plastic body (air-drag coefficient 0.39) and a kerb weight of 1,220 kg. At the time this was very innovative. The steel frame of the Jensen 541 carried a six-cylinder inline engine with 4.0 litres cc and three SU carburettors. A power engine that stemmed from the cooperation with Austin. The rigid rear axle corresponded to the state of the art of that time, and with the four disc brakes installed as from 1956, Jensen even set a new standard in automobile history. At that time there was no other four-seater of similar progressive engineering. As from 1957 the 541 was also offered as 541R and as from 1960 as the 10-cm wider luxury GT version 541S. The S version already had standard safety belts.

In all, 226 cars of the 541L model were produced, 193 cars of the 541R and 127 cars of the last model 541S – an overall total of 546 cars. The technology partly lives on in the successor model C-V8, and the first 4x4 sports car, the Jensen FF, also used the chassis construction type of the 541.

The car offered

The Jensen 541L was delivered in spring 1956 and first registered in England under license no. XWB 822. As per the registration book (owner registration) the first owners were Humber Bridge Motors Ltd.

in Grimsby in the east of England. After 16 years the Jensen coupé changed hands for the first time in 1972. The second owner, R. S., lived in Woodstock near Oxford, to the west of London. All following owners came from the region: the third owner, J. G., from Witney / Oxford, followed by M. B. also from Witney / Oxford and K. B. from Ducklington / Oxford. Unfortunately we do not know the years in which the individual owners resold the car.

The sixth and present Swiss owner is also listed in the registration book. He had bought the Jensen coupé in 2014 from the previous owner and transferred it to Switzerland.

When he bought the Jensen 541L it was in very good condition, as the elegant coupé had been completely restored from 2012 to 2014. Body, chassis, interior, engine, gears, brakes, all attachments – the whole technical system was newly assembled. Even a new chrome steel exhaust was fitted under the carriage. An extensive documentation with photos, invoices and work reports confirms this.

Since its restoration the Jensen has only run 1,100 miles, which means that this classic car is still in mint condition and just waiting for a new buyer resp. enthusiast.

An exceptionally beautiful, very special car. With only 226 models built, the Jensen 541 is also very rare. The condition is very good and the history impressively documented. Lovers of exclusive and special cars should seize this opportunity.





21*

Bentley Derby 3.5 Liter DHC, Jg. 1934

Chassis-Nummer: B97BL

Motor-Nummer: W9BE

CHF 157 000/187 000

EUR 145 500/173 200

- Einzigartiges Fahrzeug mit Swallow Sidecar (SS) – Karosserie
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14610 vom April 2016
- Sehr guter Zustand: 2012 umfassend restauriert
- Umfangreiche Dokumentation (Geschichte, Fotos, Dokumente) vorhanden
- Fahrzeug in der Schweiz verzollt (Formular 13.20A)

- Unique car with body by Swallow Sidecar (SS)
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14610 dated April 2016
- Very good condition: completely restored in 2012
- Comprehensive documentation (history, photos, documents) provided
- Duty paid in Switzerland (form 13.20A)

Gutachten:

FIVA Identity Card SMVC Nr. 14610 vom April 2016

Dokumentation:

Kopie Chassis-Verzeichnis von Hooper Coachbuilder, 1934, Verweis Bentley Chassis Nr. B97BL

Kopie Fahrzeug-Bestellung, Major W.F. B. bei Hooper Coachbuilder (Details und Zeichnungen)

Duplikat – Englisches Register-Buch (Registration Book – Halter-Historie)

Dokumentation von Fotos und Belegen der Restauration (2012–2014)

Zollpapiere für Einfuhr (Deklaration Formular 13.20A)

Provenienz:

Chassis- und Motor-Einheit (1934 von Bentley produziert)
Hooper Coachbuilder, London (am 8. Mai 1934 Chassis von Bentley erworben)
Fahrzeug-Bezeichnung: Hooper Sports Saloon 8031 (Bentley 3½ Ltr. Chassis B.97-BL)
Erster Besitzer: Major W.F. B., 31 Melbury Court, London
I. Englische Strassenzulassung: BGJ 527
Danach Fahrzeug-Export nach Indien (vor dem 2. Weltkrieg – Datum unbekannt)
Fahrzeug Re-Import von Indien (nach dem 2. Weltkrieg – Datum unbekannt)
Englische Registrierung am 4. August 1949 - SU5455 / Vehicle Registration Document
G. B. D., Stonehaven, Scotland (1949 vom Vorbesitzer erworben)
J. H. S., Aberdeen, GB (1959 von oben genannter Person erworben)
G. S. Jr., Aberdeen, GB (1961 von oben genannter Person erworben)
B. R., Telford, GB (1995 von oben genannter Person erworben)
T. B., Levens, FR (2011 von oben genannter Person erworben)
Derzeit Schweizer Privatbesitz, Basel (2014 von oben genannter Person erworben)

Der Bentley 3.5 Liter

1931 übernahm Rolls-Royce den bekannten Autobauer Bentley, der zu dieser Zeit in finanzielle Schieflage geriet. Bei Rolls Royce war man sich um die Tradition der Nobelmarke bewusst und agierte entsprechend vorsichtig bei der Lancierung des neuen 3½ Liter Modells im September 1933. Gebaut wurde das neue Modell im Rolls-Royce-Werk in Derby. Deshalb hatte der neue Bentley auch den Namenszusatz "Derby" bekommen.

Wie bei Rolls-Royce konzentrierte man sich auch bei Bentley darauf, ein qualitativ hochwertiges Chassis zu bauen, welches man den besten Karosseriebauern der Welt wie z.B. Park Ward, Barker, Gurney Nutting, Hooper, James Young, Vanden Plas, Figoni et Falaschi, Pourtout, Saoutchik oder Vanvooren anvertraute. Das Fahrgestell selber basierte auf dem Prototyp "Peregrine" und war solide gebaut. Mit 1'140 kg Gesamtgewicht (inkl. Motor, Getriebe, etc.) war es vergleichsweise leicht. Die Technik basierte auf dem Rolls-Royce-Vorgängermodell 20/25. Die Kombination von Chassis und Technik funktionierte von Anfang an sehr gut und entwickelte sich schnell zu einem Erfolg.

Insgesamt entstanden knapp über 2400 Derby-Bentleys, bevor der Bentley MKV die Baureihe 1939 ablöste. Allerdings wurden noch ein oder zwei Jahre später letzte Exemplare des 4¼-Liter-Modells ausgeliefert. Und rund drei Viertel aller Autos sollen überlebt haben. Viele allerdings bereits mit dem zweiten oder sogar dritten Karosserie-Aufbau. Denn Aufbauten wurden immer wieder ersetzt.



Das angebotene Fahrzeug

Major W.F. B. von Kensington bestellte 1934 bei der Firma Hooper in London einen "Sport Saloon". Hooper war ein etablierter und erfolgreicher Karosserie-Bauer, welcher auf der Basis von Bentley-Chassis Fahrzeuge baute. Nach der Fertigstellung und Auslieferung des Hooper Sport Saloons wurde das Fahrzeug umgehend nach Indien verschifft. Major B. hatte während dem 2. Weltkrieg dort Dienst zu leisten und nahm seinen Bentley gleich mit. Nachdem der Krieg fertig war, kam Major B. und sein Bentley wieder von Indien zurück nach London.

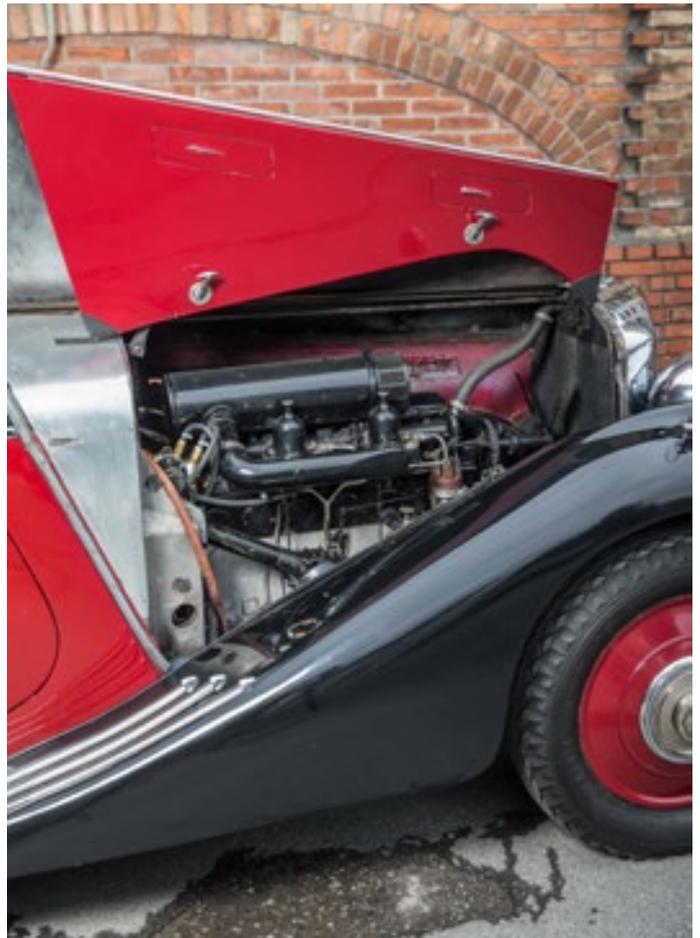
Nach dieser Rückreise, irgend wann zwischen 1945 und 1949, wurde der Bentley-Sport-Saloon von Major W. F. B. an den zweiten Besitzer, G. B. D., ein Schotte, verkauft. Dieser liess den Sport-Saloon dann in die heutige Drop Head Coupé-Form (Cabrio) umbauen. Die Arbeiten wurden von Swallow Sidecar SS (später Jaguar) auf der Basis einer heute bekannten Jaguar-Karosserie ausgeführt. Dabei ist nicht klar, ob eine gebrauchte oder eine neue Karosserie verbaut wurde.

Nach dem Umbau zum Drop Head Coupé (DHC) wurde das Fahrzeug 1949 auf die Nummer SU5455 in England registriert. Der zweite Besitzer war fortan mit dem schönen Cabrio unterwegs bis er im

1959 das Fahrzeug an den dritten Besitzer, J. H. S. aus Aberdeen, weiter gab. Nach nur zwei Jahren wechselte der Bentley Derby erneut den Besitzer. G. S. Jr., ebenfalls aus Aberdeen, war der neue Besitzer. Er sollte das Fahrzeug über einen längeren Zeitraum bis 1995 in seinem Besitz halten.

B. R. aus Telford war dann der letzte Besitzer aus England. Er hielt den Bentley ab 1995 bis ca. 2011. Während dieser Zeit wurde das Cabrio gut gewartet und unterhalten. 2003 wurde sogar der Motor komplett überarbeitet. Für diese Arbeiten gibt es ein Bestätigungs-Schreiben an den Restaurations-Betrieb. T. B. aus Levens, Frankreich, war der sechste Besitzer des Bentleys. Er registrierte den Bentley am 21. Juni 2012 in Frankreich unter der Nummer CG-677-RZ. Aus dieser Zeit geht hervor, dass T. B. sehr viel Zeit und Geld in das Bentley-Cabrio investierte. Eine spezialisierte Restaurations-Firma aus Belgien führte die Arbeiten aus. Viele Rechnungs-Belege dokumentieren die geleisteten Services.

Ende 2014 endet dann vorerst die Geschichte um dieses schöne Fahrzeug. Zu diesem Zeitpunkt erwarb der aktuelle Schweizer Besitzer den Bentley und überführte das Bentley-Cabrio in die Schweiz.



Das Zollformular 13.20A vom 7. Januar 2015 bestätigt die Einfuhr in die Schweiz. Eine Schweizer-Registrierung wurde noch nicht vorgenommen.

Nach langer und intensiver Recherche in den Fahrzeugunterlagen zeigt sich eine spannende Geschichte, die rund um die Welt geht. Eine Geschichte die von illustren Personen, von zwei schönen Karosserie-Varianten und vom heutigen Zustand des Fahrzeuges erzählt. So gesehen ist diese Geschichte einzigartig und sehr reizvoll!

The Bentley 3.5 litre

In 1931, Rolls Royce took over the famous Bentley car builders, who at that time were in a precarious situation. Rolls Royce was conscious of the tradition of the luxury brand and acted discreetly when launching the new 3½ -litre model in September 1933. It was built at the Rolls Royce works in Derby, which is why the new Bentley's name was given the addition 'Derby'.

Like with the Rolls Royce, the emphasis in the Bentley was on building a chassis of high quality, which was then entrusted to the world's best coachbuilders such as Park Ward, Barker, Gurney Nutting, Hooper, James Young, Vanden Plas, Figoni et Falaschi, Pourtout, Saoutchik or Vanvooren. The undercarriage itself was based on the "Peregrine" prototype and a solid construction. With a total weight of 1,140 kg (incl. engine, gears, etc.) it was comparatively light. The engineering was based on the Rolls-Royce predecessor model 20/25. The combination of chassis and technical equipment functioned very well right from the beginning and quickly became a success.

In all, slightly over 2,400 Derby-Bentleys were built before the Bentley MKV replaced this construction range in 1939. However, the last specimens of the 4¼-litre model were delivered one or two years later. Around three quarters of all the cars are said to have survived, although many with the second or third body. Body structures were often replaced.

The vehicle offered

In 1934, Major W.F. B. of Kensington ordered a sport saloon from the Hooper Company in London. Hooper was an established, successful



coachbuilder who built cars on the basis of Bentley chassis. Upon completion and delivery of the Hooper sport saloon the car was immediately shipped to India. Major B. served in the army there in World War II and took his Bentley with him. At the end of the war, Major B. and his Bentley returned to London from India.

After his return, some time between 1945 and 1949, Major W. F. B. sold the Bentley sport to its second owner, G. B. D., a Scotsman. He was the one who had the sport saloon converted to its present drop-head coupé shape (convertible). The works were carried out by Swallow Sidecar SS (later Jaguar) on the basis of a Jaguar body as it is known today. It is not clear whether a second-hand body or a new one was used.

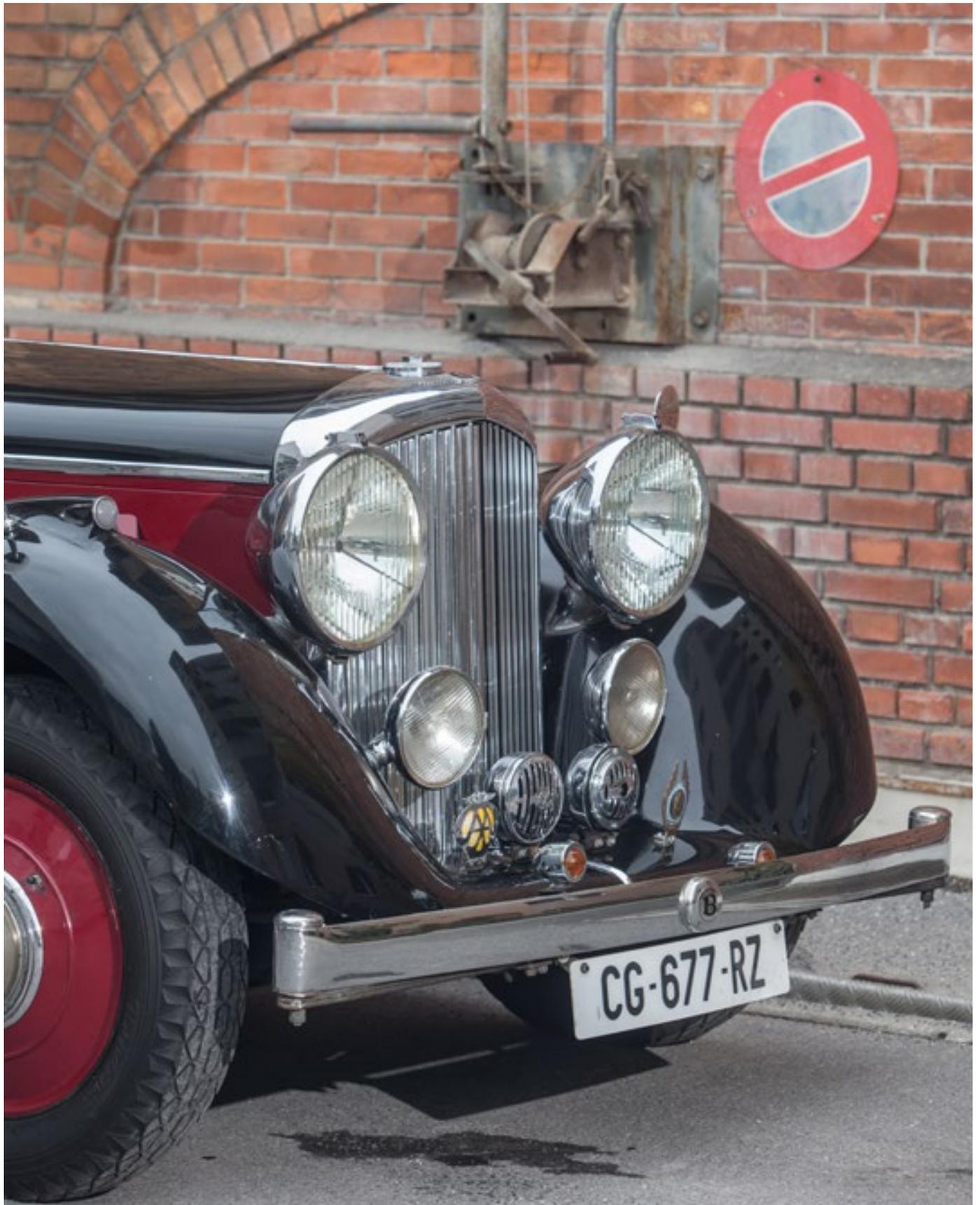
After the conversion to a drop-head coupé (DHC) the car was registered in 1949 in England under no. SU5455. The second owner drove the beautiful convertible until 1959 when he sold it to its third owner, J. H. S. of Aberdeen. After only two years the Bentley Derby changed hands again and was sold to G. S. Jr., also from Aberdeen. He kept the car over a longer period, until 1995.

B. R. of Telford was the last owner in England. He kept the Bentley from 1995 to approx. 2011. During this time the convertible was well serviced and maintained. In 2003 the engine was completely overhauled. There is a letter to the restoration workshop to confirm these works. The sixth owner of the Bentley was T. B. of Levens, France. He registered the Bentley in France on June 21st, 2012 under the number CG-677-RZ. It is documented that during that time T.B. invested a lot of time and money in the Bentley convertible. A specialized restoration workshop in Belgium carried out the works, which is documented by many invoices.

At the end of 2014 the history of this beautiful car came to a temporary end. At this point in time the present Swiss owner bought the Bentley convertible and had it transferred to Switzerland. Customs form 13.20A dated January 7, 2015 confirms the import into Switzerland. So far the car has no Swiss registration.

Following a long and intensive research in the car documents, an exciting history was revealed that has taken the car around the world. A story that tells of illustrious persons, two beautiful body versions and the car's present condition. Seen from this angle, the history is unique and very attractive.







22

Mercedes Benz 280 SL Pagode, Jg. 1968

Chassis-Nummer: 113044-12-001646

Motor-Nummer: 130983-12-001119

CHF 80 000/120 000

EUR 74 100/111 100

- Authentisches Fahrzeug mit gesamter Besitzer-Geschichte
- Chassis- und Motor-Nummer entspricht dem Auslieferungszustand
- FIVA Identity Card SMVC Nr. 14596 vom April 2016
- Gebraucher jedoch guter Gesamtzustand – noch nie restauriert
- Aktuelle Strassenzulassung (04. September 2013 / Code 180 – Veteran)
- Authentic car with complete owners' history
- Chassis and engine no. as per first delivery
- FIVA Identity Card SMVC no. 14596 dated April 2016
- Used but good overall condition – never restored
- Road-legal (September 4, 2013 / code 180 – veteran)

Gutachten:

FIVA Identity Card SMVC Nr. 14596 vom April 2016

Dokumentation:

Original Mercedes Benz Owner's Manual 280 SL (Preliminary Edition)

Original Mercedes Benz Owner's Manual 280 SL (normal)

Original Mercedes Benz Air Conditioner by Frigiking

Mercedes Benz Kundendienst-Heft

Provenienz:

Erster Besitzer: T. B. Sr., Knoxville, Tennessee (18. Juni 1968 ausgeliefert)

J.D. M., Knoxville, Tennessee (1993 von oben genannter Person erworben)

N. S., London (2005 von oben genannter Person erworben)

Car Care, London (2005 von oben genannter Person erworben)

G. G., London / Lugano (2007 von oben genanntem Unternehmen erworben)

Aktueller Schweizer Privatbesitz (2010 von oben genannter Person erworben)

Mercedes Benz 280SL Pagode (W113)

Im März 1963 wurde am Genfer Automobilsalon der neue 230 SL Sportwagen von Mercedes Benz enthüllt. Technisch war dieses neue Modell ein Leckerbissen. Mit einem Reihensechszylindermotor und Einspritzung gehörte der rasante Wagen zur Avantgarde. Technisch orientierten sich die Ingenieure an der Bodengruppe und an den Aufhängungselementen der damals aktuellen Limousinen. Auch der Motor stammte von diesen Modellen. Optisch ging man jedoch neue Wege und insbesondere das Hardtop mit dem durchhängenden Dach sorgte für viel Diskussionsstoff.

Die Anhänger des reinen Sportwagens waren von der grosszügigen Komfortauslegung des Neuankömmlings etwas enttäuscht. Die grosse Akzeptanz am Markt gab den Ingenieuren aus Stuttgart jedoch Recht. Der neue 230 SL verkaufte sich wunderbar und in grossen Stückzahlen.

Von 1963 bis 1967 konnten vom Mercedes Benz 230 SL (150 PS) 19'832 Exemplare verkauft werden. Abgelöst wurde er dann vom leistungsgleichen, jedoch hubraumstärkeren 250 SL. Von diesem wurden gerade mal 5'196 Stück produziert. Den Schlusspunkt setzte dann der 280 SL, der mit neuem Motor, mehr Hubraum und nun mit starken 170 PS zu haben war. Zwischen 1967 und 1971 wurden vom 280 SL gesamthaft 23'885 Exemplare im Werk in Sindelfingen bei Stuttgart hergestellt und verkauft.

Der komfortable 280er SL Sportwagen wurde gerne auch mit Automatik bestellt. CHF 1600.– extra kostete diese nicht ganz billige Getriebevariante. Günstiger und besonders empfehlenswert war die für CHF 600.– bzw. DM 550.– angebotene Servolenkung. Sie machte den SL handlicher und präziser. Abgelöst wurde der W113 dann vom

Nachfolgemodell R107. Ein Modell, welches neu über ein V8-Aggregat verfügte. Dadurch wurde der R107 etwas schwerer und in den Dimensionen grösser. Hier war bereits eine klare Tendenz zu mehr Luxus zu erkennen. Und die Pagode hatte inzwischen derart viele Fans gefunden, dass man ihr noch lange nachweinte. Sie wurde zu einem der beliebtesten und gesuchtesten Klassiker überhaupt!

Das angebotene Fahrzeug

Die Geschichte des Mercedes Benz 280SL ist bis zur Erstausslieferung zurück bekannt. 1968 wurde die Pagode dem ersten Besitzer, T. B., nach Knoxville, Tennessee, in die USA ausgeliefert. Das Servicebuch mit den entsprechenden Einträgen und eine Fahrzeug-Plakette bestätigen dies ohne Zweifel. 1993, nach 25 Jahren, wechselte das 280 SL Cabrio zum ersten Mal den Besitzer. Und zwar innerhalb der gleichen Stadt. J.D. M. aus Knoxville übernahm den schönen Klassiker von T. B. Auch der zweite Besitzer genoss das Mercedes Cabriolet über 12 Jahre lang.

N. S. aus London kaufte die 280SL-Pagode 2005 als dritter Besitzer. Er war es auch, der viel Arbeit und Geld in dieses schöne Cabrio investierte. Zahlreiche Rechnungs-Kopien dokumentieren die Investitionen in Teile und Arbeit. Nach den vielen Jahren im Einsatz sah der Mercedes Benz etwas mitgenommen aus und musste umfangreich in Stand gestellt werden.

Noch im 2005 verkaufte Nicolas Smith seinen Mercedes an einen Händler in London. Der Auto-Händler, Car Care, inserierte das Fahrzeug umgehend und präsentierte dieses auch in seinem Showroom. G. G., ein Schweizer, der zu dieser Zeit in London wohnhaft war, bemerkte die Pagode und kaufte diese dann im Frühling 2007. Nach wenigen Monaten überführte der neue Besitzer sein Fahrzeug in die Schweiz, genauer gesagt ins Tessin nach Lugano. Anhand der Zoll-



papiere, der Transportaufträge und der MwSt-Abrechnungen kann diese Transaktion sehr genau nachvollzogen werden. Alle Dokumente sind vorhanden. Am 17. September 2007 wurde der Mercedes Benz 280SL Cabrio das erste Mal in der Schweiz zugelassen.

Fünf Jahre später wurde das Fahrzeug an den heute aktuellen Schweizer Besitzer weiterverkauft. Dieser wiederum liess den schönen Klassiker beim Spezialisten aufarbeiten, auf dem Strassenverkehrsamt als Veteran (Code 180) prüfen und per 27. August 2013 auf sich registrieren.

Eine Pagode mit dem soliden 280SL-Motor ist ein gesuchter Klassiker. Ein Fahrzeug mit einer langen und guten Geschichte erst recht. Das schöne Mercedes Benz Cabrio wurde nie komplett restauriert; dafür

immer sehr aufwändig unterhalten. Vieles ist noch im guten Originalzustand und unberührt. Die Pagode glänzt durch ihre Patina - das ist der Reiz!

Mercedes Benz 280SL Pagode (W113)

In March 1963, the new Mercedes Benz sports car 230 SL was unveiled at the Geneva International Motor Show. As to its technology, this new model was a treat. With a six-cylinder inline engine and fuel injection the racy car belonged to the avant-garde. Its engineers



had followed the design of undercarriage and suspension elements of the saloons of that time. The engine was also adopted from these models. Visually, however, the manufacturers broke new ground, and particularly the roof of the hardtop with its concave centre panel was a conversation piece.

Fans of purist sports cars were slightly disappointed by the generous comforts of the newcomer. Huge acceptance on the market however proved the engineers from Stuttgart right - the new 230 SL sold at a fantastic rate.

From 1963 to 1967 an amazing 19'832 specimens of the Mercedes Benz 230 SL (150 PS) were sold. It was then replaced by the 250 SL with the same performance but a bigger cubic capacity, of which only 5,196 were produced. Finally came the 280 SL, which was available with the new engine, more cubic capacity and now a powerful 170 PS. Between 1967 and 1971 a total of 23'885 of the 280 SL were produced and sold by the works in Sindelfingen near Stuttgart.

Customers also liked the comfortable 280 SL sports car with an automatic transmission. This version, not quite cheap, cost an additional CHF 1600. A bit cheaper and especially recommendable was the power steering at a price of CHF 600 resp. DM 550. It made the SL more precise and easier to handle. The W113 was then replaced by its successor R107, a model that had a V8 engine and was thereby somewhat heavier and larger. This model already showed a clear tendency to more luxury. In the meantime, the Pagode had won so many fans that it was mourned for a long time. It became one of the most popular, coveted classic cars of all times.

The car offered

The history of the Mercedes Benz 280SL is known right back to its first delivery. In 1968 it was delivered to its first owner, T. B., of Knox-

ville, Tennessee, USA as confirmed by the service book with respective entries and a car badge. In 1993, after 25 years, the 280 SL convertible changed hands for the first time, and this within the same city. J.D. M. of Knoxville bought the beautiful classic car from T. B. The second owner also enjoyed the Mercedes convertible for over 12 years.

N. S. of London bought the 280SL-Pagode in 2005 as its third owner. It was he who put a lot of money and work into this beautiful convertible. Numerous invoice copies document this investment in parts and work. After so many years in service the Mercedes Benz had slightly suffered and had to be restored to quite some extent.

In that same year, 2005, Nicolas Smith sold his Mercedes to a car dealer in London. The dealer, Car Care, advertised the car immediately and displayed it in his showroom. G. G., from Switzerland, who lived in London at that time, saw the Pagode and bought it in spring 2007. After a few months he transferred his car to Switzerland, to Lugano in Ticino, to be precise. This transaction can be traced in detail on the basis of the customs papers, the transport orders and the VAT deductions. All documents are provided. On September 17, 2007, the Mercedes Benz 280SL convertible was first registered in Switzerland.

Five years later the car was sold to the present Swiss owner. He had the beautiful classic car overhauled by a specialist, inspected and approved by the road traffic department as veteran (code 180) and registered in his name on August 27, 2013.

A Pagode with the solid 280SL engine is a sought-after classic car – all the more so a car with a long, good history. The beautiful Mercedes Benz convertible was never completely restored, but always well-maintained at great expense. Many parts are in good original condition and untouched. The Pagode impresses by its patina – this is its charm!





23*

Mercedes Benz 190E 2.5 16V EVO I, Jg. 1989

Chassis-Nummer: WDB 201036 1F 610814

Motor-Nummer: 102991 10000348

CHF 65 000/85 000

EUR 60 200/78 700

- Top originales und sehr authentisches Fahrzeug
- Lückenlose Service-History inklusive Mercedes Benz Datenkarte
- Komplette Dokumentation (Servicebuch, Bedienungsanleitung, etc.)
- Fahrzeug hatte nur einen Besitzer seit Erstauslieferung
- Schweizer Fahrzeug – aktuelle Strassenzulassung (22. Juli 2013)

- Top original and very authentic car
- Complete service history including Mercedes Benz data card
- Complete documentation (service book, manual, etc.)
- The car only had one owner since its first delivery
- Road-legal in Switzerland (July 22, 2013)

Dokumentation:

- Original Mercedes Benz Wartungsheft
- Original Mercedes Benz Bedienungsanleitung (inkl. Ergänzung EVO I)
- Original Mercedes Benz Datenkarte
- Original Mercedes Benz Abgas-Wartungsdokument
- Original Mercedes Benz Dokumenten-Mappe

Provenienz:

Erster Besitzer: R. S., Davos-Platz (ausgeliefert 19. Mai 1989)
 Aktueller Schweizer Besitzer (2015 von oben genannter Person erworben)

Mercedes Benz 190E 2.5-16V Evolution I

Mit dem Mercedes-Benz 190E (W201) schuf der Stuttgarter Automobil-Hersteller eine ganz neue Einstiegsbaureihe. Dieser Neuling wurde sogleich und ironisch "Baby-Benz" genannt. Um dieses Modell noch besser unter die Leute zu bringen und so den Absatz zu fördern, entschied die Firmenleitung, ein Sportmodell für den Automobil-Rennsport zu entwickeln. In der Zusammenarbeit mit Cosworth entstand eine Rennversion, die mit einem Vierzylinder-Vierventilmotor und 170 PS Leistung ausgerüstet war und den Namen 190E 2.3-16 erhielt. 1983 fand die erste grosse Prüfung statt. Das neu entwickelte Modell vermochte auf Anhieb zu überzeugen und stellte auf der Rennstrecke von Nardo in Italien eine Reihe neuer Geschwindigkeitsrekorde auf.

1984 fuhr der 190E in einer Rennversion in der Deutschen Tourenmeisterschaft (DTM) mit. Zwei Jahre später, 1986, kam Volker Weidler mit dem zweiten DTM-Gesamtrang erstmals auf das Podest. 1989 zog Mercedes Benz erneut mit einem weiter entwickelten 190E 2.5-16 an den DTM-Start. Bessere Ergebnisse blieben vorerst aus. Ernüchtert musste man erkennen, dass die Konkurrenz viel stärker war, als bislang angenommen. Die vorhandene Leistung reichte nicht aus, um mit der BMW M3-Übermacht Schritt halten zu können. Mit der konstanten Weiterentwicklung des Motors, des Fahrwerks und der Aerodynamik konnte Mercedes ein Paket entwickeln, das in den kommenden Jahren Sieges-Chancen haben sollte.

Die auf 500 Fahrzeuge limitierte erste Evolutionsserie (EVO 1) mit 195 PS wurde am Genfer Salon 1989 erstmals präsentiert. Sie verfügte über umfangreiche Optimierungen gegenüber dem Basismodell. So wurde z.B. beim Motor der Hub reduziert und die Bohrung vergrößert. Das Resultat war ein deutlich drehfreudigerer Motor mit besse-

ren Leistungswerten. Weiter erhielt der EVO 1 bessere Bremsen, ein höhenverstellbares Fahrwerk, breitere Kotflügel, einen tieferen Frontspoiler und auf dem Heck einen grossen Flügel. Effektiv wurden 502 EVO 1-Modelle für Homologationszwecke in der DTM produziert. Der Stückpreis lag in der Schweiz bei CHF 74'045.– bzw. bei DM 87'204.– in Deutschland.

Die zweite Evolutionsserie (EVO 2) verfügte über 235 PS an Leistung und wurde ebenfalls in limitierter Auflage von 502 Stück produziert. Weitere Optimierungen an Fahrwerk und Aerodynamik wurden vorgenommen. Ergänzend zur besseren Motorisierung wurden breitere Kotflügel und ein noch höherer Heckflügel verbaut.

Mit der DTM-Rennversion des EVO 2-Modells konnte Klaus Ludwig 1992 erstmals den Deutschen Tourenmeisterschafts-Titel für Mercedes Benz gewinnen. Die harte Konkurrenz von BMW mit den M3-Fahrzeugen wurde so auf die Ehrenplätze verwiesen. Der grosse Einsatz hatte sich gelohnt.

Das angebotene Fahrzeug

Bei diesem traumhaft schönen EVO 1-Modell ist die Geschichte einfach und somit auch schnell erzählt. Denn dieser Mercedes Benz 190E 2.5-16V EVO 1 hatte bisher nur einen Besitzer. Dieser kaufte den rassistigen Sportwagen 1989 und behielt das Fahrzeug bis 2015. Somit war der von uns angebotene EVO 1 ganze 26 Jahre in seinem Besitz.

Das Fahrzeug wurde immer sehr sorgfältig und professionell unterhalten. Das Servicebuch dokumentiert die lückenlos geführten Wartungsarbeiten. Alle Einträge stammen zudem vom gleichen Fachbetrieb. Auch das Abgas-Wartungsdokument zeigt die lückenlos



geführten Einträge. Alles ist vorhanden – angefangen bei der originalen Mercedes Benz Datenkarte bis hin zu den originalen Büchern und Bedienungsanleitungen. Auch die Chassis- und Motor-Nummern stimmen mit der Datenkarte überein.

Am 24. Juni 2015 wurde die Zulassung für das Fahrzeug auf dem Strassenverkehrsamt annulliert. Dies zeigt der abgestempelte Fahrzeugausweis, der in der Dokumenten-Mappe vorhanden ist. Das war exakt der Zeitpunkt, als der erste Besitzer sein Fahrzeug an einen Fachbetrieb verkaufte. Altershalber musste der Erstbesitzer den EVO I nach 26 Jahren abgeben.

Der EVO I-Sportwagen-Klassiker steht nun vorübergehend bei einem Schweizer Garagenbetrieb eingelagert und wartet darauf, einen neuen Besitzer zu finden.

Das Fahrzeug besticht durch seinen optischen wie technischen sehr guten Zu-stand. Aktuell sind gerade mal ca. 128'000 km auf dem Tacho. Der Lack ist weitestgehend noch der originale Erstlack und das schwarze Leder-Interieur ist in ebenfalls noch im Bestzustand.

Ein perfektes Fahrzeug – sehr guter Zustand, einwandfreie und lückenlos dokumentierte Geschichte mit nur einem Vorbesitzer. Was will man mehr? Und der Preis stimmt ebenfalls. Das ist die grosse Chance für einen Sammler, Investor oder Enthusiasten einen top EVO I zu ergattern!

Mercedes Benz 190E 2.5-16V Evolution I

With the Mercedes-Benz 190E (W201) the Stuttgart car manufacturer created a whole new construction range, a newcomer ironically dubbed "Baby-Benz". In order to promote this model and increase sales, the company decided to develop a sports model for car races. In cooperation with Cosworth they developed a racing version featuring a four-cylinder four-valve engine and 170 PS that was named 190E 2.3-16. In 1983 it had to pass its first test. The newly developed model was able to convince right from the start and set a series of new speed records on the Nardo race track in Italy.



In 1984 a racing version of the 190E participated in the Deutsche Tourenmeisterschaft (DTM). Two years later, in 1986, Volker Weidler came DTM overall second for the first time. In 1989 Mercedes Benz again entered an enhanced 190E 2.5-16 in the DTM, at that time without better results. Disillusioned, the company had to acknowledge that the competition was much stronger than expected. The performance achieved was not sufficient enough to keep pace with the BMW M3's superiority. By constantly improving the engine, the chassis and the aerodynamics, Mercedes was finally able to develop a package that was to have many chances of victory in the years to come.

The first Evolution series (EVO 1) with 195 PS, limited to 500 cars, was presented at the Geneva International Motor Show 1989. It featured comprehensive enhancements as compared to the base model, such as a reduction in the cubic capacity and an enlarged bore. The result was an engine with a significantly higher response and better performance. The EVO 1 was also fitted with better brakes, a height-adjustable chassis, wider mudguards, a lower front spoiler and a large rear spoiler. 502 specimens of the EVO 1 were actually produced for homologation purposes in the DTM. The price per car was CHF 74,045 in Switzerland resp. DM 87,204 in Germany.

The second Evolution series (EVO 2) had a performance of more than 235 PS and was also produced in a limited edition of 502 cars. Further enhancements in chassis and aerodynamics were carried out. In addition to the improved engines, wider mudguards and an even higher rear spoiler were fitted. With the DTM racing version of the EVO2 model, Klaus Ludwig was able in 1992 to win the DTM title for Mercedes Benz for the first time. The strong BMW competition with the M3 cars was finally left behind; the huge effort had been worthwhile.

The car offered

The history of this beautiful EVO 1 model is simple and quickly told, as this Mercedes Benz 190E 2.5-16V EVO 1 had only one owner so far. He bought the classy sports car in 1989 and kept it until 2015. The EVO 1 on offer was therefore in his possession for all of 26 years.

The car was always and without fail serviced and maintained carefully and professionally, as is documented by the service book. All entries are by the same expert workshop. Emission tests were also made and the results entered regularly. Everything is there – from the original Mercedes Benz data card to the original books and manuals. The chassis and engine numbers also match the data card.

On June 24, 2015, the road traffic department invalidated the car's licence. This is shown by the stamped registration certificate included in the document file and was the exact point in time when the first owner sold his car to a specialist company. For age reasons he had to part with his EVO 1 after 26 years.

The EVO 1 classic sports car is now temporarily stored at a Swiss garage, waiting for a new owner.

The car fascinates by its excellent condition both visually and technically. At present, the tachometer shows only about 128,000 km. The paintwork is mostly original and the black leather interior is also in mint condition.

A perfect car – in excellent condition, with a flawless and consistent history with just one previous owner. What more does one want? And the price is right. This is a big opportunity for a collector, investor or enthusiast to get hold of a top EVO !!



AUCTION CONDITIONS

By participating in the sale the following conditions shall be accepted:

1. The sale is conducted in Swiss francs. The highest bidder whose bid is accepted by the auctioneer shall be the buyer. A bid may be accepted subject to reservation in individual cases. The bidder is committed to his bid unless his offer is expressly outbid or declined by the auction house. Should there arise any difference of opinion the auctioneer is free to take a decision at his sole discretion or put up the lot for sale again. The minimum purchase price (reserve price) indicated by the seller must be observed. Seller shall not bid for their own lots or arrange for third parties to bid on their behalf. The auction house reserves the right to make commission bids, to bid as an intending buyer or to make bids on behalf of the seller up to the reserve price.
2. Persons intending to bid have to identify themselves at the registration office to get a bidder number. The auction house reserves the right to require an official document, a banker's reference, securities as well as other information and documents. The auction house has the right at its own discretion to refuse any person to participate in its auction.
3. The auctioneer at his own discretion has the right to advance the bidding as he may decide or refuse any bid. The auctioneer reserves the right to combine any two or more lots, to divide any lot, to change the order of the sale, to add any lot and/or to withdraw any lot.
4. To bid in person at the auction the bidder has to give a clear sign to the auctioneer. Commission bids (in the case that the bidder cannot attend the auction) have to be handed over at least 24 hours before the beginning of the auction or come (also 24 hours before the sale) in per mail, per fax or scan and email and have to be (at the discretion of the auction house) sufficiently clear and complete. Further conditions, that the intending buyer fixes, are invalid. In the case that two identical commission bids for the same lot should be the highest bids at the sale, the lot should be knocked down to the buyer whose commission bid has been received earlier. Commission bids are irrevocable and binding. Bids below half of the estimate shall not be accepted. Telephone bids, which are accepted only in a limited number at the auction house's own discretion, have to be announced 24 hours before the beginning of the auction in writing with all details (personal data, phone number, relevant lot number etc.). The auction house reserves the right to record telephone bids and phone calls and the bidder agrees that the auction house is allowed to do so. Bidders, bidding by internet, especially bidders bidding by „live bidding“, have to register 24 hours before the beginning of the auction and to be authorized. The auction house is not liable for the failure of any commission bid, telephone bid and/or bids transmitted through internet, especially through „live bidding“.
5. All buyers shall pay a premium on the "hammer price", which is 15% of the hammer price. If the winning bid is placed through an internet platform, the premium is subject to the conditions published on the respective internet sites. Swiss VAT at the present rate of 8% will be charged on the premium and on all other amounts payable by the buyer to the auction house. VAT is also payable by the buyer on the "hammer price" for lots marked with an asterisk «*» in the catalogue or on a leaflet or for lots the auctioneer especially points out during the auction (in such cases the auction house can act as commission agent); if such lots are exported to foreign countries the Swiss VAT will be refunded to the buyer on production of a legally valid official Swiss export declaration (with original stamp of the Swiss customs authorities) for the object bought at the auction. The buyer (bidder) agrees that the auction house receives a commission from the seller.
6. Payment in Swiss francs is due immediately after allocation. Compensation is excluded. Buyers are personally liable for their purchases and may not claim to have acted on behalf of a third party.
7. The auction house shall be entitled to charge a monthly interest of 5% on the purchase price to the extent such amount remains unpaid for more than 14 days from the date of the sale. Furthermore, after this period the auction house shall be entitled to hand over unpaid invoices to a collecting agency.
8. If a buyer fails to pay at all or pays not in time, the auction house is entitled to either ask for performance of the terms of the sales contract or to cancel the sale of the lot without notice. In any case, the buyer shall be liable for any damage caused by non-payment or late payment, particularly if the lot is resold at a lower price, be it that the object is re-sold to another buyer at the same auction or to a third buyer at a later auction, or that the object is re-sold by private sale. The auction house shall be entitled at its absolute discretion to decide about the action to be taken regarding the object. The buyer whose allocation has been cancelled shall have no right to raise a claim on the possible sum in excess of the former purchase price.
9. The buyer acquires title upon full payment only; risk passes to the buyer upon the striking of the hammer. It is hereby stipulated that the auction house has a right of retention and a lien over any of the buyers property which is in the possession of the auction house or of any affiliated company for any reason until payment of all outstanding amounts due to the auction house (whatever is the transaction, especially the hammer price, the premium, VAT, all other amounts payable by the buyer to the auction house and interests) has been made in full. Payment by cheque is deemed to have been effected on receipt of a written bank confirmation.
10. The objects shall be auctioned in the condition in which they are at the moment of the allocation. During the exhibition the objects may be examined thoroughly. Any oral and written comments are statements of opinion only which may be revised at any time and are not warranties, guaranties, conditions or the like. Any implied warranties, guaranties or conditions are excluded. The prices indicated are non-binding estimates and do not include the premium, VAT or other taxes or fees. The auction house (and any affiliated company or person) and the principal or seller are not liable for such comments, in particular not for errors or omissions in such representations, descriptions, attributions, certificates, illustrations, authorship, origin, age, provenance, weight, measures, completeness, condition, recorded mileages/kilometers, function, safety, originality, actual or future permits, registration, condition reports and/or the genuineness of the object and for any evident or hidden imperfections.
11. Any liability for any legal or physical flaws is excluded.
12. If, in any particular case, the auction house is prepared by way of exception to cancel acceptance of the bid by reason of substantial defects in the item of question (e.g. later discovery of forgery), this is done voluntarily and without legal obligation. Favour of this kind cannot be used to justify claims in other cases.
13. The auction house does not warrant for the storage of any lot. Packing, handling, transport, shipping and insurance is the buyer's responsibility. The buyer confirms that he was informed about the existing import and export regulations by the auction house. After the sale the lots will be removed back to a storage facility near Lucerne. The buyer shall collect the lot within 6 days after the sale and he accepts that the lot will only be released after payment of the total amount due. If the lot has not been collected within these 6 days the auction house is entitled to store the lot or cause it to be stored without further notice whether at their own premises or elsewhere at the sole expense of the buyer. If the auction house undertakes packing, handling, transport, shipping and/or storage, this will be done at the buyer's cost and without liability on the part of the auction house.
14. The lots shall be sold in the name of and for the account of a third party. The buyer or successful bidder shall not have the right to be informed of the seller and the consignor's commission. Subject to the requirements of tax legislation and para 5 above. The use of descriptions and/or the illustrations in the catalogue, in the internet and sent by email is not authorized without the written authorization of the auction house.
15. These conditions apply to each bid and sales contract. Alterations or amendments will be valid only if they are made in writing. Only the German version of these conditions is authentic.
16. The clauses in these auction conditions are independent from each other. The nullity of one clause will not give rise to the nullity of another. Any dispute regarding the execution, non-execution and/or the interpretation of the contract and the auction conditions shall be decided by Swiss law exclusively. Place of performance is Lucerne and court of exclusive jurisdiction is the district of the town of Lucerne.

GALERIE FISCHER AUKTIONEN AG, LUCERNE

AUKTIONSBEDINGUNGEN

Durch die Teilnahme an der Auktion werden die folgenden Bedingungen ausdrücklich anerkannt:

1. Die Versteigerung erfolgt in Schweizer Franken. Der Verkauf erfolgt an den Höchstbietenden, dessen Gebot vom Auktionator akzeptiert wurde. Das Auktionshaus kann ein Los auch unter Vorbehalt zuschlagen. Der Bieter bleibt an sein Gebot gebunden, bis dieses entweder ausdrücklich überboten oder vom Versteigerer abgelehnt wird. Entsteht irgendeine Meinungsverschiedenheit, dann kann der Versteigerer darüber nach freiem Ermessen entscheiden oder das Los neu aufrufen und versteigern. Die Lose werden mit der Massgabe versteigert, dass das Los den vom Verkäufer festgesetzten Mindestpreis erzielt. Verkäufer dürfen auf eigene Objekte nicht mitbieten oder auf ihre Rechnung durch Dritte mitbieten lassen. Der Versteigerer behält sich vor, zur Vertretung von Kaufaufträgen, eigenen Kaufabsichten und/oder Verkaufslimiten selber mitzubieten.
2. Bieter müssen vor der Abgabe eines Gebotes gegen Angabe der Personalien beim Auktionshaus eine Bieternummer lösen. Das Auktionshaus kann einen offiziellen Identitätsnachweis, eine Bankreferenz, Sicherheiten sowie weitere Angaben und Belege verlangen. Es liegt im Ermessen des Auktionshauses eine Person nicht an der Auktion teilnehmen zu lassen.
3. Es steht dem Versteigerer nach seinem Ermessen frei, ein Gebot heraufzusetzen oder ohne Angabe von Gründen abzulehnen. Der Versteigerer behält sich ferner das Recht vor, Lose zu trennen, ausserhalb der Reihenfolge anzubieten, hinzuzufügen und/oder wegzulassen bzw. von der Auktion zurückzuziehen.
4. Gebote werden in der Regel anlässlich der Auktion persönlich und direkt durch deutliche Kundgabe an den Auktionator abgegeben. Schriftliche Bietaufträge (für den Fall, dass der Bietende nicht persönlich an der Auktion teilnehmen kann) müssen bis spätestens 24 Stunden vor Auktionsbeginn abgegeben werden oder per Post, per Fax oder scan via email dem Auktionshaus zugehen und nach dem Ermessen des Auktionshauses klar und vollständig sein. Zusätzliche Bedingungen, die durch den Bieter angebracht werden, sind ungültig. Bei gleichem Höchstbetrag von Bietaufträgen wird lediglich derjenige Bietauftrag berücksichtigt, welcher früher eingetroffen ist. Aufträge unterhalb der Hälfte der Schätzung können nicht akzeptiert werden. Bietaufträge sind unwiderrufbar und verbindlich. Telefonische Bieter, welche nach Ermessen des Auktionshauses nur in einer beschränkten Zahl zugelassen werden, müssen ebenfalls bis spätestens 24 Stunden vor Auktionsbeginn in schriftlicher Form dem Auktionshaus alle Details (Personalien, telefonische Erreichbarkeit, interessierende Lots, usw.) mitteilen. Die telefonischen Bieter erklären sich damit einverstanden, dass das Auktionshaus das telefonisch abgegebene Gebot bzw. das entsprechende Telefonat aufzeichnen darf. Per Internet bietende Bieter; insbesondere Bieter für das „live bidding“, müssen sich ebenfalls spätestens 24 Stunden vor der Auktion registrieren und freigegeben werden. Jegliche Haftung des Auktionshauses sowohl für schriftliche Bietaufträge als auch telefonische oder per Internet übermittelte Gebote wird wegbedungen.
5. Auf dem Zuschlagspreis ist vom Käufer (Ersteigerer) ein Aufgeld von 15% des Zuschlagspreises zu bezahlen. Falls der Käufer sein Gebot per Internet abgegeben hat, richtet sich das Aufgeld nach den auf den entsprechenden Internetsites jeweils veröffentlichten Bedingungen. Die schweizerische Mehrwertsteuer (MWSt.) von derzeit 8% wird auf dem Aufgeld und auf allen andern vom Auktionshaus dem Käufer in Rechnung gestellten Beträgen erhoben und auf ihn überwält. Bei Losen, welche im Katalog oder auf einem Ergänzungsblatt mit «*» bezeichnet sind (oder auf welche im Rahmen der Auktion entsprechend hingewiesen wird), wird die MWSt. auch auf dem Zuschlagspreis erhoben und überwält, wobei das Auktionshaus in diesen Fällen auch als Kommissionär auftreten kann; bei Ausfuhr dieser Objekte ins Ausland wird dem Käufer die MWSt. zurückerstattet, wenn er eine rechtsgültige Ausfuhrdeklaration mit Originalstempel des schweizerischen Zolls für das entsprechende Kaufobjekt beibringt. Der Käufer (Ersteigerer) erklärt sich damit einverstanden, dass das Auktionshaus auch vom Einlieferer eine Kommission erhält.
6. Die Auktionsrechnung wird mit dem Zuschlag zur sofortigen Bezahlung in Schweizer Währung fällig. Verrechnung ist ausgeschlossen. Der Käufer haftet für seine Käufe persönlich und kann nicht geltend machen, für Rechnung Dritter gehandelt zu haben.
7. Nach Ablauf von 14 Tagen seit der Auktion ist ein Verzugszins von 5% pro Monat geschuldet. Das Auktionshaus behält sich zudem das Recht vor, unbeglichene Rechnungen nach dieser Frist einer Inkassostelle zu übergeben.
8. Wird die Zahlung nicht oder nicht rechtzeitig geleistet, kann der Versteigerer wahlweise Erfüllung des Kaufvertrages verlangen oder jederzeit auch ohne weitere Fristansetzung den Zuschlag annullieren. In jedem Fall haftet der Ersteigerer für allen aus der Nichtbezahlung bzw. Zahlungsverzögerung entstandenen Schaden, insbesondere bei der Aufhebung des Zuschlages für einen allfälligen Mindererlös, sei es, dass der Gegenstand einem anderen Bieter der gleichen Auktion oder einem Dritten an einer späteren Auktion zugeschlagen oder auf dem Weg des freihändigen Verkaufs veräussert wird, wobei der Versteigerer in der Verwertung des Gegenstandes völlig frei ist. Auf einen allfälligen Mehrerlös hat der Ersteigerer, dessen Zuschlag annulliert wurde, keinen Anspruch.
9. Das Eigentum geht erst nach der vollständigen Bezahlung der Auktionsrechnung auf den Käufer über, die Gefahr dagegen bereits mit dem Zuschlag. Es wird vereinbart, dass das Auktionshaus bis zur vollständigen Bezahlung aller geschuldeten Beträge (aus welchem Geschäft auch immer, insbesondere von Zuschlagspreis, Aufgeld, MWSt., Kosten und allfälligen Verzugszinsen) ein Retentions- und Faustpfandrecht an allen Vermögenswerten, die sich im Besitz des Auktionshauses oder eines mit diesem verbundenen Unternehmens befinden, hat. Eine Zahlung mittels Check gilt erst dann als erfolgt, wenn eine bankseitige schriftliche Bestätigung vorliegt.
10. Die Gegenstände werden in dem Zustand versteigert, in dem sie sich im Zeitpunkt des Zuschlages befinden. Während der Ausstellung besteht die Möglichkeit, die Gegenstände eingehend zu besichtigen. Alle mündlichen und schriftlichen Äusserungen irgendwelcher Art sind keine Zusicherungen, Gewährleistungszusagen, Garantien oder dergleichen, sondern lediglich Meinungsäusserungen, die jederzeit geändert werden können. Stillschweigende Garantien und Bedingungen sind ausgeschlossen. Die angegebenen Preise verstehen sich als unverbindliche Schätzungen und enthalten weder das Aufgeld noch die MWSt., andere Abgaben oder Gebühren. Das Auktionshaus (sowie die mit dem Auktionshaus in Verbindung stehenden Personen) und der Einlieferer bzw. Verkäufer haften nicht im Zusammenhang mit solchen Äusserungen, insbesondere nicht für unrichtige bzw. unvollständige Beschreibungen, Zuschreibungen, Gutachten, Abbildungen, für den Hersteller, den Ursprung, das Alter, die Herkunft, die Masse, die Vollständigkeit, den Zustand, den Zählerstand, die Funktion, die Sicherheit, die Originalität, die Provenienz, die derzeitige oder künftige Zulassung, die Registrierung, Condition Reports und/oder für die Echtheit des Objektes sowie für offene oder verborgene Mängel.
11. Jede Gewährleistung für Rechts- und Sachmängel wird wegbedungen.
12. Erklärt sich das Auktionshaus in speziellen Fällen ausnahmsweise bereit, den Zuschlag wegen erheblichen Mängeln des Objektes (z.B. nachträglich entdeckte Fälschung) zu annullieren, so erfolgt dies freiwillig und ohne rechtliche Verpflichtung. Aus solchen Kulanzfällen können für andere Fälle keine Ansprüche abgeleitet werden.
13. Für die Aufbewahrung ersteigter Gegenstände wird keine Gewähr geleistet. Verpackung, Handhabung, Transport, Versand und Versicherung sind Sache der Ersteigerer. Der Ersteigerer bestätigt, über bestehende Ein- und Ausfuhrregeln unterrichtet worden zu sein. Die Lose werden nach der Auktion zurück in das Lager bei Luzern verbracht. Lose, die nicht spätestens innerhalb von 6 Tagen nach der Auktion dort abgeholt werden, können ohne Mahnung auf Kosten des Ersteigerers transportiert und für den Ersteigerer kostenpflichtig in einem Lagerhaus eingelagert werden. Übernimmt das Auktionshaus Verpackung, Handhabung, Transport, Versand und/oder die Einlagerung, so erfolgt dies ohne Haftung des Auktionshauses und auf Kosten des Käufers. Die Lose werden erst nach vollständiger Bezahlung aller ausstehenden Zahlungen herausgegeben.
14. Die Objekte werden im Namen und für Rechnung Dritter verkauft. Der Käufer bzw. Ersteigerer hat keinen Anspruch auf Bekanntgabe des Verkäufers bzw. Einlieferers und der Einliefererkommission. Steuerrechtliche Vorschriften und Ziffer 5 hiervor bleiben vorbehalten. Die Beschreibungen und die Fotografien im Auktionskatalog, im Internet sowie diejenigen, welche per email versandt wurden, dürfen ohne schriftliche Einwilligung des Auktionshauses nicht verwendet werden.
15. Diese Bedingungen sind Bestandteil jedes einzelnen Gebotes und des durch das Auktionshaus geschlossenen Kaufvertrages. Abänderungen sind nur schriftlich gültig. Ausschliesslich die deutsche Fassung dieser Auktionsbedingungen ist massgebend.
16. Die Bestimmungen in diesen Auktionsbedingungen sind unabhängig voneinander. Die Ungültigkeit einer Klausel hat nicht die Ungültigkeit der anderen zu Folge. Es ist ausschliesslich Schweizer Recht anwendbar. Als Erfüllungsort und ausschliesslichen Gerichtsstand anerkennt der Bieter bzw. Käufer den Sitz des Auktionshauses Luzern-Stadt.

Index Classic Cars

Car	Kat-Nr.
AC Aceca, Jg. 1955	17
Alfa Romeo 6C 1750 GS Spider Zagato, Jg. 1930	10
Austin Healey 100 SIX (BN6), Jg. 1958	4
Austin-Healey 3000 MK2 (BN7), Jg. 1962	9
Bentley Derby 3.5 Liter DHC, Jg. 1934	21
Bentley S2 Continental DHC Park Ward, Jg. 1961	18
Delahaye 122 Brookland Special, Jg. 1933	14
Ferrari 308 GTS, Jg. 1979	5
Ferrari 365 GTC/4 Spider Conversion, Jg. 1971	12
Fiat 1600S O.S.C.A. Spider, Jg. 1963	16
Jaguar E-Type S1 Coupé, Jg. 1962	7
Jaguar XK120 OTS, Jg. 1952	11
Jensen 541L, Jg. 1956	20
Maserati 3700 GT Mistral, Jg. 1966	8
Mercedes Benz 190E 2.5 16V EVO I, Jg. 1989	23
Mercedes Benz 220SEb Cabrio, Jg. 1962	19
Mercedes Benz 250SE Coupé, Jg. 1967	3
Mercedes Benz 280 SL Pagode, Jg. 1968	22
Mercedes-Benz 300S Roadster, Jg. 1953	15
Morgan 4-4 Sport, Jg. 1936	2
Porsche 911 Carrera (996), Jg. 1997	13
Singer 1.5 Ltr. Sport Le Mans, Jg. 1936	6
VW Käfer 1303 Cabriolet, Jg. 1979	1

Bieter Registrierung

Um an der Auktion mitzubieten, müssen Sie sich rechtzeitig als Bieter registrieren. Bitte kontaktieren Sie uns in jedem Fall frühzeitig (spätestens 24 Stunden vor der Auktion) und senden Sie uns dieses ausgefüllte Formular, die Kopie eines offiziellen Ausweises sowie ein Bankreferenzschreiben.

Auktion: Classic Car Auktion vom 28. Mai 2016

Vorname: _____

Name: _____

Firmenname: _____

Strasse/Nr.: _____

Str.-Zusatz: _____

Postleitzahl: _____ Ort: _____

Land: _____

Telefon: _____ Mobile: _____

Fax: _____

Email: _____

Ausweis: _____ Nr.: _____

MWSt.-Nr.: _____

Der oben aufgeführte Bieter erklärt sich mit den Auktionsbedingungen, wie sie im Auktionskatalog Classic Car Auktion vom 28. Mai 2016 der Galerie Fischer Auktionen AG abgedruckt sind, vollumfänglich einverstanden. Der Bieter bestätigt ausdrücklich, als ausschliesslicher Gerichtsstand Luzern-Stadt und Schweizerisches materielles Recht anzuerkennen.

Ort, Datum

Unterschrift des Auftraggebers / der Auftraggeberin

Bidder Registration

Clients wishing to attend the sale are kindly asked to register as a bidder well before the auction. Please contact us 24 hours before the auction and send us this form with all the blanks filled, a copy of the driver's license or Passport as well as a bank letter of reference.

Auction: Classic Car auction, May 28th 2016

Firstname: _____

Name: _____

Company Name: _____

Street / no. _____

Adress additional: _____

Zip-Code: _____ City: _____

Country: _____

Telephone: _____ Mobile: _____

Fax: _____

Email: _____

ID-Card: _____ no.: _____

VAT number: _____

The signatory accepts the auction conditions printed in the auction catalogue of the Classic Car sale of Galerie Fischer Auktionen AG dated 28 May 2016. The signatory confirms to accept Lucerne town as the exclusive place of jurisdiction and the rule of the Swiss law.

Place, Date

Signature



Auktion Einrichtungsgegenstände 16. Juni 2016

Aufsatz-Schreibkommode, Braunschweig, um 1740
Nussbaum, Wurzelmaser und Elfenbein. Kommodenteil mit gewölbtem Korpus mit drei Schubladen.
Darüber Schreibklappe mit innen 8 Schubladen und zentraler offener Ablagefläche. Zweitüriger Aufsatz
mit durchbrochenem Giebel. Die Türfüllungen mit figürlichen Einlagen aus Elfenbein. 230 x 117 x 58 cm
Schätzung: CHF 8 000 / 12 000.–



Auktion Silberobjekte 17. Juni 2016

Trinkgefäß in Hirschform, wohl Stuttgart, 17. Jh.

Silber, gepresst und gegossen. Aufspringender Hirsch mit abnehmbarem Kopf mit vergoldetem Gestänge (12-Ender). Vorne auf der Brust eingesetztes rundes Medaillon mit Hirschwappen unter Helmzier. Naturalistisch gestalteter ovaler Stand. Gemarkt mit aufspringendem Pferd, Meistermarke mit Doppel I über W und Tremulierstrich. Geweih wohl später.

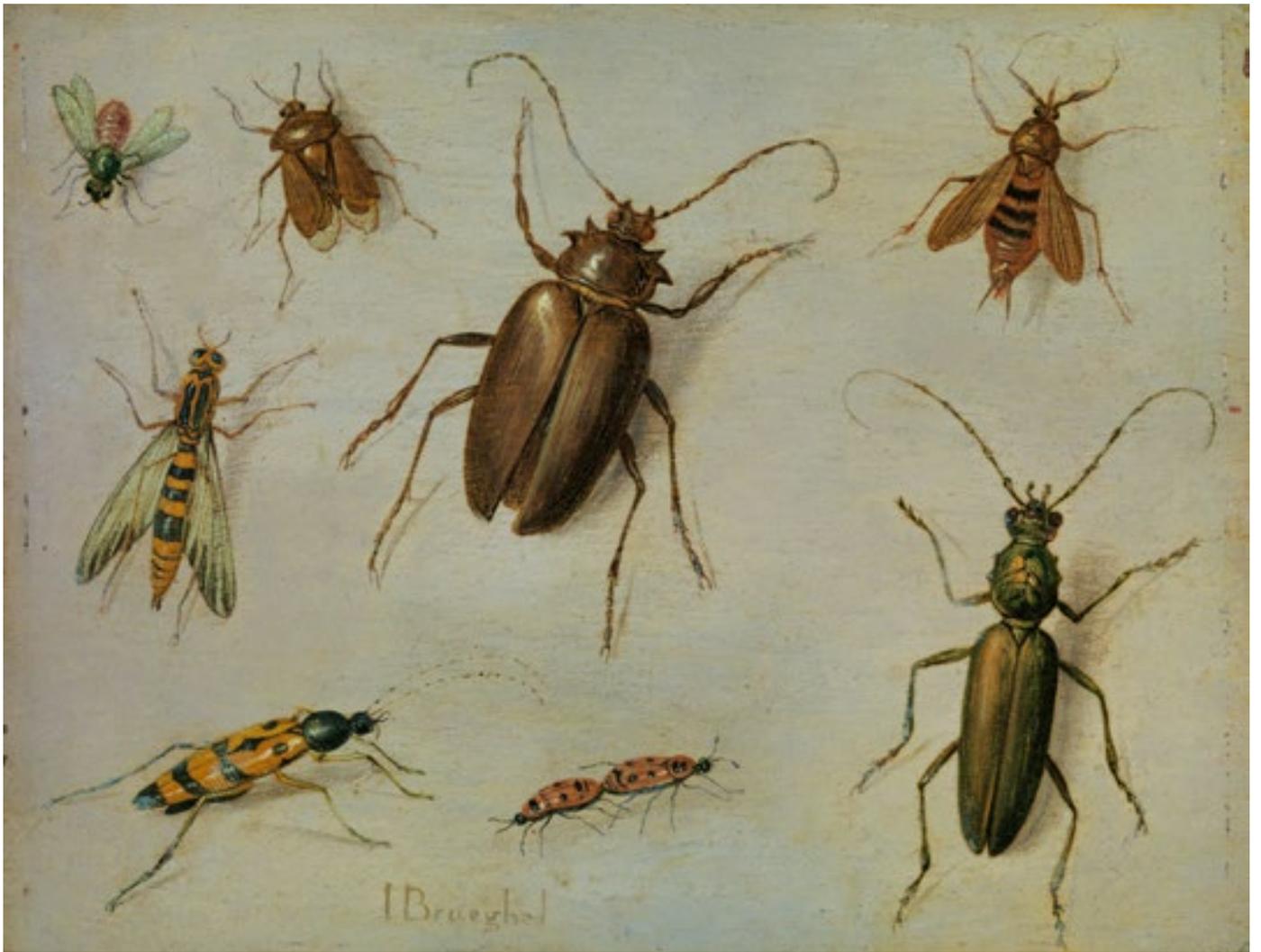
L = 33,5 cm, H = 33 cm, G = 1005 g

Schätzung: CHF 15 000 / 20 000.–



Auktion Schmuck, Armband- und Taschenuhren 17. Juni 2016

V.l.n.r.: Herrenarmbanduhr mit Brillanten PATEK PHILIPPE "Gondolo", 18K GG. CHF 20 000 / 22 000.–
Herrenarmbanduhr AUDEMARS PIGUET "Quantieme Perpetuel Automatique", 18K GG. CHF 8 500 / 9 000.–
Herrenarmbanduhr BREGUET "Horloger de la Marine", 18K GG. CHF 7 500 / 8 000.–
Herrenarmbanduhr FRANK MULLER "Master Banker, Havana", 18K WG. CHF 7 000 / 7 500.–



Auktion
Alte Meister & 19. Jh.
15. Juni 2016

JAN I VAN KESSEL (Antwerpen 1626-1678 Antwerpen), Insekten-Studie.

Entstanden in den 1650er Jahren. Unten in der Mitte apokryphe Signatur "I. Brueghel". Öl auf Kupfer, 9,3 x 12,2 cm.
Schätzung: CHF 60 000 / 90 000.–



Auktion
Alte Meister & 19. Jh.
15. Juni 2016

ROBERT ZÜND (Luzern 1827-1909 Luzern), Ansicht des Pilatus, im Vordergrund Weg mit Figuren- und Tierstaffage.
Unten links (in Rot) signiert "R. Zünd" und datiert "1851". Öl auf Lwd., doubliert, 38 x 52 cm.
Schätzung: CHF 60 000 / 80 000.–



Auktion

Moderne & Zeitgenössische Kunst

16. Juni 2016

PABLO GARGALLO (Maella 1881-1934 Reus), Jeune couchée en creux.

Entstanden 1923. Rechts in Ligatur monogrammiert "PG", nummeriert "2/3" und bezeichnet "EA".

Bronze, dunkel patiniert, auf sandfarbener Steinplatte, 37,5 x 15,2 x 6,5 cm (Platte 39,5 x 17,3 x 2,2 cm). CHF 30 000 / 50 000.–

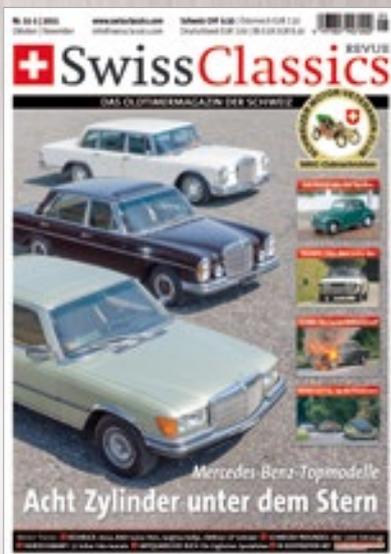


Auktion Moderne & Zeitgenössische Kunst 16. Juni 2016

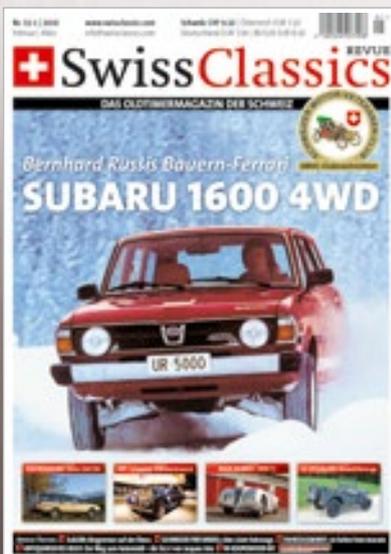
GIOVANNI GIACOMETTI (Stampa 1868-1933 Glion), Capolago.
Unten links signiert "Giovni Giacometti" und unten rechts monogrammiert "GG". Rückseitig handschriftliche Nummer "164".
Aquarell über Bleistift, 22,5 x 29,2 cm, in Passepartout, gerahmt. Schätzung: CHF 34 000 / 38 000.–



KLASSIKER AUF EINEN BLICK!



- Fahrzeug-Reportagen
- Persönlichkeiten
- Veranstaltungsrückblicke
- Wichtige Termine und Vorschauen
- Grosser Fahrzeugmarkt
- Aktuelle Marktpreise für Klassiker
- Technische Ratgeber
- Spezialisten/Anbieter



SwissClassics ist das älteste und auflagenstärkste Oldtimermagazin der Schweiz. Seit 12 Jahren informieren wir ausführlich über die Klassiker-Szene und bieten Interessierten, Oldtimerbesitzern, Händlern, Gewebertreibenden und Veranstaltern ein breites Forum.



AM KIOSK: CHF 9.80
IM JAHRESABO (6 Ausgaben): CHF 48.00
 Einzeln per Post

BESTELLEN AUF: www.swissclassics.com oder unter +41 44 508 56 79

Pantheon Basel Forum für Oldtimer



Das grösste Oldtimer-Zentrum der Schweiz bietet alles, was sich die Liebhaberinnen und Liebhaber klassischer Fahrzeuge nur wünschen können. Für die *Classic Garage* mit eigener Sattlerei ist nichts unmöglich, dort wird das ganze Programm geboten, von der Kleinreparatur bis zur vollständigen Restaurierung von Klassikern, auch der *Handel* und die *Vermietung* von Oldtimern. Das *Museum der Mobilität* zeigt eindrücklich die Entwicklungsgeschichte der Fahrzeuge und wird flankiert von den Schönheiten, die Privatpersonen auf den *Mietparkplätzen* abgestellt haben. Im oberen Teil der Rampe sind periodisch wechselnde *Sonderausstellungen* zu sehen. Im *Museums-shop* warten verschiedene Oldtimer-Accessoires auf Interessierte. Die *Boxen* des ans Pantheon grenzenden Gebäudes dienen ihren Mietern als Werkstätten. Auch das Kulinarische kommt nicht zu kurz: Das *Pantheon-Restaurant* lädt mit seiner abwechslungsreichen Karte mediterraner Prägung zum Verweilen in automobilem Ambiente. Die riesige Fläche des Rundbaus und die *Tagungsräume* im Obergeschoss stehen Privatpersonen, Firmen und Organisationen als *Eventflächen* zur Verfügung.

Pantheon Basel

Hofackerstrasse 72

CH-4132 MuttENZ

Telefon: +41 61 466 40 66

Telefax: +41 61 466 40 67

E-Mail: info@pantheonbasel.ch

Internet: www.pantheonbasel.ch



GOTTHARD



PANTHEON BASEL

Basler
Kantonalbank
fair banking

verkehrshaus.ch

17. April bis 16. Oktober 2016

www.pantheonbasel.ch

Pantheon Basel AG, Hofackerstrasse 72, CH-4132 MuttENZ, Telefon +41 61 466 40 77
Öffnungszeiten: Mo bis Fr: 10 bis 17.30 Uhr, Sa und So: 10 bis 16.30 Uhr, Eintrittspreis CHF 10





AUTOZEIT

Old + Youngtimer

oldundyoungtimer.ch autozeit.ch

Die Schweizer Zeitschrift für Old- & Youngtimer



erscheint 6x im Jahr
an allen Kiosken erhältlich

- Old&Youngtimer
- grosse Reportagen
- Veranstaltungskalender
- Motorsport
- Schweizer Themen
- Auto-Kleinanzeigen

mit Originalfotos

aus der Zeit

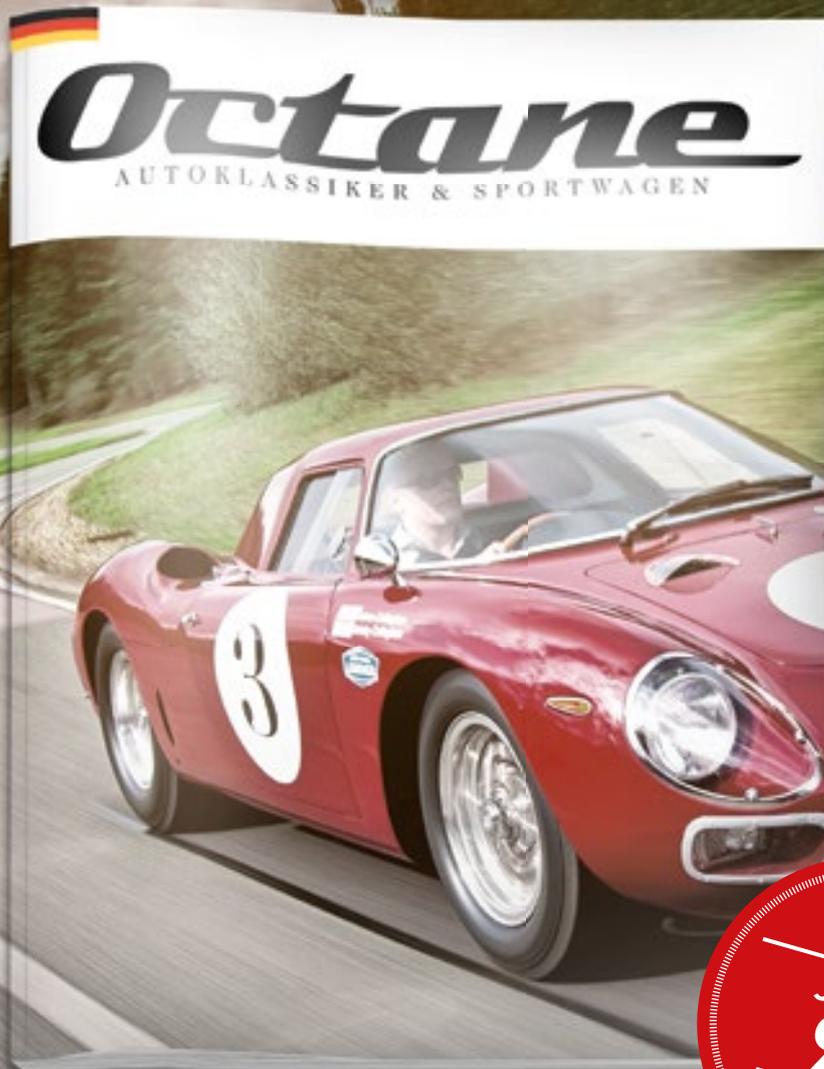
auch das ideale Geschenk,
ein Abonnement auf die
Zeitschrift AUTOZEIT
Abonnement (6 Ausgaben) CHF 48.00

H+H Historic GmbH
Grenzacherweg 211
CH-4125 Riehen
Telefon +41 61 601 45 25
Mobile 079 598 48 50
Fax + 41 61 601 45 26
info@autozeit.ch
www.autozeit.ch

// Treibstoff für Träume

Jede Menge Stoff für gepflegte Kurvendiskussionen.

Die aufregendsten Klassiker aller Zeiten hautnah erleben.



OCTANE jetzt 9 x im Jahr mit faszinierenden Storys, spektakulären Bildern und spannenden Inhalten. Am Kiosk oder portofrei im Abo. Am besten gleich bestellen und kein Heft verpassen.

Abo-Telefon +49 7623 717 38 03

www.octane-magazin.de

facebook.com/octaneheft





**Jeder Oldtimer-Fan braucht Zwischengas!
Mehr Informationen gibt es nirgends.**

Taglich aktualisiert.



**Im Internet:
www.zwischengas.com**



**Als Print-Magazin:
jm.zwischengas.com**



FRANKS
ORIGINALE

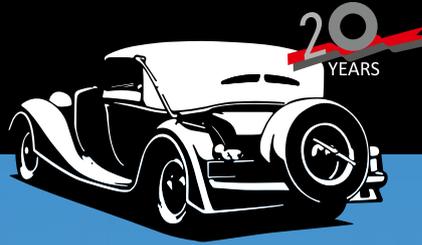


Ihr Spezialist für Classic Cars

Service | Reparaturen | Restaurationen

Franks AG, Werkstrasse 4, CH-6010 Kriens / Luzern, www.franks-originale.ch

Swiss Car Register



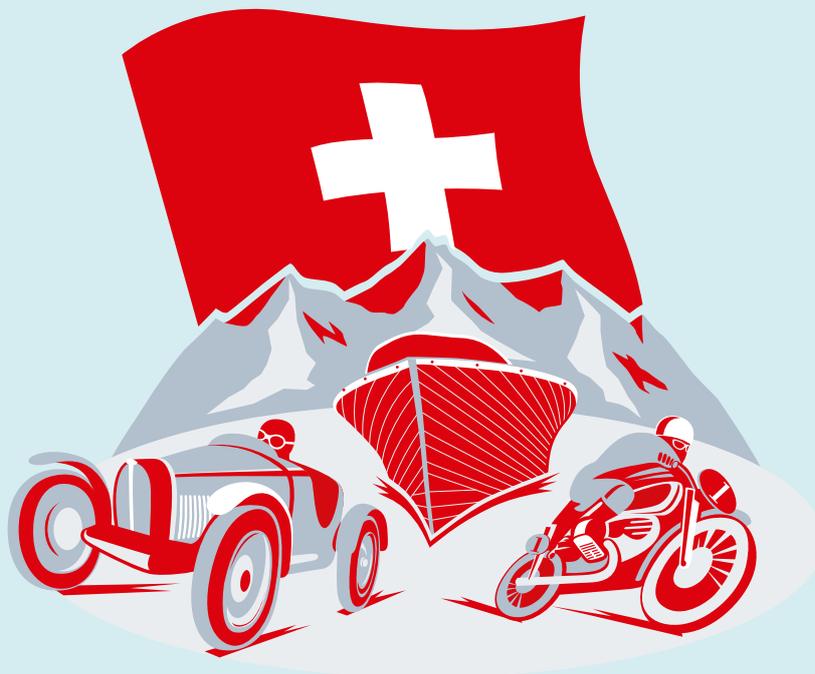
WELCOME DRIVE IN



Swiss Automotive Documentation and Research Center



Swiss Car Register | Bahnhofstrasse 12 | CH 5745 Safenwil
www.swisscarregister.ch



SWISS CLASSIC WORLD LUZERN

28. & 29. MAI 2016

FISCHER

Classic Car Auktion
28. Mai 2016
17:00 Uhr

**PRIVATER OLDTIMER-FAHRZEUGMARKT
GROSSES TEILEANGEBOT FÜR OLDTIMER
SONDERSCHAUEN UND ATTRAKTIVES RAHMENPROGRAMM**

Über 150 Aussteller und mehr als 600 klassische Fahrzeuge erwarten die Besucher bei der nächsten Ausgabe der SWISS CLASSIC WORLD. Wir freuen uns sehr, auch Sie auf der Schweizer Oldtimer-Messe am 28. & 29. Mai 2016 in Luzern begrüßen zu dürfen!

Weitere Infos, Details und Presse-Berichte unter: www.swissclassicworld.ch















FISCHER

GALERIE FISCHER AUKTIONEN AG
Haldenstrasse 19 · CH-6006 Luzern
Tel. +41 (0)41 418 10 10 · Fax +41 (0)41 418 10 80
www.fischerauktionen.ch · info@fischerauktionen.ch