



SAMOCZODY KLASYCZNE I MOTOCYKLE

AUKCJA 30 WRZEŚNIA 2017 WARSZAWA





SAMOCHODY KLASYCZNE I MOTOCYKLE

AUKCJA

30 WRZEŚNIA 2017 (SOBOTA) GODZ. 17

WYSTAWA OBIEKTÓW

29 WRZEŚNIA 2017 W GODZINACH OD 11 DO 20

30 WRZEŚNIA 2017 W GODZINACH OD 11 DO 17

MIEJSCE AUKCJI I WYSTAWY

SZUCHA PREMIUM OFFICES

UL. LITEWSKA 1

WARSZAWA

SZUCHA
PREMIUM OFFICES

HARMONOGRAM

DATA: 30 WRZEŚNIA 2017

Miejsce: Szucha Premium Offices, ul. Litewska 1, Warszawa

PLAN WYDARZENIA:

29 września

11:00-20:00 – wystawa obiektów (wstęp na wystawę po zakupieniu katalogu lub zarejestrowaniu się jako kupujący)

30 września

11:00-17:00 – wystawa obiektów (wstęp na wystawę po zakupieniu katalogu lub zarejestrowaniu się jako kupujący)

17:00 – początek licytacji

Zachęcamy do rejestracji jako kupujący na aukcję już teraz. W tym celu należy wypełnić formularz dostępny na naszej stronie internetowej. Aby przystąpić do licytacji, zapraszamy do punktu rejestracji, który znajdują Państwo przy wejściu do budynku Szucha Premium Offices. Po dopełnieniu formalności otrzymają Państwo komplet informacji oraz lizak z numerem niezbędny do licytacji.

Licytacja – przewidzieliśmy dla Państwa trzy opcje wzięcia udziału w aukcji:

1. Licytacja na żywo – w celu przystąpienia do licytacji prosimy o przybycie najpóźniej o godzinie 15:00.
2. Licytacja telefoniczna – jeżeli nie będą Państwo mogli uczestniczyć w naszym wydarzeniu, zachęcamy do skorzystania z opcji licytacji telefonicznej. Będzie ona możliwa po wcześniejszej rejestracji (najpóźniej 48h przed rozpoczęciem). W tym celu prosimy o kontakt z naszą infolinią pod numerem 22 395 61 26.
3. Zlecenie stałe – jeżeli nie będą mogli Państwo uczestniczyć w naszym wydarzeniu, udostępniamy możliwość zadeklarowania kwoty na konkretny obiekt z naszego katalogu. W tym celu prosimy o kontakt z naszą infolinią pod numerem 22 395 61 26.

Z przyjemnością odpowiemy na wszelkie pytania, prosimy o wiadomość na adres kontakt@ardorauctions.pl.



TIMETABLE

DATE: 30 SEPTEMBER 2017

Venue: Szucha Premium Offices, Litewska 1, Warsaw, Poland

AUCTION SCHEDULE:

29 September

11am-8pm – public preview of lots

30 September

11am-5pm – public preview of lots

5pm – auction

We encourage to register as a bidder; by filling form on our website.

Bidding – there are three option available:

1. On-site – in order to access our auction, you will need to register your data before the beginning of sale, by the registration desk
2. Phone-call – if you cannot, you will be able to register for a phone-call auction. This option is available after previous registration (no later than 48h before auction starts). In order to register, please contact our helpline: +48 22 395 61 26
3. Absentee-bid – if you cannot come, you will be able to register an absentee-bid. It will be available after previous registration (+48 22 395 61 26).

If you would like to get more information regarding our event, please contact our helpline (+48 22 395 61 26) or use our e-mail: kontakt@ardorauctions.pl.





NASZ ZESPÓŁ



MICHAŁ PRZĄDA
Dyrektor Operacyjny
michal.przada@ardorauctions.pl
+48 516 612 395



ZUZANNA STANISZEWSKA
Asystentka ds. Sprzedaży
zuzanna.staniszevska@ardorauctions.pl
+48 661 561 705



MATEUSZ KAZULA
Koordinator ds. Przyjęć
mateusz.kazula@ardorauctions.pl
+48 661 561 169

Szanowni Państwo,

ta jesień będzie miała kolor czerwonego BMW E9. W ofercie wrześniowej aukcji Ardor Auctions obok klasyków motoryzacji znajdą Państwo najprawdziwsze ikony popkultury.

Proszę wyobrazić sobie drogę spowitą rano białą mgłą, na którą zaczynają dopiero padać pierwsze promienie jesiennego słońca. Zza zakrętu wylania się krwistoczerwone BMW E9. To unikat na rynku kolekcjonerskim, BMW wypuściło ten model jedynie w nieco ponad tysiącu egzemplarzy. Chwilę później na drogę wjeżdża stylowe Volvo P1800 S. Takie samo jakim Roger Moore jako Simon Templar jeździł w serialu „Święty”.

Ofertę dopełnia wybór zachodnich modeli pochodzących z lat 50., 60., 70. oraz współczesnych symboli luksusu. Wśród obiektów znajdują się: niezwykle rzadki i ekskluzywny Bentley Azure z 1997 oraz najbardziej utytułowane auto klasy GT, które zdobyło ponad 50 tytułów mistrzowskich – BMW M3. Te i inne pojazdy trafią pod młotek 30 września w budynku Szucha Premium Offices w Warszawie.

Zapraszamy Państwa na aukcję,
zespół Ardor Auctions

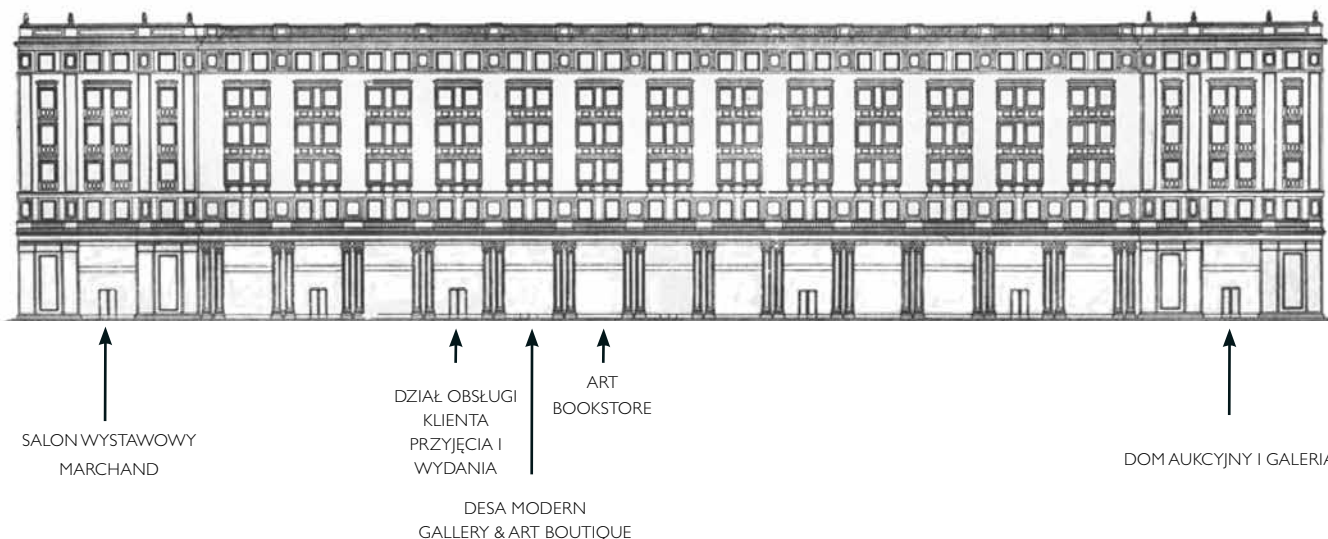
Dear Sirs,

This autumn will be as red as the BMW E9 offered on our auction. The inventory of the September auction organized by Ardor Auctions will include not only classic vehicles, but also true pop-culture icons.

Imagine a road shrouded with morning fog, with beams of early autumn sun spreading slowly over it. And a blood red BMW E9 emerging from around the corner. It's a truly unique item on the collector car market. BMW only made over a thousand examples of those. A moment later, it is joined by the stylish Volvo P1800 S, just like the one driven by Roger Moore playing Simon Templar in the famous TV series "Saint".

On top of that, the auction catalogue is filled with a selection of western models from the 50s, 60s and 70s, as well as contemporary symbols of luxury on wheels. Among vehicles on offer there will be an incredibly rare and exclusive 1997 Bentley Azure and one of the most successful cars from the GT segment, which won over 50 prestigious championships – the BMW M3. These and a lot more other vehicles will go under the hammer on September 30th in the Szucha Premium Offices building in Warsaw.

We kindly invite you to join the auction
Ardor Auctions Team



DOM AUKCYJNY I GALERIA

Marszałkowska 34-50, 00-554 Warszawa
tel. 22 584 95 34, marszalkowska@desa.pl
pon.-pt. 11-19, sob. 11-16

BIURO PRZYJĘĆ I WYDAŃ OBIEKTÓW

Marszałkowska 34-50, 00-554 Warszawa
tel. 22 584 95 30, wyceny@desa.pl
pon.-pt. 11-19, sob. 11-16

DZIAŁ ROZLICZEŃ

Marszałkowska 34-50, 00-554 Warszawa
tel. 22 554 95 23
kasa: pon.-pt. 11-17

SALON WYSTAWOWY MARCHAND

Pl. Konstytucji 2, 00-552 Warszawa
tel. 22 621 66 69, marchand@desa.pl
pon.-pt. 11-19, sob. 11-16

GALERIA BIŻUTERII

Nowy Świat 48, 00-363 Warszawa
tel. 22 826 44 66, bizuteria@desa.pl
pon.-pt. 11-19, sob. 11-16
wyceny biżuterii: śr. 15-19, czw. 11-15

DEPARTAMENT SPRZEDAŻY DESA UNICUM - WSPARCIE PROCESU SPRZEDAŻY AUKCJI SAMOCHODÓW KLASYCZNYCH I MOTOCYKLI



AGATA SZKUP
Dyrektor Departamentu
a.szkup@desa.pl
+48 692 138 853



ALEKSANDRA ŁUKASZEWSKA
Kierownik Galerii Marszałkowska
a.lukaszewska@desa.pl
664 981 465



MICHAŁ BOLKA
Doradca Klienta
m.bolka@desa.pl
664 981 449



ADRIANA ZAWADZKA
Doradca Klienta
a.zawadzka@desa.pl
795 122 721



ROMAN KACZKOWSKI
Doradca Klienta
r.kaczkowski@desa.pl
795 122 712



JAN GROCHOLA
Doradca Klienta
j.grochola@desa.pl
795 121 574



MARTYNA LISTKOWSKA
Doradca Klienta
m.listkowska@desa.pl
506 251 833



MICHAŁ BARCIK
Doradca Klienta
m.barcik@desa.pl
506 252 031



PAULINA WOJDAT
Doradca Klienta
p.wojdat@desa.pl
664 981 450



MAGDALENA RYBAK
Asystent
m.rybak@desa.pl
22 584 95 41

I

FIAT 124 SPIDER 1975

Nr nadwozia: 124CS10104274

Jeden z najładniejszych cabrioletów Fiata
Ciekawa alternatywa dla brytyjskich roadsterów
Pojazd zachowany w oryginalnym stanie

cena wywoławcza: 45 000 zł (estymacja: 60 000 - 80 000)

HISTORIA MODELU

Fiat 124 Sport Spider został pokazany światu po raz pierwszy na targach motoryzacyjnych w Turynie w listopadzie 1966 roku. Bazę do stworzenia nowego modelu stanowiły podzespoły zwykłego Fiata 124, między innymi skrócona rama. Karoseria pojazdu została zaprojektowana i produkowana w studiu włoskiej firmy Pininfarina. Wpierw samochód otrzymał jednostkę napędową o pojemności 1438 cm³ z podwójnym wałkiem rozrządu oraz 5-biegową manualną skrzynią biegów. Do standardowego wyposażenia należały hamulce tarczowe oraz wycieraczki z biegiem przerywanym. W 1968 roku Fiat 124 Spider trafił na rynek amerykański, za to rok później wprowadzono w Europie drugą serię modelu. Nowością był większy silnik o pojemności 1608 cm³. Lifting objął również nadwozie, przestylizowano przód pojazdu oraz zmieniono kształt tylnych lamp. Trzecia seria Fiata 124 weszła do sprzedaży w roku 1972. W tym wypadku znowu zmodyfikowano układ napędowy, oferując do wyboru jednostki pochodzące z większego Fiata 132, odpowiednio 1.6 i 1.8 litra. Samochód cieszył się dużą popularnością za oceanem, w związku z tym zarząd Fiata zdecydował się w 1975 roku na przeznaczenie całej produkcji tylko i wyłącznie na Stany Zjednoczone. Cztery lata później pod maskę trafił jeszcze nowszy motor o pojemności 1995 cm³, przez co nazwę modelu zmieniono na Spider 2000. Dopiero w roku 1981 znowu za sprawą Pininfariny pojazd powrócił do oferty na Starym Kontynencie. W roku 1982 Fiat dalej produkował wersję Spider 2000, a Pininfarina wprowadziła własną odmianę znaną w USA jako Pininfarina Spider Azzurra, za to w Europie jako Pininfarina Spider Europa. Azzurra była bardzo bogato wyposażona, między innymi w skórzaną tapicerkę, system stereo oraz elektrycznie sterowane szyby. Należy również wspomnieć o wersji doładowanej kompresorem, która rozwijała moc aż 135 koni mechanicznych. Tuningowaniem Spidera zajmował się również Abarth, przejęty przez Fiata na początku lat 70. Fiat 124 Abarth Rally był jednym z najbardziej znanych rajdowych modeli firmy. Łącznie zbudowano około 200 000 tysięcy różnych odmian Spidera, z których większość sprzedano w USA.

silnik: 1.8l, R4

moc: 87 koni mechanicznych

inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła

stan prawny: zarejestrowany w Polsce, „żółte” tablice rejestracyjne

Chassis number: 124CS10104274

One of Fiat's most attractive cabriolets
Interesting alternative to British roadsters
Preserved in original condition

Starting Bid: 45 000 PLN (Estimate: 60 000 - 80 000)
(10 600€ / 14 100 - 18 800€)

MODEL HISTORY

The Fiat 124 Sport Spider was unveiled for the first time at the Turin Motor Show in November 1966. Its underpinnings, including shortened body frame, were sourced from the regular Fiat 124. Its body was designed and manufactured by the Italian Pininfarina studio. Initially it received a 1438 cc twin cam engine and five-speed gearbox. Disc brakes and intermittent windshield wipers were fitted as standard. In 1968 Fiat 124 Spider was introduced in the American market, and a year later Europe saw the second series of the model. It was distinguished by the larger engine displacing 1608 cc. Makeover included the body, with restyled front fascia and shape of the taillights. Third series of the Fiat 124 went on sale in 1972. Powertrain was also modified this time and were sourced from the larger Fiat 132. They displaced 1.6 and 1.8 litres respectively. The car was hugely popular on the other side of the pond. As a result of this, Fiat's board of directors decided to shift the entire production volume in the United States. Four years later a newer engine displacing 1995 cc was introduced, resulting in changing the name to Spider 2000. It wasn't until 1981 that the car was put back on sale in Europe, courtesy of Pininfarina. In 1982 Fiat kept making the Spider 200 and Pininfarina made its own version known in the USA as the Pininfarina Spider Azzurra and the Pininfarina Spider Europa in Europe. The Azzurra featured tons of equipment, including leather upholstery, stereo or power windows. A supercharged version developing 135 break horsepower also has to be mentioned. The Spider was also tuned by Abarth, a company taken over by Fiat in the early 70s. The Fiat 124 Abarth Rally was one of the most recognizable rally cars made by this company. Overall a total of 200 000 Spiders were made in various versions, most of which were sold in the USA.

Engine: 1.8-litre, I4

Power: 87 break horsepower

Other: manual gearbox, rear-wheel drive

Legal condition: registered in Poland, "yellow" vintage number plates

Zachęcamy do wcześniejszych oględzin przed aukcją, aby umówić się na spotkanie prosimy o kontakt pod numerem 22 395 61 26 lub pod adresem kontakt@ardorauctions.pl

We invite you to examine this lot before the auction. To arrange an appointment, please contact us at: 22 395 61 26 or kontakt@ardorauctions.pl





HISTORIA EGZEMPLARZA

Omawiany egzemplarz Fiata 124 Spider pochodzi z pierwszego roku produkcji (1975) kontyngentu przeznaczanego wyłącznie na rynek amerykański. Auto trafiło do Polski ze Stanów Zjednoczonych około półtora roku temu. Dokładna historia właścicielska nie jest do końca znana, lecz sądząc po kondycji samochodu, był on użytkowany z dużą dbałością i ostrożnością. Fiat jest zachowany w oryginalnym stanie, jedynie tylny prawy błotnik był malowany na nowo, gdzieś tam występują drobne zaprawki. Lakier został w odpowiedni sposób odnowiony oraz zabezpieczony. Samochód posiada nowe poszycie składanego dachu, które było wymienione rok temu i znajduje się jeszcze na gwarancji. Przy okazji wymieniono również uszczelki drzwi oraz dachu. Cała galanteria samochodu jest pieczołowicie odświeżona i uzupełniona, dokupiono nowe lusterko i niektóre elementy plastikowe. Pod maską znajduje się silnik o pojemności 1.8 litra i mocy 87 koni mechanicznych. W silniku wymieniono świece, oleje oraz filtry i wykonano podstawowy przegląd. Samochód jest technicznie sprawny, jedyną rzeczą, którą będzie musiał wykonać kupujący, jest rewizja układu hamulcowego, jednak obecny właściciel dołącza do auta odpowiednie części potrzebne do naprawy.

Biały Fiat 124 Spider to świetny wybór dla osób poszukujących stylowego cabrio do podróży w sezonie wiosenno-letnim. Auto jest interesującą alternatywą dla gamy brytyjskich roadsterów, co więcej bardzo rzadko można już trafić na tak dobrze zachowany okaz.

VEHICLE HISTORY

The Fiat 124 Spider presented here left the factory in the first year of production (1975) of the batch destined entirely for the American market. The car was imported to Poland from the United States about 1.5 year ago. Exact ownership history is not entirely clear; but judging by the car's condition it must have been used with due care. The Fiat is maintained in original condition, only rear right fender was repainted, there are also tiny patches on the bodywork. The paintwork was appropriately refurbished and protected against rust. The car features a new roof cover; which was replaced one year ago and is still under warranty. At the same time door and roof seals were also replaced. All trim pieces and accessories have been refreshed and made complete, a new rear-view mirror and some plastic bits of trim were bought on the aftermarket. Under the bonnet there's a 1.8-litre, 87 break-horsepower engine. The engine has had its spark plugs, oil and filters replaced and underwent a regular maintenance. The car is mechanically sound, the only thing that the prospective buyer will have to sort out is the braking system. Fortunately its current owner will provide all necessary parts.

This white Fiat 124 Spider is a perfect choice for those looking for a stylish cabriolet to drive in the spring and summer season. It's an interesting alternative to British roadsters and it becomes increasingly difficult to find such a well maintained example.



VOLVO P1800S 1964

Nr nadwozia: 10479

Szwedzkie coupé w atrakcyjnym kolorze
Wczesna, bardzo pożądana wersja
Samochód po kompletnej renowacji kilka lat temu

cena wywoławcza: 120 000 zł (estymacja: 170 000 - 200 000)

HISTORIA MODELU

Prototyp nowego pojazdu Volvo był już gotowy w 1957 roku. Za pilotaż projektu odpowiadał Helmer Petterson, wcześniej odpowiedzialny za model PV444. Nowoczesne i bardzo udane nadwozie zaprojektował zaś jego syn, Pelle Petterson, pracujący wówczas w turyńskim studio kierowanym przez Pietra Frua. Włoski styl jest zresztą łatwo wyczuwalny w efektywnych liniach szwedzkiego coupé. Na początku podpisano umowę produkcyjną z brytyjskim Jensenem. Karoseria miała powstawać w manufakturze w Szkocji, następnie trafić do angielskiego West Bromwich, gdzie planowano składać w całość wszystkie podzespoły.

Oficjalna prezentacja Volvo P1800 miała miejsce podczas brukselskiego salonu w 1960 roku. Kilka miesięcy później z taśm zjechały pierwsze egzemplarze. Pod maską pracował rzędowy, 4-cylindrowy silnik o oznaczeniu kodowym B18. Jego pojemność wynosiła 1778 cm³, zaś moc okragłe 100 KM. Napęd trafiał na tylną oś za pośrednictwem 4-stopniowej manualnej skrzyni (z nadbiegiem). Egzemplarze pierwszej serii można poznać po dużym „V” na wlocie powietrza oraz podwójnym wydechu umieszczonym pośrodku. Seria druga, znana jako 1800S, trafiała na rynek od 1963 roku. Litera „S” oznacza Szwecję, ponieważ montaż przeniesiono do zakładów w Göteborgu. Wpiew silnik wzmocniono do 115 KM, ostatecznie zaś jednostkę 1.8 wymieniono na silnik 2-litrowy osiągający 118 KM.

Rok 1968 przyniósł zmiany we wnętrzu, wprowadzono między innymi trójramienną kierownicę i deskę rozdzielczą z drewnianymi wstawkami. W 1970 zaprezentowano odmianę 1800E, z wtryskiem Bosch D-Jetronic. Uzyskano w niej 130 KM przy zachowaniu dotychczasowego zużycia paliwa. Od tego roku hamulce tarczowe były obecne na obu osiach samochodu. Ostatnia seria (od 1972 r.), model 1800ES, występował jedynie jako dwudrzwiowe kombi, zwane „shooting brake”. Moc nieco spadła, do 125 KM, klienci mogli jednak wybrać także trzybiegową skrzynię automatyczną. Produkcja P1800 ustała w 1973 roku. Powstało 47 492 sztuk, z czego jedynie 8077 egzemplarzy modelu ES.

Auto zasłynęło z występu w serialu „Święty”, gdzie było prowadzone przez głównego bohatera, w którego rolę wcielił się Roger Moore. Choć P1800 nigdy nie było typowym samochodem sportowym, doceniono jego walory jako komfortowego „gran turismo”. To właśnie do tego modelu należy rekord Guinnessa w kategorii największego udokumentowanego przebiegu samochodu. Amerykanin Irv Gordon przejechał swoim P1800S od roku 1966 ponad trzy miliony mil.

silnik: 1.8l, R4

moc: 100 koni mechanicznych

inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła

stan prawny: zarejestrowany w Polsce, „żółte” tablice rejestracyjne

Chassis number: 10479

Swedish coupe with desirable paint colour
An early, coveted version
Thorough restoration done a couple of years ago

Starting Bid: 120 000 PLN (Estimate: 170 000 - 200 000)
(28 200€ / 40 000 - 47 500€)

MODEL HISTORY

Already in 1957 the prototype of the new vehicle was ready. The person responsible for execution of this project was Helmer Petterson (earlier credited with the PV444 model), whereas its modern and timeless body was designed by his son, Pelle Petterson, who worked for the design studio of Pietro Frua at the time. Italian style is easily noticeable in attractive design of the Swedish two-door. Initially, a manufacturing deal with a British company called Jensen was sealed. The body was supposed to be manufactured in a workshop based in Scotland, from there it would be transported to the English city of West Bromwich, where final assembly would take place.

The car was officially presented for the first time at the Brussels Motor Show in January 1960. First examples of the Volvo P1800 rolled off the production line a couple of months later. At the beginning, the car was powered by an inline four-cylinder engine codenamed B18. It displaced 1778 cc and developed round 100 BHP of peak power, which was transferred to the rear wheels via a four-speed manual gearbox (equipped with overdrive).

Series one cars are distinguished by a large “V” shape on the air intake and a twin exhaust mounted centrally. Series two, known as the 1800S, went on sale in 1963. Letter “S” stands for Sweden, because that’s where the production was moved – to Volvo’s own plant in Gothenburg. The engine’s power output was initially increased to 115 BHP. Eventually the 1.8-litre unit was dropped and replaced by a 2-litre one, generating 118 BHP.

In 1968, the interior was refreshed by adding i.a. a three-spoke steering wheel and dashboard with wooden inlays. In 1970 a 1800E version was launched, boasting a Bosch D-Jetronic fuel injection. It developed 130 BHP while keeping the fuel consumption on the same level as before. From then on, the car was also fitted with brake discs on all four wheels. Last series (built from 1972), dubbed 1800ES, was only available as a two-door shooting brake estate. Power dropped a little to 125 BHP, while customers could also specify their cars with a three-speed automatic gearbox. Production of the P1800 ended in 1973. Overall 47 492 examples were made, of which just 8077 were ES models. The car became popular when it was featured as the car driven by the main character played by Roger Moore in the television series “The Saint”. Although the P1800 was never a typical sports car, it was highly appreciated as a comfortable Gran Turismo car. This car also owns the Guinness world record for highest certified mileage of any car. An American called Irv Gordon has done more than three million miles in his P1800s since 1966.

Engine: 1.8-litre, I4

Power: 100 break horsepower

Other: manual gearbox, rear-wheel drive

Legal status: registered in Poland, “yellow” vintage car number plates





HISTORIA EGZEMPLARZA

Czerwone Volvo P1800S to kolejny egzemplarz tego wyjątkowego samochodu, który trafia na aukcję Ardor Auctions. Z autem wiąże się dość ciekawa historia. Samochód został kupiony w Londynie przed kilkunastu laty. Auto było wtedy w kolorze czarnym i służyło do codziennej eksploatacji ówczesnej właścicielce. Warty podkreślenia fakt jest to, że Volvo zostało wyprodukowane jako wersja z kierownicą po lewej stronie, a mimo to było użytkowane w Wielkiej Brytanii.

Nowy nabywca sprowadził samochód do Polski i rozpoczął poszukiwania warsztatu, który podejmie się kompletnej renowacji auta. Samochód został rozebrany do ostatniej śrubki oraz naprawiony blacharsko. Jednocześnie podjęto decyzję o powrocie do oryginalnego, czerwonego lakieru z palety Volvo. Podczas odbudowy właściciel zdecydował się zostawić pewne ślady patyny, świadczące o historii samochodu, które dodają dojrzałego charakteru temu pięknemu szwedzkiemu coupé. W 2009 roku Volvo powróciło na drogi. Pojazd był użytkowany okazjonalnie, zrobił niecałe 700 kilometrów od czasu gruntownego remontu silnika. Obecnie samochód nie wymaga prac serwisowych, jest gotowy do pokonywania kolejnych kilometrów w rękach nowego właściciela. Odrestaurowane Volvo P1800 z początku produkcji, to obecnie dość rzadka oferta na rynku polskim jak i europejskim. Model ten jest niezwykle ceniony przez kolekcjonerów na całym świecie oraz zawsze wzbudza zachwyt na ulicach.

VEHICLE HISTORY

This red Volvo P1800S is not the first example of this unique model to be auctioned by Ardor Auctions. The story behind it is quite interesting. When it was purchased in London more than ten years ago, it was black and served its then-owner as a daily driver. It is worth mentioning that the Volvo was originally manufactured with left-hand drive, even though it was primarily driven in Great Britain.

Its new owner brought the car to Poland and began to look for a workshop who would take on the challenge of completely restoring the car. It was totally disassembled, its body refurbished.

It was decided that the car would be painted using its original colour from Volvo's catalogue. During restoration process the owner decided to leave a bit of patina to underline its history, thus making this beautiful Swedish two-door more mature. In 2009 the Volvo hit the road again. It was used occasionally and has done less than 700 kilometers since its engine rebuild. Currently, the car needs no additional maintenance and is ready to eat up the kilometers in the hands of its prospective owner.

An early, restored Volvo P1800S is a rare offer on both Polish and European market. This model is incredibly valued by collectors all over the world and causes a sensation on the streets.



MORRIS MINI 850 1966

Nr nadwozia: MA254LD100202

Małe włoskie auto o sportowym charakterze
Idealny pojazd do startów w rajdach historycznych
Samochód sprawny technicznie, do poprawek wizualnych

cena wywoławcza: 17 000 zł (estymacja: 35 000 - 45 000)

HISTORIA MODELU

Mini już od samego początku produkcji zyskało miano ikony motoryzacji. To małe auto pomagało Brytyjczykom w sprawnym przeciskaniu się przez ciasne drogi zatłoczonego Londynu. Dyskretny urok filigranowej konstrukcji niesłuchanie cieszył oko. W prestiżowym międzynarodowym konkursie na „Samochód XX wieku” zajął 2. miejsce, ustępując jedynie Fordowi T. Przyczyną powstania popularnego Mini był kryzys paliwowy, którego widmo wisiało nad powojenną Europą. Prace projektowe rozpoczęły się w roku 1956 i były odpowiedzią na działania innych europejskich producentów, prezentujących małe i oszczędne pojazdy. Głównym założeniem brytyjskiego „auta dla ludu” było zmieszczenie się w wymiarach 10 x 4 x 4 stóp (3 x 1,2 x 1,2 m). Ze względu na ograniczone fundusze konstruktorzy byli zmuszeni użyć istniejącej już jednostki napędowej, ADO15 (przedprodukcyjna nazwa projektu) wyposażono w 4-cylindrowy silnik chłodzony cieczą, pochodzący od British Motor Corporation. Silnik został umieszczony z przodu, a napęd był przekazywany na przednie koła przez 4-biegową skrzynię. Premiera prasowa nastąpiła w kwietniu 1959 roku. W drugiej połowie roku była już gotowa pierwsza partia pojazdów przeznaczonych na sprzedaż. Auto było dostępne na rynku zarówno pod marką Austin, jak i Morris, które należały do konsorcjum BMC. W latach 80. i 90. duch Mini był wciąż żywy i ponownie został ikoną stylu, tym razem retro... Kultowymi stały się limitowane edycje takie jak: Mini 25, Mini Red Flame, Mini Red Hot, Mini Check Mate, Mini Studio 2, Mini Piccadilly czy Mini Tahiti. Na przestrzeni lat Mini przechodziło wiele ewolucji, trudno opisać wszystkie, bo było ich aż siedem. Ostatnie wcielenie, oznaczone jako VII, zostało zaprezentowane w 1996 roku. Główną zmianą w stosunku do poprzedników było zastosowanie silnika o pojemności 1275 cm³, wyposażonego w podwójny wtrysk paliwa oraz chłodnicę umieszczoną z przodu. W niektórych wersjach samochodu pojawiły się również poduszki powietrzne, wymagane przez europejskie normy bezpieczeństwa. Produkcję zakończono oficjalnie w 2000 roku po 41 latach. Samochód na stałe wpisał się w krajobraz londyńskich uliczek, jednak pokochała go cała Europa. Legendarne rajdowe wersje Cooper S osiągają dziś na rynku coraz wyższe ceny, lecz nie tylko one przyciągają wzrok kolekcjonerów. Można śmiało stwierdzić, że każda wersja tego małego „mieszczucha” o wielkim sercu wzbudza serdeczny uśmiech na twarzach przechodniów.

silnik: 0.9l, R4

moc: 34 konie mechaniczne

inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na przednie koła

stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Zachęcamy do wcześniejszych oględzin przed aukcją, aby umówić się na spotkanie prosimy o kontakt pod numerem 22 395 61 26 lub pod adresem kontakt@ardorauctions.pl

Chassis number: MA254LD100202

Charismatic vehicle straight from the 1960s
True legend of British motoring
An attractive classic at a reasonable price

Starting Bid: 17 000 PLN (Estimate: 25 000 - 30 000)
(4000€ / 5 900 - 7 100€)

MODEL HISTORY

From the very beginning of its production, Mini was regarded as an unquestionable motoring icon. This little car helped many Britons squeeze through the narrow streets of congested London. Every onlooker could enjoy its charming looks whenever it drove by. The Mini came second in an international poll to pick the “Car of the 20th Century”, being beaten only by the Ford model T. The reason why the Mini was created in the first place was the oil crisis posing a threat to post-war Europe. Development began in 1956 as a response to the works of other European manufacturers who came up with small and fuel-efficient vehicles. Main design principle of the British “People’s Car” were its dimensions of 10 x 4 x 4 feet (3 x 1.2 x 1.2 metres). Engineers were forced to use an existing engine as a cost-saving measure. Project ADO15 (internal designation of the preproduction model) was powered by a four-cylinder, water-cooled engine made by the British Motor Corporation. It was mounted in the front and transferred its power to the front wheels via a four-speed gearbox. Press launch took place in April 1959. By the second half of the year, first batch of cars for sale was ready. The car was available under Austin or Morris brand – both of which belonged to the BMC consortium. In the 80s and 90s the spirit of Mini was still alive. The car once again became an icon, only this time its popularity lied in its retro style. Limited editions gained a cult following, including Mini 25, Mini Red Flame, Mini Red Hot, Mini Check Mate, Mini Studio 2, Mini Piccadilly or Mini Tahiti. Over the years the Mini was updated seven times, making it difficult to describe each update in detail. The last version called VII was launched in 1996. The main change compared to its predecessors was the use of a 1275 cc engine with twin fuel injections and a front-mounted radiator. Some versions also featured airbags (mandatory according to European safety norms). In 2000 Mini officially went out of production after 41 years. It became an inherent part of London’s urban landscape, but was also loved in Europe. Legendary rally “Cooper S” versions are fetching higher and higher prices on auctions, but more common models are also sought after by collectors. Without doubt, every version of this little city car with a huge heart brings a smile to faces of people passing by.

Engine: 0.9-litre, I4

Power: 34 break horsepower

Other data: manual gearbox, front-wheel drive

Legal status: registered in Poland

We invite you to examine this lot before the auction. To arrange an appointment, please contact us at: 22 395 61 26 or kontakt@ardorauctions.pl





HISTORIA EGZEMPLARZA

Morris Mini 850 oferowany podczas aukcji 30 września został wyprodukowany w roku 1966. Pojazd przez ostatnich kilkanaście lat znajdował się w rękach jednego właściciela w Polsce. Nowy nabywca wykonał wiele prac blacharskich oraz lakierniczych. Nadwozie zostało również odpowiednio zabezpieczone antykorozyjnie. Samochód jest technicznie sprawny, naprawiono lub zregenerowano niektóre elementy osprzętu silnika jak alternator czy rozrusznik oraz wymieniono wszystkie płyny eksploatacyjne. Wnętrze zostało odnowione oraz odświeżone, jednak nie pochodzi z okresu produkcji auta, w trakcie wymiany użyto części z nowszych wersji.

Mini wystawione na jesiennej licytacji Ardor Auctions może być rozsądnym wyborem dla osób poszukujących klasyka do codziennego użytku w mieście lub świetną bazą do dalszej renowacji i stworzenia oryginalnego pojazdu z lat 60. W pierwszym przypadku wymagać będzie jeszcze pewnych zabiegów kosmetycznych czy mechanicznych. Jednak w obu sytuacjach oferowana cena jest dość atrakcyjna pod kątem rynkowym.

VEHICLE HISTORY

The Morris Mini 850 offered at the auction on September 30th was manufactured in 1966. For the past dozen or so years it remained in the hands of just one owner in Poland. Its current owner has had several body- and paintwork repairs done to it. The body was also protected against rust. Mechanically, the car is sound, some of the hardware was repaired or refurbished, such as the alternator or the starter motor. All working fluids were also changed. The interior was refurbished and refreshed, but it does not come from the period, most of the trim elements were sourced from newer versions.

The Mini offered at the autumn auction organized by Ardor Auctions can be a sensible choice for those who are after a daily-driven classic city car or a tremendous base for further restoration and recreating the original from 1960s. In the first case, it will require some cosmetic touches or minor mechanical repairs. Either way, the price at which it's offered is quite attractive given the market situation.



MERCEDES-BENZ 280 SLC 1977

Nr nadwozia: 10702212003581

Efektowne czteromiejscowe coupé
Rozsądny balans między masą silnika a osiąganymi
Samochód w świetnym stanie zachowania

cena wywoławcza: 42 000 zł (estymacja: 65 000 - 85 000)

HISTORIA MODELU

Mercedes SL typoszeregu R107 pojawił się na rynku w momencie rosnących wymagań wobec roadsterów. Nowe projekty miały być nie tylko bardziej dynamiczne, lecz również wygodniejsze oraz bezpieczniejsze. Następca „Pagody” prezentował też zupełnie nową linię designerską. Priorytetem w przypadku roadsterów wciąż jednak pozostawała radość z jazdy. Zapewnić to miała nowa gama silników Mercedesa. Początkowo klienci mogli wybierać jedynie spośród widlastych ósemek. Słabszy motor miał 3.5 litra pojemności i rozwijał moc 200 koni mechanicznych. W roku 1973 dołączyła do niego jednostka o pojemności 4.5 litra, mocniejsza o 25 KM. W późniejszych latach montowano pod maską SL'a również silniki o pojemności 3.8 czy 4.2 litra. Najmocniejsza oferta w gamie miała 5 litrów pojemności i 240 KM (w produkcji od 1980 roku). W związku z trwającym wówczas kryzysem paliwowym europejską paletę jednostek napędowych uzupełniono w roku 1974 o silnik R6 wytwarzający 185 KM (oznaczenie 280 SL). Od 1985 roku sześciocylindrowy motor w R107 miał 188 KM i trzy litry pojemności skokowej.

R107 cieszył się dużą popularnością na rynku amerykańskim. Z myślą o tamtejszych klientach wprowadzono w roku 1972 odmianę coupé o nazwie SLC. Oprócz twardego dachu charakteryzowała się także szerszym rozstawem osi, zwiększonym o 36 cm w stosunku do tradycyjnego roadstera. Ze względu na amerykańskie przepisy dotyczące bezpieczeństwa tamtejsze wersje różniły się także kształtem zderzaków czy wypełnieniem reflektorów. Zmiany pod maską były również konieczne, tak by spełnić obowiązujące za oceanem normy emisji spalin. W USA oferowano jedynie silniki V8. Najsłabszy z nich miał zaledwie 155 KM (380 SL/SLC). Można było też kupić konfigurację 560 SL/SLC (5.6 litra pojemności), jednak moc była znów niższa niż w Europie (227 KM).

Mercedes R107 był drugim, po klasie G, najdłużej produkowanym autem tej marki. Wytwarzano go przez 18 lat, aż do 1989 roku, kiedy to zastąpił go SL R129. Łącznie wyprodukowano 237 287 egzemplarzy modelu SL i 62 888 sztuk modelu SLC.

silnik: 2.8l, R6

moc: 185 koni mechanicznych

inne dane: skrzynia biegów automatyczna, napęd na tylne koła

stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Chassis number: 10702212003581

Attractive four-seater coupe
Sensible balance between low engine weight and performance
Preserved in great condition

Starting Bid: 42 000 PLN (Estimate: 65 000 - 85 000)
(9 900€ / 15 300 - 20 000€)

MODEL HISTORY

The Mercedes SL codenamed R107 was launched when customer demands towards roadsters were rising. Not only did new models have to be more dynamic, but also more comfortable and safer. The successor of the legendary "Pagoda" presented a radically different styling, too. But driving joy had remained at the top of priorities in case of roadsters. Mercedes's new range of engines was supposed to deliver just that. Initially, customers could only choose between two V8s. The lesser engine had 3.5 litres of displacement and developed 200 BHP. In 1973, the line-up was joined by a 4.5-litre unit, developing 25 BHP more. Later on, 3.8- and 4.2-litre units were mounted under SL's bonnet. The most powerful offering in the range displaced 5 litres and churned out 240 BHP (in production from 1980). Because of the oil crisis, engine range in Europe was complimented by a straight-six engine developing 185 BHP (wearing a 280 SL badge). From 1985, the six-cylinder motor of the R107 developed 188 BHP and displaced three litres.

The R107 was hugely popular on the American market. An SLC version with a fixed roof was introduced in 1972 specifically with American customers in mind. Apart from the hardtop, it was also distinguished by a wheelbase stretched by 36 cm compared to the traditional roadster. American versions also had differently shaped bumpers (a result of American safety regulations) and headlamp covers. To meet emissions regulations prevailing in the United States, changes under the bonnet were also necessary. Only V8 engines were available in the United States, the least powerful of which developed only 155 BHP (badged 380 SL/SLC). One could also spec it as a 560 SL/SLC version, but the power output (227 BHP) was also lower than in Europe.

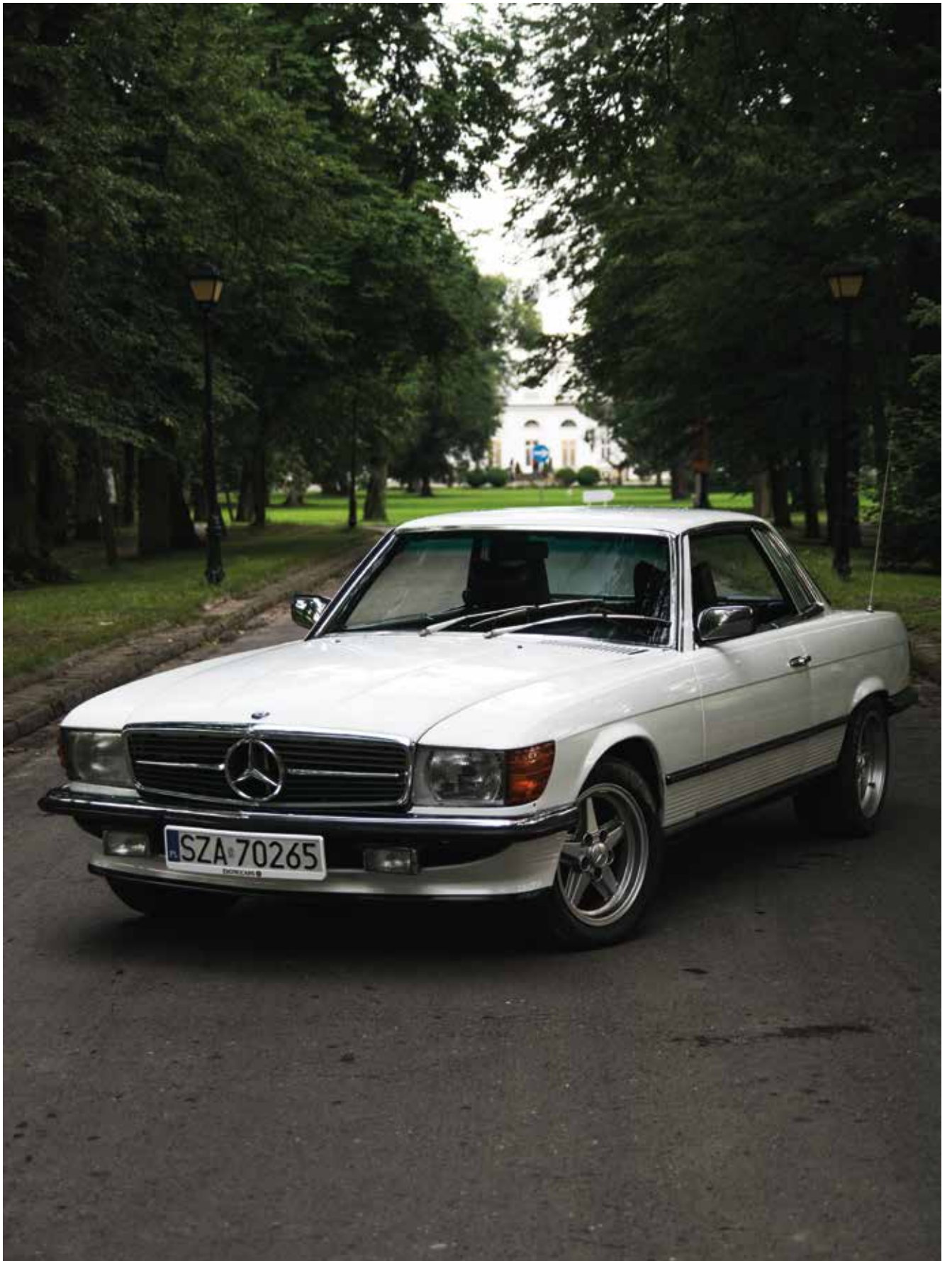
The Mercedes R107 was the second longest manufactured Mercedes model after the G class. It remained in production for 18 years, right until 1989, when it was replaced by the R129. Overall, a total of 237 287 examples of the SL and 62 888 SLC model were made.

Engine: 2.8-litre, 16

Power: 185 break horsepower

Other: automatic gearbox, rear-wheel drive

Legal status: registered in Poland





HISTORIA EGZEMPLARZA

Mercedes 280 SLC oferowany przez Ardor Auctions ma dość ciekawą historię. Samochód został sprowadzony do Polski już w latach 90. i przez kilkanaście lat znajdował się w rękach jednego właściciela. Mercedes był użytkowany sporadycznie i nigdy nie wyjeżdżał na zaśnieżone drogi, o czym świadczy fabrycznie nowy komplet opon zimowych. Mimo wszystko samochód przechodził regularne serwisy i przeglądy, dlatego też obecnie nie wymaga ingerencji mechaników ani wkładu finansowego.

Samochód jest zachowany w oryginalnym stanie, nigdy nie był przedmiotem renowacji. Niektóre elementy zostały uważnie wyczyszczone oraz odświeżone, a tapicerka wewnątrz profesjonalnie zakonserwowana. Jedyne modyfikacje to drewniana kierownica Nardi oraz niezwykle efektowne felgi typu Penta, które nadają autu bardziej rasowego charakteru.

Coupé spod znaku R107 to bardzo ciekawa alternatywa dla klasycznego roadstera Mercedesa. Komfortowo pomieści w kabinie aż czwórkę pasażerów i posiada ciekawe akcenty stylistyczne, na przykład w postaci specyficznych „skrzeli” przy bocznej szybie. Lżejsza sześciocylindrowa jednostka zapewnia całkiem przyzwoite osiągi, a jednocześnie mniejsze koszty eksploatacji. Biały lakier nadaje temu egzemplarzowi eleganckiego sznytu i pozwala się wyróżnić na tle innych modeli SL. Będzie świetnym uzupełnieniem kolekcji ciekawych Mercedesów oraz wygodnym klasykiem użytkowalnym na co dzień.

VEHICLE HISTORY

The Mercedes 280 SLC offered by Ardor Auctions has quite an interesting story behind it. It was imported to Poland already in 1990s and for almost 20 years it remained in the hands of one owner. The Mercedes was driven occasionally and was never used in snowy conditions – a set of unused winter tires is an evidence to support that. Despite this, it underwent maintenance and servicing on a regular basis, which is why it needs no inspection or repairs.

The car is preserved in its original condition and has never been restored. Some elements were meticulously cleaned and refreshed, interior trim professionally detailed and preserved. The only modifications include a wooden Nardi steering wheel and incredibly attractive Penta wheels, which add some character to the car.

The two-door codenamed R107 is an incredibly interesting alternative to classic Mercedes roadsters. It will comfortably accommodate four passengers and has some intriguing styling cues, such as unusual “gills” next to side window. Its light six-cylinder engine delivers decent performance and lower running costs compared to full-fat V8s. White paint makes this particular example elegant and distinguishes it from other SL models. It will be a perfect addition to a collection of interesting Mercedes cars and a comfortable classic car to use on a daily basis.





FORD MUSTANG 1965

Nr nadwozia: 5T07C176464

Jedna z ikon amerykańskiej motoryzacji
Pod maską rasowa widlasta „ósemka”
Wersja wyposażona w klimatyzację

cena wywoławcza: 60 000 zł (estymacja: 80 000 - 120 000)

HISTORIA MODELU

Ford Mustang to absolutna ikona amerykańskiej motoryzacji. Przez lata samochód ten był pierwszym skojarzeniem z klasycznym muscle carem. Auto trafiło do produkcji w roku 1964 i było oparte na innym modelu marki – kompaktowym Falconie. W przypadku Mustanga Ford przyjął nową strategię sprzedaży. Każdy z salonów producenta musiał dysponować przynajmniej jednym Mustangiem, co towarzyszyło ogromnej kampanii promocyjnej, po raz pierwszy zakrojonej na tak szeroką skalę. Dzień przed oficjalną premierą, 16 kwietnia 1964 roku, w telewizji wyemitowano specjalną reklamę pojazdu. Trafiła ona do prawie 30 milionów odbiorców. Już pierwszego dnia sprzedaży na nowy model Forda złożono aż 22 tysiące zamówień. Była to skala niespotykana do tej pory. Auto okazało się niesamowitym sukcesem, już w roku 1966 z taśmy zjechał milionowy egzemplarz Mustanga. Na sukces Forda złożyło się kilka czynników. Wielu klientów z pewnością przekonały spore możliwości personalizacji samochodu. Kupujący mogli wybierać spośród masy opcji wyposażeniowych oraz dodatkowych akcesoriów. Najślabza wersja została wyposażona w rzędowy 6-cylindrowy silnik o mocy ledwie przekraczającej 100 koni mechanicznych. Po drugiej stronie tabeli cenowej królowały jednostki V8. Najmocniejszy silnik osiągał moc przeszło 300 koni mechanicznych i gwarantował prawdziwie sportowe wrażenia z jazdy. W 1965 roku wprowadzono odmianę GT, która była wyposażona w 4-biegową manualną skrzynię biegów oraz charakterystyczny pakiet stylistyczny. Do kanonu motoryzacji przeszła wersja przygotowana przez firmę Shelby. Model GT350 był bezkompromisowym autem wyścigowym. Pierwsza generacja Forda Mustanga była produkowana do 1973 roku. W międzyczasie zaszły liczne modyfikacje, które miały na celu podtrzymać atrakcyjność modelu wobec konkurencji. Legenda Mustanga łączy ze sobą efektowną stylistykę nadwozia, potężne silniki oraz poczucie wolności, którą symbolizuje sama nazwa. Żadna kolekcja nie powstydziliby się tego „dzikiego konia”.

silnik: 4.7l, V8

moc: 200 koni mechanicznych

inne dane: skrzynia biegów automatyczna, napęd na tylne koła

stan prawny: zarejestrowany w Polsce, „żółte” tablice rejestracyjne

Chassis number: 5T07C176464

An icon of American motoring
Great thumping V8 under the bonnet
Equipped with air conditioning

Starting Bid: 60 000 PLN (Estimate: 80 000 - 120 000)
(14 100€ / 18 800 - 28 200€)

MODEL HISTORY

The Ford Mustang is an absolute icon of American motoring. For many years it's been the epitome of a muscle car. It went into production in 1964 and was based on another model from Ford's lineup – the compact Falcon. With the Mustang Ford developed a new sales strategy. Each dealership had to have at least one Mustang in stock. This was accompanied by a huge advertising campaign - the biggest ever at the time. On April 16th in 1964, the day before official launch, a special advertising clip was broadcasted in nationwide television. It reached almost 30 million viewers. On the first day of sales, customers ordered 22 thousand Mustangs. Such a huge sales success was unheard of at the time. The car proved to be a massive sales hit. Already in 1966 production volume reached 1 million. Ford's success comprised a number of factors. Many customers were seduced by the ability to customize their cars. They could choose from a huge variety of optional extras or accessories. The least powerful version was powered by a straight six-cylinder engine barely developing 100 break horsepower. On the other end of the range there were mighty V8 engines. The most powerful developed over 300 break horsepower and delivered a genuinely sporty driving experience. In 1965 a GT version was introduced, equipped with a four-speed manual gearbox and a distinctive styling pack. A Shelby-prepped version went down in the history of motoring. The GT350 was a non-compromise racing vehicle. First generation Ford Mustang was manufactured through 1973. In the meantime, the car was gradually updated, to keep it fresh and attractive next to its competition. Mustang's legend combines attractive styling, mighty engines and an air of freedom, symbolized by its name. This "wild horse" would not look out of place in any car collection.

Engine: 4.7 litres, V8

Power: 200 break horsepower

Other: automatic gearbox, rear-wheel drive

Legal condition: registered in Poland, "yellow" vintage number plates





HISTORIA EGZEMPLARZA

Czarny Mustang oferowany podczas jesiennej aukcji Ardor Auctions to klasyczny pony car w najczystszej formie. Samochód w nadwoziu coupé opuścił fabrykę Forda 14 czerwca 1965 roku. Jest on wyposażony w silnik o pojemności 4,7-litra (289 cui 2v V8) zgodny z fabryczną specyfikacją, choć na błotnikach występuje błędne oznaczenie „302”. Samochód został sprowadzony do Polski w roku 2011, wcześniej w Stanach Zjednoczonych przeszedł naprawę prawej strony oraz renowację nadwozia. Czarny kolor pochodzi z fabrycznej palety i nazywa się „Vintage Burgundia”. Powłoka lakiernicza wymaga drobnych poprawek, jednak biorąc pod uwagę stan zachowania, należy ją ocenić jako dobrą. Główne podzespoły podwozia, jak automatyczna skrzynia biegów, mają oznaczenie fabryczne. Zawieszenie przednie i tylne, układ kierowniczy oraz hamulcowy są oryginalne, bez przeróbek, po naprawach bieżących i wymianach elementów eksploatacyjnych. Zmieniona została jedynie obudowa filtra powietrza oraz zamontowane kołpaki z młodszej wersji. Dodatkowym elementem jest również klimatyzacja, która była fabrycznie montowana jako wyposażenie opcjonalne w Mustangu I generacji w późniejszym okresie. Tapicerka wnętrza jest po renowacji, czarna winylowa, zgodna z oznaczeniem z tabliczki znamionowej. Elementy sterowania, w tym drewniana kierownica, są w stanie nie wymagającym napraw. Silnik płynnie rozwija moc i pozwala na bezproblemową eksploatację.

Ford oferowany przez Ardor Auctions to idealny samochód nie tylko dla miłośnika amerykańskiej motoryzacji, lecz również dla osoby poszukującej pierwszego klasyka. Automatyczna skrzynia biegów, wspomaganie kierownicy i klimatyzacja to udogodnienia, których próżno szukać w wielu pojazdach z tamtych lat. Mimo że wyprodukowano aż 501 956 tysięcy egzemplarzy Mustangów coupé standard, ich wartość, szczególnie tych z „widlastą ósemką”, stale rośnie.

VEHICLE HISTORY

The black Mustang offered on autumn auction by Ardor Auctions is a classic pony car in its purest form. The two-door bodied car left Ford's factory on June 16th 1965. It is powered by 4.7-litre (289 cubic-inch, 2-valve V8) engine, which matches the original specification, despite misleading "302" emblems on the fenders. The car was imported to Poland from the United States in 2011. Back in the US the right-hand side of the car was repaired and its body restored. Black paint colour comes from Ford's colour range and is called "Vintage Burgundia". The paintwork itself needs some finishing touches, but given the condition in which it's been preserved it deserves an overall good score. Main mechanical components, such as automatic gearbox, come with factory badges. Front and rear suspension, steering and brakes are original, with no modifications, after regular maintenance and with replaced consumable parts. Only the air box has been replaced and the wheel hub caps from a newer version have been added. Air condition has also been added, which was offered as an optional extra from the factory in later gen-1 Mustangs. Black vinyl interior trim has been restored in accordance with its code from the nameplate. Driver controls, such as wooden steering wheel, need no maintenance or repairs. The engine delivers power smoothly and ensures trouble-free driving.

The Ford offered by Ardor Auctions is a perfect car not only for aficionados of American motoring, but also for those who are looking their first classic car. Automatic gearbox, power steering and air conditioning are appurtenances that cannot be found in most vehicles from that era. Despite the fact that 501 956 Mustangs coupe standard were produced, their values are constantly on the rise, especially with a "vee-eight" under the bonnet.





FIAT 500 1965

Nr nadwozia: 0959117

Absolutna ikona włoskiej motoryzacji
Auto w bardzo atrakcyjnym kolorze
Samochód po gruntownym odświeżeniu

cena wywoławcza: 35 000 zł (estymacja: 50 000 - 70 000)

HISTORIA MODELU

Fiat 500 nie tyle zmotoryzował powojenną Italię, co stał się wręcz symbolem włoskiego stylu życia, designu i jednym z bardziej lubianych samochodów wszechczasów. Model zadebiutował w 1957 roku. Odbudowujące się po wojnie Włochy potrzebowały taniego, masowego auta. Od 1955 roku dostępny na rynku był mocno zbliżony model 600. Fiat zdecydował się jednak na wprowadzenie do gamy pojazdu jeszcze mniejszego. Pięćsetka miała zaledwie 2,97 metra długości. Karoserię zaprojektował Dante Giacosa. Dwucylindrowy silnik chłodzony powietrzem umieszczono z tyłu. Napęd był przekazywany na tylną oś. Co ciekawe, nie zastosowano tu silnika dwusuwowego, montowanego w podobnych autach konkurencyjnych marek. Pierwsza wersja Fiata 500 osiągała moc 13,5 KM z 497 cm³ pojemności. Do podstawowego wyposażenia należał rolldach, drzwi zaś otwierały się w stronę przeciwną do kierunku jazdy. Mocniejsza wersja Sport miała silnik rozszerzony do 499 cm³. Pojemność ta stała się standardem w roku 1960, a moc wzrosła do 17 KM. Późniejsze wersje, począwszy od produkowanego od 1965 roku – 500F – miały już drzwi otwierane w tradycyjnym kierunku. Stopniowo unowocześniano także wnętrze auta i dodawano coraz więcej elementów poprawiających komfort podróżowania. Występowały również edycje sportowe modyfikowane przez firmę Abarth, czy Giannini. Oferowano także nadwozie kombi (Gardiniera) czy stosunkowo rzadkie Jolly Ghia, z materiałowym dachem i bez drzwi. Produkcję zakończono w 1975 roku. Przez ostatnie trzy lata Fiat 500 występował w ofercie producenta równolegle ze swym następcą – modelem 126. Była to odmiana 500R wzbogacona o zsynchronizowaną skrzynię biegów. Ogółem wyprodukowano niemal 4 miliony egzemplarzy tego uroczego samochodu. Mimo tego jest dość poszukiwanym klasykiem – zwłaszcza od czasu debiutu nowoczesnej wersji Fiata 500. Z drugiej strony, w swojej ojczyźnie nadal można spotkać 500-ki służące jako auto do codziennej jazdy.

*silnik: 0.5l, R2**moc: 18 koni mechanicznych**inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła**stan prawny: niezarejestrowany w Polsce*

Zachęcamy do wcześniejszych oględzin przed aukcją, aby umówić się na spotkanie prosimy o kontakt pod numerem 22 395 61 26 lub pod adresem kontakt@ardorauctions.pl

Chassis number: 0959117

Unquestionably one of the most iconic Italian cars
Featuring a desirable paint colour
Thoroughly refreshed

Starting Bid: 35 000 PLN (Estimate: 50 000 - 70 000)
(8 200€ / 11 800 - 16 500€)

MODEL HISTORY

The original Fiat 500 is the car that motorized post-World War II Italy, but there's much more to it than that. It also became the icon of the Italian design and lifestyle and one of the most loved cars of all time. History of this legendary vehicle started with its debut in 1957. The car was eagerly awaited. At the time, Italy was recovering from the war and needed an inexpensive and simple car. The 600 model, visually similar to the 500, was on sale from 1955. Despite this, Fiat decided to introduce an even smaller car. The 500 was just 2,97 metres long. Its body was designed by Dante Giacosa, whereas its basic design characteristics included maximum simplicity and a two-cylinder, air-cooled engine. It was mounted in the back and sent its power to the rear wheels. Many of Fiat's rivals used two-stroke engines back then, but the Italians begged to differ. The engine of the first generation 500 had 497 cc of displacement and developed 13.5 BHP. It had a rolling roof fitted as standard and doors opening backwards. A more powerful Sport version had an engine bored out to 499 cc. An engine of such displacement became standard in 1960, with power increased to 17 BHP. Later models, starting with 500F launched in 1965, had conventional, forward-opening doors. Over time, the interior of the car was gradually refreshed and many comfort-enhancing optional extras were introduced. Sports versions modified by companies such as Abarth or Giannini were also available. The 500 was also available as an estate (called Gardiniera) or in a rare, doorless Jolly Ghia version, sporting a canopy roof and with no doors. Production of the 500 ended in 1975. For the last 3 years of production the car was sold alongside its successor, the 126, as a 500R version, equipped with, inter alia, synchromesh gearbox. Throughout its lifecycle, a total of nearly 3.9 million examples of the cute 500 were made. Nowadays it has become a desirable classic car, especially since Fiat has introduced the modern version of the 500. Interestingly, original 500s can still be found in some parts of Italy, where they serve their owners as daily drivers.

*Engine: 0.5 litre, I2**Power: 18 break horsepower**Other: manual gearbox, rear-wheel drive**Legal status: imported, not registered*

We invite you to examine this lot before the auction. To arrange an appointment, please contact us at: 22 395 61 26 or kontakt@ardorauctions.pl





HISTORIA EGZEMPLARZA

Prezentowany Fiat 500 pochodzi z pierwszego roku produkcji serii „F” a więc 1965. Samochód został zakupiony w tym roku we włoskiej miejscowości Ferrara. Auto posiada oryginalny książkowy dowód rejestracyjny z roku 1968. Fiat od nowości był w rękach jednej rodziny. Pierwszy właściciel, urodzony w roku 1932, kupił go w salonie, a w roku 2008 przekazał swojej wnuczce. Pojazd po przyjeździe do Polski przeszedł proces gruntownego odświeżenia. Nadwozie zostało polakierowane na kolor Verde Lattementa Pastello z palety Fiata, bardzo chętnie wybierany przez użytkowników nowych 500-tek. Elementy blaszane silnika i wnętrza zostały wypiskowane i pomalowane proszkowo. Silnik przeszedł kompletny serwis: wymieniono filtry, oleje, uszczelki, przewody paliwowe oraz tłumik oraz uszczelniono go na nowo wraz z ze skrzynią i półosiami. Dodatkowo zregenerowano rozrusznik. Felgi również zostały wypiskowane i pomalowane proszkowo. Elementy aluminiowe oraz chromowane zostały dokładnie wypolerowane. Auto zyskało nowe pokrycia siedzeń, boczki tapicerskie oraz wykładzinę, a także nowe uszczelki drzwi oraz wszystkich szyb. Wymieniono również wszystkie gumowe odboje, a także uzupełniono naklejki, zawieszki oraz inne drobne detale.

Fiat 500, szczególnie w jasnych, pastelowych barwach, to jedno z najbardziej urokliwych aut wszechczasów i niepodważalna ikona włoskiego stylu. Będzie znakomitym uzupełnieniem każdej kolekcji, nawet i takiej wielomilionowej, sprawdzi się również jako uroczy gadżet lub prezent, który posiada niezaprzeczalne walory praktyczne.

VEHICLE HISTORY

The Fiat 500 presented here was made in the first year of “F” series production, that is 1965. It was purchased in the Italian town of Ferrara. It comes with an original paper registration title from 1968. It remained in the hands of just one single family since new. Its first owner, born in 1932, bought it in a showroom and gave it to his granddaughter in 2008. After it was imported to Poland, it received a thorough refreshing treatment. Its body was painted in Verde Lattementa Pastello, a colour featured in Fiat’s catalogue, which is very often chosen by owners of modern day 500s. Sheet metal elements of the engine and interior have been sandblasted and powder coated. Engine underwent a comprehensive service: filters, oil, fuel lines, seals and exhaust have been replaced, the whole engine has also been re-sealed, along with gearbox and axle shafts. Starter motor has also been refurbished. Wheels have been sandblasted and powder coated, too. Elements made of aluminum and chrome have been meticulously polished. Seats have been given new covers, side bolsters and carpets, whereas door and window seals have been replaced. Rubber bushings have been replaced, while missing stickers, tags and minor details have been put in place.

The Fiat 500, especially in light, pastel colours, is one of the most charming cars of all time and an unquestionable icon of Italian style. It will be a perfect addition to any collection, even one worth millions, it will also be a perfect gadget or a gift, while still offering reasonable practicality.



VW SUPER BEETLE 1976

Nr nadwozia: 1572043991

Jeden z najpopularniejszych samochodów na świecie
Ponadczasowa sylwetka w nadwoziu cabrio
Pojazd w świetnej kondycji

cena wywoławcza: 60 000 zł (estymacja: 80 000 - 100 000)

HISTORIA MODELU

Rozpoznawany na całym świecie nieśmiertelny Volkswagen, nazywany u nas po prostu „Garbusem”, w Niemczech zaś „Käferem” (pol. chrząszcz), tak naprawdę rozpoczął swój żywot pod dość mało efektowną nazwą „Typ 1”. Samochód stworzył nie kto inny jak sam Ferdinand Porsche. Mimo że projekt samochodu był gotowy już w latach 30., to masowa produkcja auta ruszyła dopiero w 1945 roku, po zakończeniu II wojny światowej. Młodsze odmiany nosiły nazwy: VW 1200, 1300, 1500, 1302 lub 1303, choć był też oferowany jako VW Beetle. Trzy pierwsze nazwy pochodziły po prostu od pojemności skokowej silnika, a 1302 i 1303 to kolejne wcielenia Garbusa. Mimo że z biegiem lat wygląd samochodu zmieniał się nieznacznie, przez cały okres produkcji modelu wprowadzono ponad 78 000 modyfikacji.

Przez cały okres powstawania niezmienna natomiast pozostała charakterystyczna konfiguracja samochodu, a więc chłodzony powietrzem silnik umieszczony za tylną osią z napędem na tylne koła. Dzięki VW, Fiatowi i Renault udział na rynku zachodnioeuropejskim samochodów o konstrukcji „RR”, a więc z silnikiem z tyłu i napędem na oś tylną wzrósł z niecałych 3% w 1946 prawie 30% dziesięć lat później.

Garbus wraz z takimi autami jak brytyjskie Mini, włoski Fiat 500 czy francuskie Renault 4CV i Dauphine oraz Citroën 2CV prekursorem dla segmentu pojazdów budżetowych. Był również punktem odniesienia dla Amerykanów przy konstruowaniu samochodów kompaktowych.

Nadwozie było 2-drzwiową konstrukcją typu fastback sedan z płaską szybą przednią. Auto mieściło w kabinie czwórkę pasażerów na dwóch rzędach siedzeń, dysponowało również przestrzenią bagażową pod przednią maską oraz za tylną kanapą.

Przez 65 lat produkcji wyprodukowano łącznie około 21 000 000 egzemplarzy. Garbus był najdłużej i najliczniej produkowanym modelem samochodu w historii motoryzacji. W 1961 w trakcie procesu sądowego udowodniono, że konstrukcja VW Typ 1 była w pewnej mierze oparta na modelu Tatra T97, co skutkowało wypłaceniem odszkodowania stronie czeskosłowackiej. W 1974 VW pokazało światu Golfa I, który miał być następcą Käfera. 20 lat później pojawił się pojazd koncepcyjny o nazwie „Concept One”, który swoją stylistyką mocno nawiązywał do Garbusa. W 1998 wprowadzono na rynek model New Beetle, oparty na podzespołach Golfa IV. Ostatni egzemplarz klasycznego Käfera z numerem 21 529 464 zjechał z taśmy w meksykańskim Puebla w Meksyku 30 lipca 2003.

silnik: 1.6l, B4

moc: 50 koni mechanicznych

inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła

stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Zachęcamy do wcześniejszych oględzin przed aukcją, aby umówić się na spotkanie prosimy o kontakt pod numerem 22 395 61 26 lub pod adresem kontakt@ardorauctions.pl

Chassis number: 1572043991

One of the most popular cars in the world
Timeless convertible body style
Mint condition

Starting Bid: 60 000 PLN (Estimate: 80 000 - 100 000)
(14 100€ / 18 800 - 23 500€)

MODEL HISTORY

The shape of this immortal Volkswagen is recognizable all over the world. It is often tenderly referred to as “Garbus” here (Polish for “Beetle”) or Käfer in Germany, but it actually started its life under a generic name of “Typ 1”. It was created by Ferdinand Porsche himself. Despite the fact that the basic design was already done in 1930s, mass production hadn't started until 1945, right after the end of World War II. Younger versions bore the names of VW 1200, 1300, 1500, 1302 or 1303, although the car was also sold under the VW Beetle moniker. Three first names were derived from engine's capacity whereas the 1302 and 1303 were the subsequent generations. Even though over the years the car was modified only slightly, over 78 000 modifications were done to it throughout its life cycle. However, its unusual basic layout, that is rear-wheel drive with an air-cooled engine behind the rear axle, remained unchanged till the end of production. Thanks to VW, Fiat and Renault, market share of “RR”, that is rear-engine, rear-wheel drive cars in Western Europe rose from less than 3 % 1946 to 30 % ten years later. The Beetle, along with the likes of the British Mini, Italian Fiat 500, French Renault 4CV and Dauphine or the Citroën 2CV, was the pioneer of the budget car segment. It was also a reference point for the Americans when they designed compact cars.

The body was a two-door fastback sedan with a flat windscreen. The car could accommodate four passengers on two rows of seats, it also offered storage space under the front bonnet and behind the rear bench.

Throughout 65 years of production VW made 21 000 000 examples of the Beetle. It is the longest-running and most-manufactured car of a single platform ever made. In 1961 during a lawsuit launched by Czechoslovakian manufacturer Tatra it was decided that the VW Typ 1 was to some extent based on the Tatra T97, which resulted in paying a settlement to the Czechoslovakians. In 1974 VW presented the Mk I Golf, which was supposed to replace the ageing Käfer. 20 years later a concept car dubbed “Concept One” was unveiled, which bore close visual resemblance to the Beetle. In 1998 the New Beetle, which shared its underpinnings with Mk IV Golf was launched. The last classic Käfer number 21 529 464 rolled off the production line of the factory in Puebla, Mexico on July 30th in 2003.

Engine: 1.6-litre, H4

Power: 50 break horsepower

Other: manual gearbox, rear-wheel drive

Legal condition: imported, not registered in Poland

We invite you to examine this lot before the auction. To arrange an appointment, please contact us at: 22 395 61 26 or kontakt@ardorauctions.pl





HISTORIA EGZEMPLARZA

Prezentowany egzemplarz Garbusa w nadwoziu cabrio opuścił linię produkcyjną w październiku 1976 roku. Samochód został stworzony w specyfikacji na Stany Zjednoczone. Niewiele wiadomo o jego poprzedniej historii właścicielskiej. Stan licznika wskazuje w chwili obecnej 6 440 mil, jednak jest to trudne do zweryfikowania czy to autentyczny przebieg. Być może jest to dystans pokonany przez auto po remoncie, miał miejsce jeszcze w Stanach Zjednoczonych. Garbus posiada nowy lakier oraz poszycie dachu a także odświeżone wnętrze. Po przywiezieniu do Polski pojazd przeszedł gruntowny przegląd zawieszania, hamulców, skrzyni oraz silnika. Wszystkie podzespoły uszczelniono na nowo usuwając uprzednio wycieki. W silniku nie było śladów poprzednich większych napraw, co jest dowodem na faktyczny niski stan zużycia samochodu. Egzemplarz posiada certyfikat Volkswagena poświadczający zgodność auta z fabryczną specyfikacją.

Legendarny Käfer w nadwoziu cabrio to super okazja do wejścia w posiadanie ikonicznego pojazdu w ciekawej wersji. Ceny tych samochodów zaczynają znowu powoli rosnąć i są dość poszukiwane, szczególnie w rodzimych Niemczech. Stan samochodu jest naprawdę bardzo zadowalający.

VEHICLE HISTORY

This particular example of the Beetle in convertible guise left the factory in October 1976. It was originally destined for the United States. Little is known about its ownership history. Its odometer currently shows 6440 miles, but it is difficult to tell whether it is its original mileage. Possibly this is the distance the car has covered since engine rebuild, which could have been done back in the United States. The car has a new paint and roof cover and a refreshed interior. After being imported to Poland, the suspension, brakes, gearbox and engine were thoroughly serviced. All components were re-sealed, any leaks were removed. The engine did not show any signs of major repairs, which proves that the car was in fact barely used. The car comes with a certificate issued by Volkswagen, proving its current specification matches the original factory one. The legendary Käfer in a convertible guise is a superb opportunity to acquire an iconic vehicle in an interesting specification. Prices of these cars are on the rise again, they become especially sought after in its homeland – Germany. The car's condition is more than satisfying.



BMW 3.0 CSI

Nr nadwozia: 2262815

Poszukiwane bawarskie coupé
Samochód świeżo po renowacji
Rzadki kolor nadwozia

cena wywoławcza: 120 000 zł (estymacja: 160 000 - 200 000)

Chassis number: 2262815

A sought-after Bavarian coupe
Freshly restored
Rare paint colour

Starting Bid: 120 000 PLN (Estimate: 160 000 - 200 000)
(28 500€ / 37 500 - 47 000€)

HISTORIA MODELU

Powojenny kryzys w Europie nie był przychylnym okresem w historii BMW. Marka miała w swojej ofercie albo duże, drogie i luksusowe modele, które nie przynosiły oczekiwanego zysku, albo mikrosamochody napędzane silnikami z motocykli, które z kolei traciły na popularności. W związku z problemami finansowymi firmy (nad jej przejęciem zastanawiał się nawet Daimler Benz) rozpoczęto prace nad nowym pojazdem klasy średniej, który w dalszym ciągu byłby komfortowy i elegancki, ale jednocześnie przystępny cenowo. Efektem była seria samochodów znana jako Neue Klasse (pol. „nowa klasa”), która umożliwiła BMW wyjście z kłopotów i jednocześnie ugruntowała pozycję i wizerunek marki na rynku. Odmiana E9 powstała jako następcą modelu 2000CS. Bazę dla tego projektu stanowił sedan typoszeregu E3, który był wyposażony w 6-cylindrowy, rzędowy silnik o oznaczeniu M30. Pierwotnie wprowadzono na rynek w roku 1968 wersję 2800CS. Auto stanowiło przedłużenie linii CS – było eleganckie, ale miało też sportowe zacięcie. Klienci mieli do wyboru 4-biegową skrzynię manualną, lub 3-biegową przekładnię automatyczną. E9 urosło w stosunku do swojego poprzednika, dzięki czemu inżynierowie zmieścili w karoserii większą jednostkę napędową. Mimo wszystko auto było lżejsze od modeli 2000CS, co pozytywnie przełożyło się na jego osiągi. Znaczące zmiany przysłyły w roku 1971 wraz z prezentacją modeli 3.0 CS oraz 3.0 CSI. Silnik rozwiercono i wyposażono w dwa gaźniki lub nowoczesny wtrysk paliwa firmy Bosch (D-Jetronic). W maju 1972 roku BMW zdecydowało się wyprodukować homologacyjną wersję 3.0 CSL. „L” na końcu nazwy oznaczało leicht, czyli „lekki”. Powstało zaledwie 1265 egzemplarzy tej wersji i są pożądanymi rarytasami na rynku kolekcjonerskim. Łączna produkcja modelu E9 sięgnęła wartości 30 546 egzemplarzy, z czego 7935 sztuk wersji 3.0 CSI oraz 207 samochodów z kierownicą po prawej stronie.

silnik: 3.0l, R6

moc: 203 konie mechaniczne

inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła

stan prawny: zarejestrowany w Polsce, „żółte” tablice rejestracyjne

MODEL HISTORY

Post World-War II crisis in Europe was not a great period in BMW's history. The brand only offered large, expensive and luxurious models, which weren't as profitable as they were supposed to be, or microcars powered by motorcycle engines, which were decreasing in popularity. To try and solve company's financial problems (at one point even Daimler Benz considered acquiring it), a decision was made to start working on a new mid-class model, which would still retain comfort and elegance of bigger cars, only at a much more attractive price tag. The effect was a line-up of cars known as the Neue Klasse (German for New Class), which helped BMW recover from financial trouble and established its market position and image. The E9 was a successor to the 2000CS. It was based on the four-door codenamed E3, which was powered by a six-cylinder, straight engine dubbed M30. Initially the only model offered on launch in 1968 was the 2800CS. It was an extension of the CS line – an elegant vehicle with a dash of sportiness. Customers could choose between a four-speed manual and a three-speed automatic. The E9 grew in size compared to its predecessor, thanks to which its engine compartment could house a much bigger power unit. Despite this, the car was lighter than the 2000CS models, which improved performance. Significant changes were made in 1971 when 3.0 CS and 3.0 CSI models were launched. The engine was bored out and fitted with either twin-carburetors or modern fuel injection made by Bosch (D-Jetronic). In May 1972 BMW decided to make a homologation special called 3.0 CSL. „L” in its name stood for leicht, German for “light”. Only 1265 examples of this version were made, making them a rarity on the collector market. Total production volume of the E9 reached 30 546 examples, 7935 of which were 3.0 CSis and 207 were right-hand drive.

Engine: 3.0-litre, 16

Power: 203 break horsepower

Other: manual gearbox, rear-wheel drive

Legal condition: registered in Poland, “yellow” vintage number plates





HISTORIA EGZEMPLARZA

BMW E9 prezentowane w jesiennym katalogu Ardor Auctions opuściło monachijską fabrykę w 1973 roku. Jest to model 3.0 CSI wyposażony we wtrysk paliwa i legitymujący się mocą 203 koni mechanicznych. Egzemplarz posiada manualną skrzynię biegów. Samochód został sprowadzony z Niemiec pod koniec 2012 roku. Nowy właściciel zdecydował się na kompletną renowację. Auto zostało rozebrane i w pełni odbudowane blacharsko. Podczas renowacji szczególną uwagę zwrócono na skomplikowaną i delikatną konstrukcję modelu E9. Zachowano oryginalny, dość rzadki kolor Verona Rot. Profile zabezpieczono specjalnymi środkami. Wnętrze otrzymało nowe skórzane poszycia foteli i kanapy w kolorze czarnym. Elementy drewniane poddano regeneracji. Samochód wyposażony jest w radio Blaupunkt z epoki.

Coraz trudniej znaleźć odnowione bawarskie coupé w rozsądnej cenie. Czerwone E9 w wersji z wtryskiem i manualną skrzynią biegów to gratka zarówno dla fanów marki, jak i kolekcjonerów stylowych coupé o sportowym charakterze. Nasza oferta to świetna okazja, by je nabyć w bardzo konkurencyjnej cenie dla rynków europejskich i amerykańskich.

VEHICLE HISTORY

The BMW E9 presented in the Ardor Auctions' autumn catalogue left the Munich factory in 1973. It's a 3.0 CSI model equipped with a fuel-injected engine developing 203 brake horsepower. This particular example has a manual transmission. It was imported from Germany at the end of 2012. Its new owner decided to have it completely restored. The car was disassembled and its body was fully restored in a careful manner, so that E9's complicated and fragile structure was not affected. It retained its rare original paint colour dubbed Verona Rot. Closed steel sections were protected against rust with special anti-corrosion agents. Interior was fitted with new seat covers and a black rear bench. Wooden elements were restored. The car comes with a Blaupunkt radio from the period.

It is becoming increasingly difficult to find a restored Bavarian coupe for a reasonable price. This red E9 with a fuel-injected engine and a manual gearbox is a real find for fans of the brand and for collectors of sporty, stylish coupes. Our offer is a perfect opportunity to purchase it at an incredibly attractive price by standards of European and American markets





MERCEDES-BENZ 560SEC 1987

Nr nadwozia: WDB1260421A258149

Bardzo luksusowe, niemieckie coupé
Najmocniejszy silnik w gamie
Świetny stan zachowania

cena wywoławcza: 50 000 zł (estymacja: 70 000 - 90 000)

Chassis number: WDB1260421A258149

Top-end luxury German coupé
Range-topping engine
Preserved in great condition

Starting Bid: 50 000 PLN (Estimate: 70 000 - 90 000)
(11 800€ / 16 500 - 21 200€)

HISTORIA MODELU

Nową generację Mercedesa typoszeregu W126 zaprezentowano pod sam koniec lat 70. jako następcę serii W116. Nowa klasa „S” (niem. Sonderklasse) miała oznaczać najwyższą jakość w wydaniu specjalistów ze Stuttgartu. Auto wyraźnie różniło się od swojego poprzednika, projekt karoserii był dużo nowocześniejszy i zapowiadał nowy design Mercedesa na lata 80. Prace nad samym nadwoziem trwały aż 8 lat, czego efektem było uzyskanie współczynnika oporu powietrza na poziomie $C_x=0,37$. Był to znakomity wynik jak na limuzynę. Z myślą o bezpieczeństwie stworzono nowy układ hamulcowy oraz zawieszenie. System ABS był montowany seryjnie. Mocniejsze wersje otrzymały również hydropneumatyczne zawieszenie (Nivo). Rok 1985 przyniósł facelifting, który odświeżył stylistykę auta.

W 1981 roku zaprezentowano nadwozie coupé, które zostało oznaczone jako C126. Było to wówczas najbardziej luksusowe coupé dostępne na rynku. Niezwykle długa lista wyposażenia obejmowała między innymi elektryczne szyby, elektrycznie otwieraną klapę bagażnika czy elektrycznie regulowane skórzanе fotele. Na początku produkcji klienci mogli wybierać między dwiema jednostkami napędowymi w układzie V8. Słabszy 3,8-litrowy motor generował niewiele ponad 200 koni mechanicznych, natomiast 5-litrowa 500-tka charakteryzowała się mocą na poziomie 240 koni mechanicznych. Po liftingu pod maskę trafiały już 3 jednostki – 4,2, 5,0 oraz najmocniejsza – 5,6-litra. Renomowani tunerzy Mercedesa, jak AMG czy Brabus, zadbali również o specjalne pakiety stylistyczne, które przeszły do kanonu tuningu lat 80. Wystarczy choćby spojrzeć na szeroką i agresywną sylwetkę SECa przerobionego przez studio Koeniga, który od razu przywołuje skojarzenia z filmowymi „Batmobilami”. Łącznie wyprodukowano 74 060 W126 w nadwoziu coupé, z czego 28 929 egzemplarzy wyposażonych w najmocniejszą jednostkę napędową o oznaczeniu 560.

silnik: 5.6l, V8

moc: 279 koni mechanicznych

inne dane: skrzynia biegów automatyczna, napęd na tylne koła

stan prawny: niezarejestrowany, opłacony

MODEL HISTORY

The Mercedes W126 was launched at the very end of 1970s as a replacement to the W116 series model. The new “S” class (German for Sonderklasse) was supposed to be a new benchmark in terms of absolute quality made by Stuttgart-based engineers. It featured a design that was radically different to that of its predecessor. Its looks were much more modern and hinted at the new design language of Mercedes line-up for the 1980s. Development of the body alone took no less than 8 years, which resulted in an incredibly low drag coefficient of just $C_x=0.37$. For a limousine, this was a spectacular result. New braking system and suspension were created with safety in mind. ABS system was fitted as standard. More powerful versions were also equipped with hydro-pneumatic air suspension (Nivo). In 1985, the car was facelifted to keep its looks fresh and attractive.

In 1981 a two-door version was launched, codenamed C126. It was the most luxurious coupe available on the market back then. An incredibly long options list included power windows, power boot lid and power seats. At the beginning of production, customers could choose between two V8 power units. A lesser, 3.8-litre motor developed a little over 200 break horsepower, whereas the 5-litre 500 model was good for 240 break horsepower. After the facelift the car could be powered by one of three engines – 4.2, 5.0 and the most powerful 5.6-litre. Renowned Mercedes tuners such as AMG or Brabus also developed styling packs, which went down in history of 1980s tuning. Wide and aggressive stance of the SEC modified by Koenig studio immediately brings famous “Batmobiles” to mind. Overall a total of 74 060 C126s were made, 28 929 of which were 560 versions powered by the most powerful engine.

Engine: 5.6-litres, V8

Power: 279 break horsepower

Other: automatic gearbox, rear-wheel drive

Legal condition: not registered, paid off





HISTORIA EGZEMPLARZA

Mercedes 560 SEC, który trafił na jesienną licytację Ardor Auctions, pochodzi z roku 1987. Samochód został sprowadzony z Teneryfy i był użytkowany wyłącznie tam. Dzięki sprzyjającemu klimatowi wyspy auto zachowało się w znakomitym stanie. Obecny przebieg samochodu to 197 tysięcy kilometrów. Mercedes jest w całości zgodny z fabryczną specyfikacją, zachowało się nawet oryginalne radio z epoki renomowanej marki Becker. Mimo ponownego lakierowania niektórych elementów, wymuszonego przez silne działanie słońca, nadwozie prezentuje się bardzo dobrze. Lewy tylny błotnik był naprawiany, obecnie jednak samochód nie wymaga żadnych poprawek. Na lakier nałożono specjalną powłokę ceramiczną. Wnętrze jest również w świetnej kondycji, skóry poddano konserwacji, a wszystkie wykładziny wyprano. Drewno oraz inne elementy wyposażenia nie noszą oznak zużycia.

Mercedes na Teneryfie był w ciągłej eksploatacji i przechodził regularne badania techniczne. Obecny właściciel dopilnował, aby oprócz kwestii wizualnych, samochód nie wymagał też ingerencji mechanika. Silnik wykazuje dużą kulturę pracy, bardzo ochoczo przyspiesza, skrzynia płynnie zmienia biegi, a zawieszenie dobrze tłumi nierówności. Hamulce działają bez zarzutu, auto ma również całkiem świeże ogumienie.

Samochód może być gotowy do bezproblemowej eksploatacji. Pojazd jest po odprawie celnej i po wszystkich wymaganych prawem opłatach. Kupującemu pozostaje jedynie poniesienie kosztu rejestracji auta. Oferta ta to fantastyczna okazja do nabycia ponadczasowego coupé, które wyznaczało standardy w swoich czasach, a elegancją zachwyca do dziś.

VEHICLE HISTORY

The Mercedes 560 SEC offered on the autumn bidding organized by Ardor Auctions, was manufactured in 1987. The car was imported from Tenerife and was driven exclusively there. Thanks to warm climate of the island the vehicle has been preserved in an immaculate condition. Current mileage is 197 000 kilometres. The whole car matches its original specification, it even has an original Becker-branded radio from the period. Despite some of the elements being repainted, which was necessary due to the impact caused by the heavy sunshine, the body looks very good indeed. Left rear fender was repaired, but the car does not need any work at the moment. Paintwork has been protected with a special ceramic coat. The interior is also in great condition, leather pieces of trim were preserved and all carpets were washed. Wood and other trim pieces do not show any signs of wear and tear.

Back in Tenerife, the car was regularly driven and underwent regular maintenance and inspections. Its current owner ensured that mechanically the car is as sound as it is visually. Engine runs smoothly, performance is more than ample, gearbox shifts faultlessly and suspension absorbs bumps nicely. Brakes are immaculate and the tires are also quite fresh too.

The car is ready for trouble-free driving. It has already undergone customs clearance, all legal payments have also been made. New buyer will have to carry the cost of registering the car. This offer is a fantastic chance to purchase a timeless coupe which set new standards in its day and still remains as elegant now as it was back then.



10

BMW M3 1987

Nr nadwozia: WBSAK010400844256

Prawdziwa legenda niemieckiego motorsportu
Jeden z najbardziej poszukiwanych youngtimerów
Samochód o przebiegu niespełna 100 000 km

cena wywoławcza: 200 000 zł (estymacja: 240 000 - 270 000)

HISTORIA MODELU

BMW E30 to jeden z najbardziej rozpoznawalnych samochodów bawarskiej marki. Został wprowadzony na rynek w roku 1982 i był produkowany aż do 1994 w czterech różnych wersjach nadwoziowych: sedan, coupé, kombi i cabrio. Producent zastosował również szeroki wachlarz jednostek napędowych o pojemnościach od 1,6 do 2,7-litra. Wersja, która wzbudzała najwięcej emocji wśród fanów motoryzacji, oznaczona była literą M pochodzącą od słowa „Motor-sport”. Była to pierwsza generacja BMW M3, która pomogła zbudować sportową legendę monachijskiej firmy. Jednocześnie znakomicie definiowała jej oblicze w postaci wysokich osiągnięć oraz niesamowitej precyzji prowadzenia. Obecnie jest to jeden z najbardziej pożądanych youngtimerów na całym świecie.

W przeciwieństwie do innych ekstremalnych odmian BMW, auto zostało wyposażone w czterocylindrowy, nie zaś sześciocylindrowy, silnik o oznaczeniu S14. Jednostka jest zasilana czterema niezależnymi przepustnicami, co gwarantuje błyskawiczną reakcję na wciśnięcie pedału gazu. Samochód jest owiany prawdziwym kultem, a najsilniej kojarzony jest z niemiecką serią wyścigową DTM. W ciągu pięciu lat startów model wywalczył ponad 50 tytułów i odniósł ponad 1500 zwycięstw, co czyni go najbardziej utytułowanym samochodem w historii klasy Gran Turismo na świecie. W stosunku do seryjnej wersji E30, M3 charakteryzowało się przede wszystkim poszerzonym nadwoziem oraz zmodyfikowanym zawieszeniem, układem hamulcowym i układem napędowym. Klient, kupując M3, otrzymywał niemalże inny samochód, który prowadził się znacznie lepiej niż standardowe E30. Model został godnie zastąpiony przez BMW E36, reprezentującą generację lat 90., jednak to właśnie E30 pozostanie na zawsze zapamiętane jako najbardziej ikoniczne BMW z emblematem „M”.

silnik: 2.3i, R4

moc: 195 koni mechanicznych

inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła

stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Zachęcamy do wcześniejszych oględzin przed aukcją, aby umówić się na spotkanie prosimy o kontakt pod numerem 22 395 61 26 lub pod adresem kontakt@ardorauctions.pl

Chassis number: WBSAK010400844256

True legend of German motorsport
One of the most sought after youngtimers
Less than 100 000 kilometres on the clock

Starting Bid: 200 000 PLN (Estimate: 240 000 - 270 000)
(47 000€ / 56 500 - 63 500€)

MODEL HISTORY

One of the most popular shapes created by the Bavarian brand was born in 1982 as a direct replacement to the E21 generation. The car was produced in various body styles: saloon, coupe, estate and convertible. Manufacturer decided to give it a wide choice of engines, ranging from 1.6 to 2.5 litres. But the most awe-inspiring version by far was the one fitted with the legendary M badge. E30-generation BMW M3 is currently one of the most desirable youngtimers in the world. It is also one of the most significant models in brand's history, representing the very essence of M-badged cars from Bavaria: an incredible driving precision and outstanding performance. The car was fitted with a four-rather than six-cylinder engine, as opposed to other high-performance BMWs. The engine was equipped with four individual throttle-bodies, ensuring instant throttle response. The M3 is a true motorsport legend, mostly associated with the German DTM racing series. Over 5 years it won more than 50 trophies and scored over 1500 wins, making it the most successful car in the history of Gran Turismo class. Compared to a regular E30, the M3 was distinguished by a widened body, more sophisticated suspension, braking system and power train. Adding all those modifications up resulted in a much better handling car than the regular E30. It was honourably replaced by the E36 generation, but it's the E30 that went down in history as the most iconic BMW to wear an M-badge on its tailgate.

Engine: 2.3-litre, I4

Power: 195 break horsepower

Other: manual gearbox, rear wheel drive

Legal condition: registered in Poland

We invite you to examine this lot before the auction. To arrange an appointment, please contact us at: 22 395 61 26 or kontakt@ardorauctions.pl





HISTORIA EGZEMPLARZA

BMW M3 występujące na wrześniowej licytacji Ardor Auctions dotarło do Polski z Japonii w 2015 roku. Jeszcze w Kraju Kwitnącej Wiśni karoseria auta została pomalowana na nowo. Nadwozie nie ma żadnych ognisk korozji, powłoka lakiernicza prezentuje się obecnie bardzo dobrze i nie wymaga dodatkowych korekt. Przebieg auta to niecałe 100 000 km, co znajduje swoje odzwierciedlenie w doskonałym stanie wnętrza. Po sprowadzeniu na miejsce, silnik został poddany odbudowie, dzięki czemu przyszły właściciel będzie mógł cieszyć się legendarną mocą i osiągami, które towarzyszą jeździe M3. Samochód prowadzi się pewnie i bezpiecznie, tak jakby całkiem niedawno wyjechał z fabryki. Jedynym elementem, któremu w najbliższym czasie będzie trzeba poświęcić uwagę, jest układ wydechowy, obecnie jednak wciąż nadaje się do dalszej eksploatacji. Właściciel dołącza do samochodu pełną dokumentację serwisową. Faktury za naprawy opiewają na kwotę przeszło 30 000 zł. BMW M3 generacji E30 to bez wątpienia jedna z gwiazd nadchodzącej aukcji. Trzeba zaznaczyć, że coraz trudniej znaleźć te samochody na europejskim rynku wtórnym, także jesienna oferta Ardor Auctions może być bardzo dobrym momentem na zakup tej żywej legendy motorsportu, również pod kątem inwestycyjnym.

VEHICLE HISTORY

The car offered by Ardor Auctions was imported to Poland from Japan in 2015. Back in the land of cherry blossoms it received a second layer of paint, thanks to which it looks tremendous now. It has done less than 100 000 kilometres, which is plain to see after a quick glance at the state of the interior. Its engine was rebuilt, so the prospective owner will be able to enjoy legendary power, performance and the full M3 driving experience straight away. The paintwork looks really good indeed, the car has no rust at all and needs no corrections or visual enhancements. Handling is surefooted, the car shows no signs of wear and tear. Over the next couple of years the exhaust might need looking at, but for now it does not impede further use. The vehicle comes with a full service record provided by its current owner. Maintenance costs equate to over 30 000 polish złoty. The M3 is one of the most interesting cars offered at the Ardor Auctions autumn event. It is a rare opportunity to acquire a true motorsport legend of the 1980s, which is becoming harder and harder to find on the European market.





MERCEDES-BENZ 560SL 1987

Nr nadwozia: WDBBA48D0HA867559

Najmocniejsza wersja silnikowa 560
 Ekscytujące zestawienie kolorystyczne
 Samochód po gruntownym przeglądzie

cena wywoławcza: 70 000 zł (estymacja: 85 000 - 120 000)

HISTORIA MODELU

Mercedes SL typoszeregu R107 pojawił się na rynku w momencie rosnących wymagań wobec roadsterów. Nowe projekty miały być nie tylko bardziej dynamiczne, lecz także wygodniejsze oraz bezpieczniejsze. Następca „Pagody” prezentował też zupełnie nową linię designerską. Priorytetem w przypadku roadsterów wciąż jednak pozostawała radość z jazdy. Zapewnić to miała nowa gama silników Mercedesa. Początkowo klienci mogli wybierać jedynie spośród widlastych ósemek. Słabszy motor miał 3.5 litra pojemności i rozwijał moc 200 koni mechanicznych. W roku 1973 dołączyła do niego jednostka o pojemności 4.5 litra, mocniejsza o 25 KM. W późniejszych latach montowano pod maską SL'a również silniki o pojemności 3.8 czy 4.2 litra. Najmocniejsza oferta w gamie miała 5 litrów pojemności i 240 KM (w produkcji od 1980 roku). W związku z trwającym wówczas kryzysem paliwowym europejską paletę jednostek napędowych uzupełniono w roku 1974 o silnik R6 wytwarzający 185 KM (oznaczenie 280 SL). Od 1985 roku sześciocylindrowy motor w R107 miał 188 KM i trzy litry pojemności skokowej.

R107 cieszył się dużą popularnością na rynku amerykańskim. Z myślą o tamtejszych klientach wprowadzono w roku 1972 odmianę coupé o nazwie SLC. Oprócz twardego dachu charakteryzowała się także szerszym rozstawem osi, zwiększonym o 36 cm w stosunku do tradycyjnego roadstera. Ze względu na amerykańskie przepisy dotyczące bezpieczeństwa, tamtejsze wersje różniły się również kształtem zderzaków czy wypełnieniem reflektorów. Zmiany pod maską były również konieczne, tak by spełnić obowiązujące za oceanem normy emisji spalin. W USA oferowano jedynie silniki V8. Najsłabszy z nich miał zaledwie 155 KM (380 SL/SLC). Można było też kupić konfigurację 560 SL/SLC (5.6 litra pojemności), jednak moc była znów niższa niż w Europie (227 KM).

Mercedes R107 był drugim, po klasie G, najdłużej produkowanym autem tej marki. Wytwarzano go przez 18 lat, aż do 1989 roku, kiedy to zastąpił go SL R129. Łącznie wyprodukowano 237 287 egzemplarzy modelu SL i 62 888 sztuk modelu SLC.

silnik: 5.6l, V8

moc: 225 koni mechanicznych

inne dane: skrzynia biegów automatyczna, napęd na tylne koła

stan prawny: niezarejestrowany, opłacony

Chassis number: WDBBA48D0HA867559

The most powerful 560 version
 Exciting colour combination
 After a thorough maintenance

Starting Bid: 70 000 PLN (Estimate: 85 000 - 120 000)
 (16 500€ / 19 000 - 28 000€)

MODEL HISTORY

The Mercedes SL codenamed R107 was launched when customer demands towards roadsters were rising. Not only did new models have to be more dynamic, but also more comfortable and safer. The successor of the legendary "Pagoda" presented a radically different styling, too. But driving joy had remained at the top of priorities in case of roadsters. Mercedes's new range of engines was supposed to deliver just that. Initially, customers could only choose between two V8s. The lesser engine had 3.5 litres of displacement and developed 200 BHP. In 1973, the line-up was joined by a 4.5-litre unit, developing 25 BHP more. Later on, 3.8- and 4.2-litre units were mounted under SL's bonnet. The most powerful offering in the range displaced 5 litres and churned out 240 BHP (in production from 1980). Because of the oil crisis, engine range in Europe was complimented by a straight-six engine developing 185 BHP (wearing a 280 SL badge). From 1985, the six-cylinder motor of the R107 developed 188 BHP and displaced three litres.

The R107 was hugely popular on the American market. An SLC version with a fixed roof was introduced in 1972 specifically with American customers in mind. Apart from the hardtop, it was also distinguished by a wheelbase stretched by 36 cm compared to the traditional roadster. American versions also had differently shaped bumpers (a result of American safety regulations) and headlamp covers. To meet emissions regulations prevailing in the United States, changes under the bonnet were also necessary. Only V8 engines were available in the United States, the least powerful of which developed only 155 BHP (badged 380 SL/SLC). One could also spec it as a 560 SL/SLC version, but the power output (227 BHP) was also lower than in Europe.

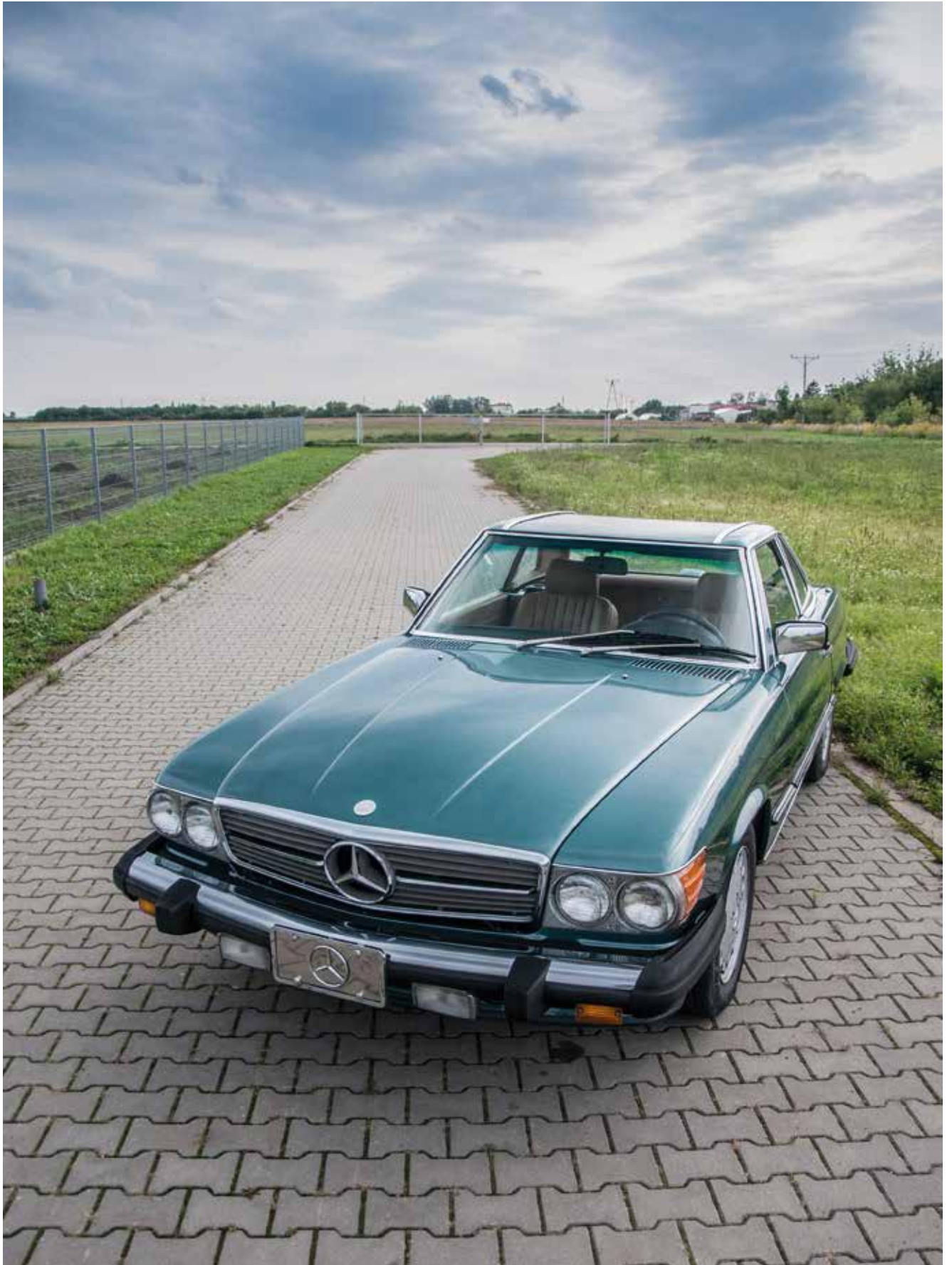
The Mercedes R107 was the second longest manufactured Mercedes model after the G class. It remained in production for 18 years, right until 1989, when it was replaced by the R129. Overall, a total of 237 287 examples of the SL and 62 888 SLC model were made.

Engine: 5.6-litre, V8

Power: 225 break horsepower

Other: automatic gearbox, rear-wheel drive

Legal condition: paid off, unregistered





HISTORIA EGZEMPLARZA

Niewiele wiadomo o wcześniejszej historii prezentowanego 560SL. Stan zachowania auta jest naprawdę dobry. Jego atut to na pewno rzadko spotykany kolor występujący w paletce Mercedesa pod numerem DB877. Auto zostało wyprodukowane w 1987 roku z przeznaczeniem na rynek amerykański. Do samochodu trafiła najmocniejsza wówczas jednostka V8 o pojemności 5,6-litra. Z punktu widzenia konstrukcyjnego samochód przeszedł naprawę jednego z progów, poza tym karoseria nie wykazuje śladów głębszych prac blacharskich. Niebiesko-zielony lakier prezentuje się dobrze. Jasna, skórzana tapicerka oraz drewniane elementy wyposażenia wnętrza nie noszą zbyt wielu śladów zużycia. Samochód wyposażony jest również w twarde dach (hardtop) w kolorze nadwozia. Przed sprzedażą właściciel zdecydował się na dokładny serwis tylnego zawieszenia, obejmujący też wymianę elementów gumowo-metalowych. Samochód prezentuje się elegancko i pociągająco zarazem. Mimo swojego wieku z pewnością jeszcze długo będzie cieszył kolejnego właściciela podczas letnich przejażdżek lub nawet codziennych dojazdów do pracy. Dzięki nietypowej barwie nadwozia i pełnej oryginalności samochód pozytywnie wyróżnia się na tle innych R107. Obecny trend, wzorem poprzedników W121 i W113, wykazuje znaczące wzrosty cen tych samochodów na rynkach zachodnich. Obsługa oraz naprawy nie sprawiają większych problemów, stąd jest to świetny egzemplarz do rozpoczęcia przygody z klasyczną motoryzacją, który w przyszłości przyniesie inwestycyjni zwrot.

VEHICLE HISTORY

Little is known about the history of the presented 560SL. Its state of repair is rather good. One of its assets is its rare colour; codenamed DB877 in Mercedes's catalogue. The car was made in 1987 with American market in mind. It was fitted with the then-most powerful V8 engine displacing 5.6 litres. From the structural point of view, one of the car's sills was repaired, other than that the body shows signs of major bodywork repairs. Blue-green paintwork looks really nice. Bright leather trim and wooden trim pieces do not show signs of wear and tear. The car is also fitted with a hardtop with matching colour. Before its former owner decided to sell it, he decided to do a thorough service of rear suspension, including replacement of rubber-metal elements. The car looks elegant and seductive at the same time. Despite its age, its next owner will enjoy summer drives and even daily commutes in it for many years to come. Thanks to its unusual paintwork and original condition the car stands out of the crowd of other R107s. Current market trends show a significant increase in values of these cars on western markets, as it was with its predecessors, the W121 and W113. Maintenance and repairs will not cause issues, which makes this a perfect vehicle to start an adventure with classic motoring. Moreover, it surely has a solid investment potential and will almost certainly bring a profit in the future.



BENTLEY AZURE 1997

Nr nadwozia: SCBZK14C7VCX61161

Najbardziej luksusowy kabriolet lat 90.
Legendarny, turbodoładowany silnik V8 o pojemności 6,8-litra
Doskonały stan zachowania, bardzo mały przebieg

cena wywoławcza: 180 000 zł (estymacja: 200 000 - 240 000)

HISTORIA MODELU

Bentley Azure już w trakcie prezentacji w 1995 roku na targach motoryzacyjnych w Genewie stał się nowym synonimem luksusu. Nie istniał wówczas żaden kabriolet, który mógł się z nim równać pod względem elegancji i wygody. Azure został zaprojektowany na bazie modelu Continental R z 1991 roku. Auto wyposażono w owianą legendą silnik Rolls-Royce'a o pojemności 6750 cm³, który dzięki turbosprężarce firmy Garrett, dodatkowej chłodnicy powietrza oraz nowemu komputerowi generował aż 390 koni mechanicznych. Moc jest przenoszona na tylne koła przez 4-biegową automatyczną przekładnię produkcji General Motors. Mimo dużej masy (ponad 2600 kg) samochód zapewnia bardzo dobre osiągi. Rozpędza się od 0 do 100 km/h w niecałe 6,5 sekundy, jednak nie to było w tym aucie najważniejsze. Dzięki pomocy biura projektowego Pininfarina Bentley opracował jeden z ciekawszych samochodów w swojej gamie. Ogromna kabina pasażerska pozwala komfortowo podróżować aż 4 osobom.

Azure wyznaczył ścieżkę rozwoju dla dużych luksusowych kabrioletów, właściwie to limuzyn z otwartym nadwoziem, która jest dziś kontynuowana chociażby przez Mercedesa za sprawą S-klasy w nadwoziu cabrio. W roku 1995 Bentleya można było nabyć w salonie za cenę 350 000 \$, co w przeliczeniu na dzisiejsze wartości daje astronomiczną kwotę ponad 2 000 000 złotych. Samochód był produkowany do 2002 roku. Do tego czasu fabrykę w brytyjskim Crewe opuściły 1403 Azury. Model ten jest dziś stylową alternatywą dla swoich nowszych odpowiedników, ponieważ posiada klasę, której dzisiejsze produkcje nie będą miały jeszcze przez długie lata.

HISTORIA EGZEMPLARZA

Bentley oferowany podczas wrześniowej aukcji Ardor Auctions trafił do Polski ze Stanów Zjednoczonych kilka lat temu. Samochód jest zachowany w bardzo dobrym stanie, co potwierdza między innymi niski przebieg. Zarówno powłoka lakiernicza, jak i stan blacharski są bez zarzutu. W ciągu ostatnich miesięcy właściciel zabezpieczył podwozie antykorozyjnie w specjalistycznym warsztacie. Miękkie dach również jest w świetnej kondycji. Mimo 20 lat użytkowania wnętrze nie nosi oznak zużycia. Od strony mechanicznej Azure godnie reprezentuje swoją luksusową markę. Silnik chętnie rozwija potężną moc, a skrzynia biegów płynnie zmienia biegi. Hamulce, zawieszenie oraz układ elektryczny nie potrzebują napraw, jedynie klimatyzacja wymaga napełnienia na nowo. Auto jest zarejestrowane w Polsce i gotowe do eksploatacji. Bentley to pojazd nietuzinkowy, nieprzeciętnie luksusowy i przyciągający wzrok. Azure zawsze wyróżniał się na tle swojej niemieckiej konkurencji, co jest doceniane przez kolekcjonerów z całego świata i ma odzwierciedlenie w rosnącym zainteresowaniu tym modelem.

silnik: 6.8l, V8

moc: 390 koni mechanicznych

inne dane: skrzynia biegów automatyczna, napęd na tylne koła

stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Zachęcamy do wcześniejszych oględzin przed aukcją, aby umówić się na spotkanie prosimy o kontakt pod numerem 22 395 61 26 lub pod adresem kontakt@ardorauctions.pl

Chassis number: SCBZK14C7VCX61161

The most luxurious convertible of the 90's
Legendary, turbocharged 6.8-litre V8 engine
Maintained in pristine condition, extremely low mileage

Starting Bid: 180 000 PLN (Estimate: 200 000 - 240 000)
(42 500€ / 47 500 - 57 000€)

MODEL HISTORY

The Bentley Azure was launched at the 1995 Geneva Motor show and immediately became the new by-word for luxury in the car world. At the time there was no other convertible to match it in terms of elegance and comfort.

The Azure was based on the Continental R made from 1991. It was powered by a legendary Rolls-Royce engine displacing 6750 cc, which produced a staggering 390 break horsepower, courtesy of Garrett turbocharger, additional intercooler and a new engine control unit. Power was transferred to the rear wheels via a four-speed automatic transmission sourced from General Motors. Despite its weight (more than 2600 kg), the performance is more than ample. It accelerates from standstill to 100 km/h in less than 6.5 seconds, but speed is not what lies at the core of this vehicle. Thanks to support from Pininfarina design studio, Bentley came up with one of the most interesting cars in its range. Its vast cabin can accommodate four people in great comfort.

The Azure set the direction for the segment of large, luxury convertibles, or – to be precise – soft-top limousines, which still continues to flourish. Mercedes S-class in a convertible guise is a perfect example. In 1995 the showroom price of the Bentley was 350 000 USD, which equates to a staggering 2 000 000 PLN in today's money.

The car was manufactured until 2002. By that time 1403 Azures left the factory in Crewe, Britain. Nowadays this vehicle is a stylish alternative to its more modern counterparts. In terms of class it will remain in the class of its own for many, many years.

VEHICLE HISTORY

The Bentley offered on the September auction organized by Ardor Auctions was imported to Poland from the United States a couple of years ago. It is maintained in pristine condition and has an incredibly low mileage. Both paint- and bodywork are faultless. During the last couple of months the owner had the underbody protected against rust in a specialized workshop. The soft top is also maintained in mint condition. Despite 20 years of use, the interior shows no signs of wear and tear. Mechanically, the Azure is a fine example of engineering one would expect from a luxury manufacturer like Bentley. The engine delivers its seemingly endless power in a vigorous manner and the gearbox shifts smoothly. Brakes, suspension and electrics need no maintenance, only the air conditioning needs topping up. The car is registered in Poland and ready to drive. The Azure always stood out of the crowd of its German competitors. As a result, it is appreciated by collectors from all over the world and becomes increasingly sought after.

Engine: 6.8-litre, V8

Power: 390 break horsepower

Other: automatic gearbox, rear-wheel drive

Legal condition: registered in Poland

We invite you to examine this lot before the auction. To arrange an appointment, please contact us at: 22 395 61 26 or kontakt@ardorauctions.pl







PEUGEOT 205 GTI 1988

Nr nadwozia: VF320CB6201230861

Prekursor francuskiej linii hot-hatchy
Samochód po bardzo drobiazgowym remoncie
Oryginalna specyfikacja GTI

cena wywoławcza: 30 000 zł (estymacja: 40 000 - 50 000)

HISTORIA MODELU

Peugeot 205 był produkowany w latach 1983-98. Do dziś jest uznawany za jednego z bardziej udanych europejskich hatchbacków. Aby lepiej zrozumieć historię powstania 205-ki, należy cofnąć się do drugiej połowy lat 70. ubiegłego wieku. Do tego czasu Peugeot nie miał większego doświadczenia w produkcji małych samochodów, które coraz śміiej zdobywały europejskie rynki. Wyjątkiem był jedynie model 104, który może być uznany za poprzednika 205. Sytuacja zmieniła się w roku 1978 wraz z przejściem marki Simca. Model 205 to przede wszystkim niewielkie, zgrabne i wszechstronne nadwozie. Konstruktorzy zdecydowali się na użycie szerokiej palety silników, które obejmowały jednostki benzynowe oraz diesla, również w wersjach turbodoładowanych.

Nie sposób mówić o historii modelu 205 nie wspominając o odmianach sportowych. Auto stanowiło idealną bazę dla ekstremalnych 400-konnych projektów, które święciły triumfy na trasach rajdów grubo B oraz Paryż-Dakar. W tym celu powstała specjalna wersja homologacyjna Turbo 16, która poza nadwoziem, różniła się od wersji produkcyjnej praktycznie wszystkim. Aby umożliwić klientom poczucie nieco większej adrenaliny za kierownicą 205-ki, w 1984 roku wprowadzono model GTI. Pierwotnie montowano w nim jednostkę o pojemności 1,6-litra generującą 105 koni mechanicznych. Dzięki niewielkiej masie i rewelacyjnemu projektowi zawieszenia, samochód prowadził się niesamowicie pewnie i stabilnie. Mimo mniejszej mocy mógł śmiało konkurować ze swoimi niemieckimi rywalami.

Wraz z rozwojem sytuacji w segmencie hot-hatchy Peugeot zdecydował się na stworzenie drugiej wersji silnikowej, tym razem wyposażonej w mocniejszy silnik o oznaczeniu XU9JA. Jednostka generowała 128 koni mechanicznych z 1,9-litra pojemności. W 1987 roku zmodyfikowano głowicę jednostki 1,6, co w efekcie zwiększyło moc do 115KM.auta były wyposażone w charakterystyczne czerwone dywany i stylową tapicerkę ze specjalnymi przeszyciami. GTI jest prawdziwym youngtimerem z krwi i kości.auta są chwalone za swój sportowy charakter oraz przewidywalne prowadzenie. Kolekcjonerzy coraz bardziej je doceniają, a ładne i zadbane egzemplarze z potwierdzoną historią i przebiegiem są coraz większą rzadkością.

silnik: 1.6l, R4

moc: 115 koni mechanicznych

inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na przednie koła

stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Chassis number: VF320CB6201230861

Pioneer of the French hot-hatch segment
After a meticulous restoration
Original GTI specification

Starting Bid: 30 000 PLN (Estimate: 40 000 - 50 000)
(7 000€ / 9 400 - 11 700€)

MODEL HISTORY

The Peugeot 205 was made between 1983 - 1998. To this day it is regarded as one of the most successful and accomplished European hatchbacks. To have a better understanding of 205's inception, one has to go back to the late 1970s. Until then, Peugeot hadn't had much experience in manufacturing small cars, which were becoming more and more popular on European markets. The only exception was the 104, which can be regarded as 205's predecessor. It all changed in 1978, when Peugeot took over the Simca brand. The 205 is all about its small, shapely and versatile body. Engineers decided to give it a large choice of engines, including petrol and diesel, also in turbocharged guise.

It is impossible to discuss the history of the 205 without mentioning performance versions. The car was an ideal base for the extreme, 400 BHP machines, which dominated group B rally stages and the monstrous Paris-Dakar rally. Homologation special called Turbo 16 was created with motorsport in mind. Apart from the body shell, it had almost nothing in common with the production model. To give its customers a bit more thrill behind the wheel of their 205s, Peugeot introduced the GTI model in 1984. Initially it was powered by a 1.6-litre unit generating 105 break horsepower. Thanks to its low mass and incredible suspension design, the car was sure-footed and stable at all times. Despite lower power output, it had no trouble keeping pace with its German rivals.

Encouraged by the developments in the hot-hatch segment, Peugeot decided to offer another version, this time fitted with a more powerful engine code-named XU9JA. It developed 129 BHP from 1.9 litres of displacement. In 1987, the 1.6-litre engine received an overhauled cylinder head, which resulted in a power increase to 115 BHP. This version was fitted with distinctive red carpets and stylish interior trim with special stitching.

The GTI is a purebred youngtimer. These cars are praised for their sporty character and predictable handling. Nowadays they become more and more valued by collectors and well maintained examples with proven service record and original mileage are becoming a rarity.

Engine: 1.6-litre, I4

Power: 115 break horsepower

Other: manual gearbox, front-wheel drive

Legal condition: registered in Poland

Zachęcamy do wcześniejszych oględzin przed aukcją, aby umówić się na spotkanie prosimy o kontakt pod numerem 22 395 61 26 lub pod adresem kontakt@ardorauctions.pl

We invite you to examine this lot before the auction. To arrange an appointment, please contact us at: 22 395 61 26 or kontakt@ardorauctions.pl





HISTORIA EGZEMPLARZA

Peugeot 205 GTI oferowany przez Ardor Auctions to pojazd z potencjałem kolekcjonerskim. Auto trafiło do Polski z Holandii w 2013 roku. Pojazd wymagał pewnych prac, więc właściciel zdecydował się na remont, nie oszczędzając kosztów na żadnym stadium projektu. Egzemplarz stanowił bardzo dobrą bazę, gdyż w przeciwieństwie do innych nie posiadał żadnych ognisk korozji. Samochód został rozebrany i polakierowany ponownie na oryginalny ciemno-grafitowy metaliczny lakier. Od strony mechanicznej silnik przeszedł kompletną odbudowę – wymienione zostały tłoki, tuleje, panewki, dokładnie zregenerowano głowicę, a wał korbowy zyskał nowy szlif. Oryginalne wnętrze było zachowane w dobrym stanie, jednak zdecydowano się na gruntowne czyszczenie i prace kosmetyczne. Górę deski rozdzielczej pokryto flokiem, ze względu na drobne pęknięcia oraz brak oryginalnego zamiennika w dobrym stanie. Wszystkie gumowe elementy zawieszenia zostały wymienione, zamontowano nowe amortyzatory i zregenerowano hamulce. Właściciel postanowił wyzerować licznik po remoncie przy przebiegu 186 tysięcy kilometrów. Obecnie wskazuje on niewiele ponad 6000 km. Podsumowując, w obecnej chwili ciężko kupić Peugeota 205 GTI w tak dobrym stanie. Samochód jest zarejestrowany i gotowy do jazdy.

VEHICLE HISTORY

The Peugeot 205 GTi offered by Ardor Auctions is potentially a collector item. It was brought to Poland from the Netherlands in 2013. It required some work to get it back in shape, so the owner decided to restore it without cutting corners at any stage of the process. The vehicle in question was a good base because it showed no signs of corrosion, as opposed to many other 205s. It was completely disassembled and repainted using its original dark-graphite metallic paint. Mechanically, the engine was completely rebuilt – its pistons, piston sleeves and crankshaft bearings were replaced, cylinder heads were refurbished and the crankshaft was re-ground. The original interior was preserved in a good condition, but nevertheless a decision was made to thoroughly clean it and do some cosmetic work. Top of the dashboard was covered with flock because of some minor cracks and the fact that original replacement part in acceptable condition was impossible to obtain. All rubber elements were replaced, new shock absorbers were installed and brakes were refurbished. The owner decided to reset the odometer after the rebuild, at which point it displayed 186 000 kilometres. At the moment it shows 6000 kilometres. To sum up, it is now really difficult to find a Peugeot 205 GTi in such good condition. The car is registered and ready to drive.



SHL M11 1966

Nr nadwozia: 112993

Pierwszy polski motocykl klasy 175 cm³
Bardzo elegancka konstrukcja
Pojazd w stanie kolekcjonerskim

cena wywoławcza: 12 000 zł (estymacja: 15 000 - 20 000)

HISTORIA MODELU

SHL M11 pojawił się na rynku jako następca modelu M06T z silnikiem o pojemności 150 cm³. Pomimo pewnego podobieństwa wizualnego, stanowił jednak nową i zupełnie odrębną konstrukcję. Był jednocześnie pierwszym polskim motocyklem klasy 175 cm³. Motocykl zaprezentowano na Targach Poznańskich w 1960 roku, a produkcję rozpoczęto w maju 1961. Nadwozie motocykla zostało opracowane w „Zakładach Wyrobów Metalowych” Polmo-SHL, jak wówczas nazywała się fabryka w Kielcach. W porównaniu do swojego poprzednika miał wzmocnioną ramę, z zamkiem kierownicy i zamykanym schowkiem pod kanapą. Zdecydowano się również na nowe, dość eleganckie blaszane obudowy boczne, osłaniające gaźnik, akumulator i filtr powietrza. Z modelu M06T pozostała konstrukcja przedniego zawieszenia (powiększono jednak jego skok), przedni błotnik oraz koła z hamulcami bębnowymi i instalacja elektryczna.

Jednostką napędzającą motocykl był nowy silnik S-32 produkowany w Warszawskiej Fabryce Motocykli. Opracowano go w oparciu o silnik S-06, który z kolei był wzorowany na niemieckim silniku DKW RT 125. Pojemność tego silnika wynosiła 173 cm³. Otrzymał on nowy cylinder, głowicę, gaźnik, sprzęgło i wydech. W 1966 cylindry zaczęto wytwarzać z aluminium zamiast żeliwa. W 1967 roku wprowadzono nowy silnik do modelu M11W. Była to jednostka skonstruowana przez inżyniera Wiesława Wiatraka oznaczona jako W-2A Wiatr, o pojemności zwiększonej do 174 cm³, jednak mocy wynoszącej aż 12KM, w stosunku do 9KM w S-32 oraz 10KM w nieco poprawionym S-32U. Dzięki temu motor cechował się o wiele lepszą dynamiką.

Oprócz wersji bazowej istniała też wersja rajdowa M11R, wyposażona chociażby w zawieszenie przednie z widelcem teleskopowym. W toku produkcji, podstawowa odmiana była stale ulepszana. Od 1963 produkowano małe serie lepiej wyposażonych i wykończonych motocykli M11 Lux, które posiadały chromowane: zbiornik, obręczę kół i amortyzatory. Ogółem z fabryki wyjechało prawie 180 000 motocykli, w tym nieco ponad 26 000 zmodernizowanych M-11W. Większość z nich trafiła na polskie drogi, lecz część wyeksportowano, w tym również do USA. W 1962 licencję na produkcję modelu M11 zakupiły Indie, gdzie produkowano go aż do 2005 roku pod nazwą „Rajdoot”.

silnik: 173 cm³, 1 cylinder**moc:** 9 koni mechanicznych**inne dane:** 3-biegowa skrzynia manualna**stan prawny:** zarejestrowany, nieubezpieczony

Zachęcamy do wcześniejszych oględzin przed aukcją, aby umówić się na spotkanie prosimy o kontakt pod numerem 22 395 61 26 lub pod adresem kontakt@ardorauctions.pl

Chassis number: 112993

First Polish motorcycle in the 175 cc class
Very elegant design
Mint condition

Starting Bid: 12 000 PLN (Estimate: 15 000 - 20 000)
(2 800€ / 3 500 - 4 700€)

MODEL HISTORY

The SHL M11 was launched as the successor to the M06T and was fitted with a 150 cc engine. Despite some visual resemblance between the two, it was a completely new and entirely different vehicle. It was also the first Polish motorcycle in the 175 cc segment. The motorcycle was unveiled at the Poznań Motor Show in 1960, whereas production began in May 1961. Its body was engineered by “Zakłady Wyrobów Metalowych” (Polish for “Metal Works”) Polmo-SHL based in the Polish city of Kielce. Compared to its predecessor, the motorcycle had a reinforced frame with a steering lock and a locked storage space underneath the seat. Designers also went for new, sheet-metal side covers, protecting the carburetor, battery and air filter. Front suspension design (with increased travel), wheels with drum brakes, front mudguard and electrical system were carried over from the previous model.

The motorcycle was powered by a new S-32 engine manufactured by the Warsaw Motorcycle Factory (Warszawska Fabryka Motocykli). It was based on the S-06 engine, which in turn was inspired by the German DKW RT 125 unit. Its displacement was 173 cc. It received a brand new cylinder, cylinder head, carburetor, clutch and exhaust. From 1966 cylinders were made of aluminum rather than cast iron. In 1967 a new engine was introduced for the M11W model. It was designed by an engineer called Wiesław Wiatrak, hence its codename W-2A Wiatr (Polish for “wind”), with displacement increased to 174 cc and with higher power output of 12 break horsepower, compared to 9 in the S-32 and 10 in the slightly more refined S-32U. Thanks to this, the motorcycle offered a lot better performance.

Apart from the base model, there was a M11R rally version, equipped with a telescope fork. The base version was gradually improved throughout the production cycle. From 1963, a number of small series of better equipped and better made M11 Lux motorcycles were produced, featuring chromed fuel tank, wheels and shock absorbers. Overall, nearly 180 000 motorcycles were made, 26 000 of which were the M-11Ws. Most of the motorcycles were sold on the Polish market, but some were exported, also to the USA. In 1962 a manufacturing license for the M11 model was purchased by Indians, where it was made until 2005 under the Rajdoot brand.

Engine: 173 cc, 1-cylinder**Power:** 9 break horsepower**Other:** three-speed manual gearbox**Legal condition:** registered, uninsured

We invite you to examine this lot before the auction. To arrange an appointment, please contact us at: 22 395 61 26 or kontakt@ardorauctions.pl





HISTORIA EGZEMPLARZA

SHL M11 prezentowane na wrześniowej aukcji Ardor Auctions to egzemplarz z roku 1966 w wersji z 9-konnym silnikiem S-32 o pojemności 173 cm³. Egzemplarz pochodzi z większej kolekcji, należącej do wytrawnego znawcy i miłośnika polskich jednośladów. Został zakupiony kilka lat temu od rodziny pierwszego właściciela, która zdecydowała się sprzedać motocykl po jego śmierci. Pojazd był w 100% kompletny i oryginalny. Nowy nabywca postanowił wykonać pełen remont, przywracając go do stanu niemalże fabrycznego. Silnik po renowacji jeszcze nigdy nie był odpalany, a więc będzie wymagał serwisu rozruchowego i pewnych regulacji. Do wglądu jest pełna dokumentacja fotograficzna sprzed restauracji oraz zdjęcia pokazujące jej przebieg. Motocykl nie został wyrejestrowany, lecz obecnie ze względu na swój wiek, nie musi być obowiązkowo ubezpieczony. Kupujący otrzyma oryginalny dowód rejestracyjny oraz wszystkie umowy sprzedażowe. To wyjątkowa okazja do nabycia jednego z kultowych polskich jednośladów z pewnych rąk i po bardzo fachowej odbudowie.

VEHICLE HISTORY

The SHL M11 presented at the September auction organized by Ardor Auctions was made in 1966 and was originally fitted with a 9-horsepower S-32 engine displacing 173 cc. It used to be a part of a greater vehicle collection, owned by a seasoned enthusiast of Polish motorcycles. It was purchased a couple of years ago from a family member of the first owner, who decided to sell the motorcycle after his death. It was in original condition, with no parts missing. Its new owner decided to have a full restoration performed, returning the vehicle to its near-original condition. The engine hasn't been started since rebuild, so it will need an initial service and some adjustments. Full graphic documentation made prior to the restoration is available, along with pictures showing the exact mileage. The motorcycle has not been deregistered, but because of its age it does not need to be insured if it isn't used. The prospective buyer will receive an original registration title and all purchase agreements. It is a unique opportunity to acquire one of the most iconic Polish motorcycle from a reliable source, after a professional restoration.



LAMBRETTA 150LD 1959

Nr nadwozia: 797102

Niesamowity opływowy design rodem z lat 50.
Skuter po całkowitej renowacji, gotowy do jazdy
Kompletna dokumentacja

cena wywoławcza: 10 000 zł (estymacja: 15 000 - 20 000)

HISTORIA MODELU

Lambretta jest – obok Vespy – jednym z najbardziej ikonicznych skuterów. Produkowana przez firmę Innocenti była odpowiedzią na powojenne potrzeby włoskiej ludności, która domagała się taniego środka lokomocji. Historia Lambretty sięga 1947 roku, kiedy zaprezentowano tak zwany „model A”. Skuter był bardzo prosty w użytkowaniu, a niewielkie rozmiary nie nęściły problemów z parkowaniem. O tych wyjątkowych jednośladach zrobiło się głośniej, gdy w 1949 roku lekko zmodyfikowana Lambretta pobiła aż 13 długodystansowych rekordów prędkości. W roku 1950 Innocenti osiąga znakomity wynik produkcyjny – 300 egzemplarzy dziennie. W międzyczasie powstają nowe modele – C i Lc – z ramą konstrukcji rurowej. W dalszym ciągu jednak nie przypominają one charakterystycznej opływowej bryły, jaką dziś kojarzymy z Lambrettami. Skutery, w odróżnieniu od motocykli, mają silnik zamontowany pod siedzeniem i przed tylnym kołem, co bardzo pozytywnie wpływa na wyważenie pojazdu. Napęd jest przekazywany na tylne koło za pomocą wału, którego obudowa stanowi jednocześnie wahacz. Rok 1951 to kolejny spektakularny sukces Lambretty. Egzemplarz z opływową karoserią, wyposażony w silnik o pojemności 125 cm³ Romollo Ferri rozpedził do zawrotnej prędkości 195 km/h. Seria Ld została wprowadzona w 1954 roku, jako następcą modelu Lc. Łącznie Innocenti wyprodukowało 113 853 sztuki modelu 150 Ld.

HISTORIA EGZEMPLARZA

Lambretta, która trafiła do oferty Ardor Auctions, to niezwykle urodziwy egzemplarz. Skuter został kupiony w roku 1959 w Krośnie, co znajduje swoje potwierdzenie w załączonych dokumentach. Od tego czasu maszyna przechodziła z rąk do rąk, teoretycznie pozostając w ciągłej eksploatacji. Dopiero kilkanaście lat temu pojazd został wyrejestrowany i poddany kompletnemu remontowi. Właściciel podjął się wyzwania odbudowy Lambretty zgodnie z fabryczną specyfikacją. Pełne prace blacharskie i lakiernicze powodują, że pod kątem wizualnym skuter prezentuje się bardzo atrakcyjnie. Niektóre elementy wyposażenia zachowano w nienaruszonym stanie, na przykład manetki oraz licznik, które świadczą o autentyczności i długiej historii Lambretty. Po kilkuletnim postoju skuter przeszedł ostatnio pełen serwis rozruchowy. Pojazd posiada komplet dokumentów wraz z wykazem ciągłości właścicielskiej. Skuter można zarejestrować na białe tablice rejestracyjne i cieszyć się z jego użytkowania na co dzień. Każda przejażdżka będzie podróżą w czasie do lat 50., kiedy jednoślady miały być nie tylko praktyczne, lecz również piękne.

silnik: 150cm3, 1-cyl

moc: 6 koni mechanicznych

inne dane: skrzynia biegów manualna

stan prawny: wyrejestrowany

Zachęcamy do wcześniejszych oględzin przed aukcją, aby umówić się na spotkanie prosimy o kontakt pod numerem 22 395 61 26 lub pod adresem kontakt@ardorauctions.pl

Chassis number: 797102

Unique streamlined 1950s design
Completely restored, ready to ride
Comprehensive documentation

Starting Bid: 10 000 PLN (Estimate: 15 000 - 20 000)
(2 350€ / 3 500 - 4 700€)

MODEL HISTORY

Next to the legendary Vespa, the Lambretta is one of the most iconic scooters. Made by a company called Innocenti it was a response to the demand of the people of Italy, who needed an inexpensive means of personal transport. History of the Lambretta dates back to the year 1947, when the so called "model A" was unveiled. The scooter was very easy to maintain and use; its moderate size meant it didn't require large garage space.

These unique motorcycles became even more popular when in 1949 a lightly modified Lambretta beat no less than 13 long-distance speed records. Already in 1950 Innocenti achieved a remarkable production volume of 300 units per day. In the meantime, new C and LC models with a pipe frame were created. However, they bore no resemblance to the streamlined body shape, which we associate with Lambrettas. Scooters, as opposed to motorcycles, had engines mounted under the seat and in front of the rear wheel, which was beneficial for the weight distribution. Power was channelled to the rear wheel via a shaft with its cover incorporated in the swing arm. Year 1951 marked another spectacular success of the model. The Lambretta with its streamlined body cover, equipped with a 125 cc engine achieved a whopping speed of 195 kph in the hands of Romollo Ferri. The Ld series was introduced in 1954 as a replacement to the Lc model. Overall Innocenti made 113 853 examples of the 150 Ld.

VEHICLE HISTORY

This particular Lambretta offered by Ardor Auctions is an exceptionally pretty example. It was purchased in 1959 in the Polish city of Krosno, which is proven by the paperwork attached to it. Since then the two-wheeled machine went from one owner to another, theoretically constantly being used. It wasn't until the early 2000s that it was deregistered and completely restored. Its owner decided to have the restoration done in accordance with its original specification. The work performed on metal- and paintwork make the scooter incredibly attractive visually. Some trim elements were left untouched, such as levers or instrument panel, which proves the authenticity and long history of the Lambretta. After a couple of years of sitting, the scooter underwent a thorough service to get it back to an operable condition. The vehicle comes with a complete set of documents and a proof of ownership continuity. It can be registered with regular, non-vintage white number plates and enjoy it on a daily basis. Each ride will be a time travel back to the 1950s, when motorcycles had to be not only practical, but pretty as well.

Engine: 1 cylinder, 150 cc

Power: 6 break horsepower

Other: manual gearbox

Legal condition: not registered

We invite you to examine this lot before the auction. To arrange an appointment, please contact us at: 22 395 61 26 or kontakt@ardorauctions.pl







DEFINICJE

AUKCJA - Aukcja Pojazdów nakierowana na doprowadzenie do zawarcia jak największej liczby Umów Sprzedaży Pojazdów za możliwie najwyższe ceny, nie niższe od Cen Minimalnych określonych przez Ardor Auctions;

AUKCJONER - Osoba wyznaczona przez Organizatora Aukcji do prowadzenia Aukcji i licytacji Pojazdów;

CENA MINIMALNA - Cena określona przez Właściciela Pojazdu, której osiągnięcie w toku licytacji jest warunkiem wyłonienia Nabywcy Pojazdu oraz zawarcia Umowy Sprzedaży; znana przed Aukcją wyłącznie Organizatorowi Aukcji oraz Aukcjonerowi;

CENA WYWOŁAWCZA - Cena od której Aukcjoner rozpoczyna licytację Pojazdu, dostępna w katalogu aukcyjnym

ESTYMACJA - Widelkowo określona w Katalogu Aukcyjnym wartość Pojazdu, będąca orientacyjnym wskaźnikiem potencjalnej Ceny Wywoławczej oraz Ceny Nabycia Pojazdu;

DOKUMENTACJA - Dokumentacja dotycząca stanu prawnego i technicznego Pojazdu, w posiadaniu której znajduje się Organizator Aukcji, m.in. do-

wód rejestracyjny, polisa ubezpieczeniowa, dokumenty związane z historią Pojazdu;

KATALOG AUKCYJNY - Broszura informacyjna zawierająca m.in. opis wszystkich Pojazdów licytowanych na Aukcji;

ORGANIZATOR AUKCJI - Spółka Ardor Auctions spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Klimczaka 1, KRS 0000532509, NIP 5213683528, Regon 360183852, oraz osoby umocowane do podejmowania czynności w jej imieniu na podstawie uzyskanych pełnomocnictw;

POJAZD - Przedmiot pojedynczej licytacji prowadzonej w trakcie Aukcji, szczegółowo opisany w Katalogu Aukcyjnym; zwany dalej również Obiektem

POSTĄPIENIE - Kwota, o którą Uczestnicy zwiększają ofertę za licytowany Pojazd;

OPLATA AUKCYJNA - Oplata należna Organizatorowi Aukcji, stanowiąca 15 % od najwyższej oferty złożonej przez Nabywcę, stanowiąca składnik Ceny Nabycia;

REGULAMIN - Niniejszy Regulamin Aukcji.

Udział klienta w aukcji regulują: 1. WARUNKI SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ, 2. PRZEWODNIK DLA KLIENTA. Zachęcamy do zapoznania się z dwuczęściowym regulaminem, który ma na celu przedstawienie stosunku prawnego pomiędzy Domem Aukcyjnym Ardor Auctions, a kupującym w ramach aukcji. Ardor Auctions pełni funkcję pośrednika handlowego pomiędzy komitentami wstawiającymi Obiekty na aukcję a kupującymi. Warunki mogą być przez Ardor Auctions odwołane lub zmienione poprzez aneksy dostępne w sali aukcyjnej lub poprzez obwieszczenie aukcjonera.

PRZEWODNIK DLA KLIENTA

I. PRZED AUKCJĄ

1. Cena wywoławcza

Cena wywoławcza zamieszczona w katalogu pod opisem Obiektu jest kwotą, od której rozpoczynamy licytację. Obiekty licytowane są w górę, tzn. licytacja może zakończyć się na kwocie wyższej niż cena wywoławcza lub równej tej kwocie.

2. Oplata aukcyjna

Do kwoty wylicytowanej doliczamy opłatę aukcyjną. Stanowi ona część końcowej ceny Obiektu i reprezentuje 15% kwoty wylicytowanej. Oplata aukcyjna obowiązuje również w sprzedaży poaukcyjnej, w przypadku kiedy Obiekt nie został sprzedany w ramach aukcji. Kwota wylicytowana wraz z opłatą aukcyjną zawiera podatek od towarów i usług VAT. Na zakupione Obiekty wystawiamy faktury VAT marża. Wystawiamy je na wyraźne życzenie klienta, najpóźniej siedem dni od daty zapłaty.

W przypadku Pojazdów zarejestrowanych w innych krajach niż Polska Nabywcę obciąża ewentualny obowiązek uiszczenia podatku akcyzowego.

3. Estymacja

Podana w katalogu estymacja jest szacunkową wartością Obiektu i ma charakter wskazówki dla zainteresowanego nim klienta. W celu uzyskania dodatkowych informacji odnośnie estymacji rekomendujemy kontakt z naszymi doradcami. Estymacje nie uwzględniają opłaty aukcyjnej ani żadnych opłat dodatkowych.

4. Estymacje w walutach innych, niż polski złoty

Transakcje aukcyjne zawierane są w polskich złotych, jednakże estymacje w katalogu aukcyjnym mogą być podawane w euro lub dolarach amerykańskich. Kurs walut w dniu

aukcji może się różnić od tego w dniu druku katalogu, informacja ta ma więc charakter orientacyjny.

5. Cena minimalna

Jest to najniższa kwota, za którą możemy sprzedać Obiekt bez dodatkowej zgody sprzedającego. Jej wysokość jest informacją poufną. Poszczególne Obiekty mogą, jednak nie muszą posiadać ceny minimalnej. Jeżeli w drodze licytacji cena minimalna nie zostanie osiągnięta, zakończenie licytacji skutkuje zawarciem transakcji warunkowej. Fakt ten zostaje ogłoszony przez aukcjonera po uderzeniu młotkiem.

6. Transakcja warunkowa

Zostaje zawarta w momencie, kiedy licytacja nie osiągnęła poziomu ceny minimalnej. Transakcja warunkowa traktowana jest jako wiążąca oferta nabycia Obiektu po cenie wylicytowanej. Zobowiązujemy się do negocjacji ceny z komitentem, jednak nie gwarantujemy możliwości zakupu po cenie wylicytowanej. Jeżeli w toku negocjacji klient zdecyduje się podnieść ofertę do poziomu ceny minimalnej lub zaakceptujemy wylicytowaną kwotę, umowa sprzedaży dochodzi do skutku. Jeżeli negocjacje nie przyniosą pozytywnego efektu w okresie dziesięciu dni roboczych liczonych od dnia aukcji, Obiekt uznajemy za niesprzedany. W okresie tym zastrzegamy sobie prawo do przyjmowania po aukcji ofert równych cenie minimalnej na Obiekty wylicytowane warunkowo. W przypadku otrzymania takiej oferty od innego oferenta informujemy o tym fakcie klienta, który wylicytował Obiekt warunkowo. W takim przypadku klient ma prawo do podniesienia swojej oferty do ceny minimalnej i wtedy przysługuje mu prawo pierwszeństwa nabycia Obiektu. W przeciwnym wypadku transakcja warunkowa nie dochodzi do skutku, a Obiekt może zostać sprzedany innemu oferentowi.

DEFINITIONS

AUCTION - Car auction aimed at making as many Motor Vehicle Purchase Agreements at highest possible prices, equal to or greater than Reserve Prices defined by Ardor Auctions;

AUCTIONEER - A person appointed by the Auction Organiser to conduct the Auction and bidding of Vehicles;

RESERVE PRICE - Minimum price set by the owner of the Vehicle which has to be met in the course of bidding in order to pick the Buyer and conclude a Sale Agreement; known only to the Auction Organiser and the Auctioneer prior to the Auction;

STARTING BID - Price from which the Auctioneer starts the bidding, available in the Auction Catalogue;

ESTIMATE - Worth of a given Vehicle specified in the Auction Catalogue expressed in price brackets and an indicator of the potential Starting and Purchase price of a Vehicle;

DOCUMENTATION - Documentation regarding the legal and technical condition of the Vehicle, at the disposal of the Auction Organiser, including i.a. registration certificate, insurance and documents related to the maintenance

history of the Vehicle;

AUCTION CATALOGUE - An information booklet including i.a. descriptions of all the Vehicles put up on the Auction;

AUCTION ORGANISER - Spółka Ardor Auctions spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (limited liability company) seated in Warsaw, ul. Klimczaka 1, registered under No. KRS 0000532509, tax identification number (NIP) 5213683528, and statistical identification number (regon) 360183852, or other persons legally authorised to carry out activities on its behalf based on powers of attorney;

VEHICLE - An item sold on a singular bidding conducted within the Auction, described in detail in the Auction Catalogue; hereinafter referred to as the Lot

INCREMENT - The minimum amount an auction bid for the auctioned Vehicle must be raised each time the current highest bid is surpassed;

BUYER'S PREMIUM - A fee payable to the Auction Organiser, set at 10 per cent of the highest bid offer made by the Buyer, included in the Purchase Price; Terms and Conditions These very Terms and Conditions.

Customer's participation in the auction is governed by: 1. TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALES, 2. CUSTOMER'S GUIDELINE. We encourage you to get acquainted with these two-part Terms and Conditions. Their aim is to present the legal relationship between the auction house Ardor Auctions and the auction Buyers. Ardor Auctions acts as an intermediary between consignors who puts up Lots on the Auction and the Buyers. Transactional conditions can be revoked or amended by means of supplements available on the auction site or via announcement made by the Auctioneer.

CUSTOMER'S GUIDELINE

I. BEFORE THE AUCTION

1. Starting bid

Starting bid specified in the Catalogue below Lot's description is a starting price for a given auction. Bidding can only go upwards, which means that it can only end at an amount which is equal to or higher than the starting price.

2. Buyer's premium

15 per cent is added as an auction fee on top of the Lot's hammer price. It also applies to post-auction sales, i.e. sales of Lots which remained unsold during the auction. Hammer price together with auction fee includes tax on goods and services. We issue invoices (VAT to be paid only on the margin of profit) for purchased Lots upon Buyer's explicit request, within seven days from the payment at the very latest. When it comes to Vehicles registered in countries other than Poland, the Buyer may possibly be charged with excise duty.

3. Estimate

Estimate specified in the Catalogue is an estimated value of the Lot and acts as a hint for its potential buyer. In order to obtain additional information regarding estimation we strongly recommend getting in touch with our advisors. Estimations do not include auction fee or any additional charges.

4. Estimations in currencies other than Polish Zloty

Auction transactions are made in Polish Zloty. However, Estimates can be expressed with other currencies, such as Euros or US Dollars. Exchange rate on the day of the Auction may be different to those on the day on which catalogue was printed,

therefore this information is purely indicative.

5. Reserve price

The lowest amount for which we can sell a Lot without additional consent of the seller. It is strictly confidential. Certain Lots may, but do not have to have a Reserve Price. Should Reserve Price not be met during bidding, a conditional transaction is made at the end of the bidding. This is announced by the Auctioneer after the hammer falls.

6. Conditional Transaction

Conditional Transaction is made when Reserve Price has not been met during the bidding. Conditional transaction is regarded as a binding offer to buy the Lot at the hammer price. We are obliged to undertake negotiations with the consignor, but do not guarantee that sale at the hammer price will be possible. Should negotiations not bring the desired compromise within ten working days from the auction, the Lot in question is deemed unsold. During this period we reserve the right to accept buying offers for the aforementioned Lot equal to Reserve Price. Should such offer be made by another bidder, the customer who bid the Lot on conditional basis will be informed. In this case, the customer has the right to raise his or her offer to the level of reserve price and has the right of pre-emption, entitling him to buy the Lot first. Otherwise a conditional transaction is not made and the Lot may be sold to another bidder.

7. Catalogue Lots

We provide a fair valuation and detailed catalogue description of the Lot entrusted for sale. Description is prepared in the best will, using experience and expertise of our

7. Obiekty katalogowe

Zapewniamy rzetelną wycenę oraz opis katalogowy dokonany z największą starannością powierzonego nam do sprzedaży Obiektu. Wykonywane są one w najlepszej wierze z wykorzystaniem doświadczenia i fachowej wiedzy naszych pracowników oraz współpracujących z nami ekspertów. Mimo uwagi poświęcanej każdemu z Obiektów w procesie opracowywania, dokumentacji historii właścicielskiej, renowacji, i historii pojazdu przedstawione informacje mogą nie być wyczerpujące, a w niektórych przypadkach pewne fakty odnoszące się do historii właścicielskiej pojazdu, mogą być celowo nieujawnione.

8. Stan pojazdu

Opisy katalogowe nie prezentują pełnego stanu zachowania pojazdu. Brak takiej informacji nie jest równoznaczny z tym, że Obiekt jest wolny od wad i uszkodzeń. Stan prawny i techniczny Pojazdów wskazany w Katalogu Aukcyjnym został ustalony w oparciu o Dokumentację przedstawioną przez Właścicieli oraz na podstawie oględzin Pojazdów przeprowadzonych przez ekspertów domu aukcyjnego. Wskazane jest zatem, aby zainteresowani zakupem konkretnego pojazdu dokonali jego dokładnych oględzin na wystawie przedaukcyjnej. Na wyraźną prośbę klienta możemy rekomendować eksperta, który pomoże w tychże oględzinach.

9. Wystawa Obiektów aukcyjnych

Wystawy przedaukcyjne są dostępne dla oglądających, którzy nabyli katalog aukcyjny. W trakcie ich trwania zachęcamy do kontaktu z naszymi ekspertami, którzy chętnie odpowiedzą na wszystkie pytania i prześlą szczegółowe informacje o poszczególnych pojazdach.

10. Obostrzenia prawne

Zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 23 lipca 2003r o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2014 poz. 1446 z późn. zm.) – na wywóz środków transportu, które mają więcej niż 50 lat i ich wartość jest wyższa niż 32 000 zł niezbędne jest uzyskanie pozwolenia właściwego organu.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 listopada 1996r; o muzeach (Dz. U. z 1997r Nr5, poz.24, z późn. zm.) - muzea rejestrowane mają prawo pierwokupu zabytków sprzedawanych na Aukcji.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 listopada 2000 r o przeciwdziałaniu wprowadzaniu do obrotu finansowego wartości majątkowych pochodzących z nielegalnych lub nieujawnionych źródeł oraz o przeciwdziałaniu finansowaniu terroryzmu (Dz.U z 2000r Nr 116, poz. 1216 z późn. zm.) – Organizator Aukcji jest zobowiązany do zbierania danych osobowych Nabywców dokonujących transakcji w kwocie powyżej 15 tysięcy euro.

11. Prenumerata katalogów

W sprawie prenumeraty katalogów prosimy o kontakt pod numerem telefonu: 22 395 61 26 lub drogą mailową na adres: kontakt@ardorauctions.pl. Katalogi dostępne są również na naszej stronie internetowej www.ardorauctions.pl.

II. AUKCJA

Udział w licytacji można wziąć osobiście, po uprzednim złożeniu zlecenia licytacji telefonicznej lub zlecenia licytacji z limitem.

I. Przebieg aukcji

Aukcję prowadzi aukcjoner, który wyczytuje Obiekty i kolejne postąpienia, wskazując licytujących, ogłasza zakończenie licytacji oraz wskazuje zwycięzcę. Zakończenie licytacji Obiektu następuje w momencie uderzenia młotkiem przez aukcjонера. Jest to równoznaczne z zawarciem umowy sprzedaży między domem aukcyjnym a licytującym, który zaferował najwyższą kwotę. W razie zaistnienia sporu w trakcie licytacji aukcjoner rozstrzyga spór albo ponownie przeprowadza licytację danego Obiektu. Zastrzegamy sobie prawo do utrwalania przebiegu aukcji za pomocą urządzeń rejestrujących obraz i dźwięk. Zastrzegamy sobie prawo do licytowania jedynie wcześniej zgłoszonych przez uczestników aukcji Obiektów. W takiej sytuacji numery Obiektów są przed aukcją zgłaszane obsłudze domu aukcyjnego. Aukcjoner ma prawo do dowolnego rozdzielania lub łączenia Obiektów oraz do ich wycofania. Udział klienta w aukcji regulują WARUNKI SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ oraz niniejszy PRZEWODNIK DLA KLIENTA. Zachęcamy do zapoznania się z dwuczęściowym regulaminem, który ma na celu przedstawienie stosunku prawnego pomiędzy Domem Aukcyjnym Ardor Auctions, a kupującym w ra-

mach aukcji. Ardor Auctions pełni funkcję pośrednika handlowego pomiędzy komitentami wstawiającymi Obiekty na aukcję a kupującymi. Warunki mogą być przez Ardor Auctions odwołane lub zmienione poprzez aneksy dostępne w sali aukcyjnej lub poprzez obwieszczenie aukcjонера. Z licytacji bez podania przyczyn. Opisy zawarte w katalogu aukcji mogą być uzupełnione lub zmienione przez aukcjонера lub osobę przez niego wskazaną przed rozpoczęciem licytacji. Aukcja jest prowadzona w języku polskim, jednak na specjalne życzenie uczestnika aukcji niektóre spośród licytacji mogą być równoległe prowadzone w językach angielskim i niemieckim. Prośby takie powinny być składane najpóźniej godzinę przed aukcją wraz z informacją, których Obiektów dotyczą. Licytacja każdego pojazdu jest poprzedzona wcześniejszą prezentacją.

2. Licytacja osobista

W celu licytacji osobistej należy wypełnić formularz udziału w aukcji i odebrać tabliczkę z numerem. W celu ich weryfikacji możemy poprosić o dokument potwierdzający tożsamość osoby rejestrowanej (dowód osobisty, paszport, prawo jazdy). Dane osobowe klientów są informacjami poufnymi i pozostają do wyłącznej wiadomości Ardor Auctions i spółek powiązanych, które mogą przetwarzać dane osobowe uczestników aukcji w zakresie niezbędnym do realizacji zleceń licytacji. Klientom, którzy posiadają nieregulowane należności z tytułu zakupów na wcześniejszych aukcjach, możemy odmówić udziału w kolejnej. Prosimy o pilnowanie lizaka aukcyjnego. W przypadku jego zgubienia prosimy o natychmiastowe poinformowanie o tym naszej obsługi. Po zakończeniu aukcji należy zwrócić tabliczkę z numerem w punkcie rejestracji, a w przypadku zakupu należy odebrać potwierdzenie zawartych transakcji

3. Licytacja telefoniczna

Jeżeli nie mogą Państwo uczestniczyć w aukcji osobiście, istnieje możliwość licytacji przez telefon za pośrednictwem jednego z naszych pracowników. Klienci zainteresowani taką usługą powinni przesłać wypełniony formularz zlecenia najpóźniej 24 godziny przed rozpoczęciem aukcji. Nie ponosimy odpowiedzialności za realizację zleceń dostarczonych później. Formularz zlecenia dostępny jest na ostatnich stronach katalogu, w siedzibie naszego domu aukcyjnego oraz na naszej stronie internetowej. Formularz należy przesłać faksem, pocztą, mailem lub dostarczyć osobiście. Wzrost formularzem prosimy o przesłanie fotokopii dokumentu tożsamości w celu weryfikacji danych. Nasz pracownik połączy się z klientem przed rozpoczęciem licytacji wybranych Obiektów. Nie ponosimy jednak odpowiedzialności za brak możliwości wzięcia udziału w licytacji telefonicznej w przypadku problemów z uzyskaniem połączenia z podanym przez klienta numerem telefonu. Dlatego rekomendujemy wskazanie maksymalnej kwoty (bez opłaty aukcyjnej), do której będziemy mogli licytować w Państwa imieniu. Zastrzegamy prawo do nagrywania i archiwizowania rozmów telefonicznych, o których mowa powyżej. Opisana usługa jest darmowa i poufna. Licytacja telefoniczna wymaga wpłaty zwrotnego depozytu-vadium w wysokości 4000zł. Wpłaty należy dokonać na konto: Ardor Auctions sp. z o.o Warszawa, ul. Klimczaka 1, nr rachunku: Bank Pekao SA 94 1240 6292 1111 0010 7207 4917 lub zgłosić się do pracowników Ardor Auctions w biurze rejestracji w celu zablokowania kwoty na karcie kredytowej. Ardor Auctions zastrzega sobie możliwość zwrotu vadium po upływie 7 dni roboczych od licytacji.

4. Licytacja w imieniu klienta

Drugą opcją dla klientów, którzy nie mogą osobiście uczestniczyć w aukcji, jest złożenie zlecenia licytacji z limitem. Klienci zainteresowani taką usługą również powinni przesłać wypełniony formularz najpóźniej 24 godziny przed rozpoczęciem aukcji. Obowiązuje ten sam formularz co w przypadku licytacji telefonicznej. Zawarte w formularzu kwoty nie powinny uwzględniać opłaty aukcyjnej i opłat dodatkowych, powinny być wyrażone w polskich złotych oraz zgodnie z tabelą postąpień przedstawioną w dalszej części przewodnika. Jeżeli podana kwota nie jest zgodna z kwotami w tabeli postąpień zostanie ona obniżona. Nasi pracownicy dołożą wszelkich starań, aby klient zakupił wybrany Obiekt w możliwie jak najniższej cenie, nie niższej jednak niż cena minimalna. Jeśli limit jest niższy niż cena minimalna wówczas dochodzi do transakcji warunkowej. W przypadku dwóch lub większej ilości zleceń z takim samym limitem decyduje kolejność zgłoszeń. Opisana usługa jest darmowa i poufna. Licytacja w imieniu klienta wymaga wpłaty zwrotnego depozytu-vadium w wysokości 4000zł. Wpłaty należy dokonać na konto: Ardor Auctions sp. z o.o Warszawa, ul. Klimczaka 1, nr rachunku: Pekao SA 94 1240 6292 1111 0010 7207 4917 lub zgłosić się do pracowników Ardor Auctions w biurze rejestracji w celu zablokowania kwoty na karcie kredytowej. Ardor Auctions zastrzega sobie możliwość zwrotu vadium po upływie 7 dni roboczych od licytacji.

employees and experts. Despite our best efforts during documentation of ownership history, restoration and vehicle history, information gathered in the description may not be complete. In some cases, certain facts from ownership history may remain undisclosed on purpose.

8. Vehicle condition

Catalogue descriptions do not fully reflect the state of repair of the Vehicle. Lack of such information does not automatically mean that the Item is undamaged or flawless. Legal and technical condition of Vehicles listed in the Catalogue has been established based on the documentation presented by the Owners and on the inspections made by our experts. It is therefore advised for prospective buyers to inspect vehicles thoroughly during pre-auction exhibition. Upon Buyer's explicit request we may recommend an expert to help carry out the inspection.

9. Exhibition of Auction Lots

Pre-auction Exhibitions are available to visitors who have purchased the auction catalogue. We encourage prospective buyers to contact our experts, who are willing to answer any questions and provide detailed information on each vehicle.

10. Legal restrictions

According to the provisions of the Act of 23rd July 2003 on the Protection and Care of Historical Monuments (Journal of Laws of 2003 No. 162, item 1568, as amended) – export of means of transport older than 50 years and worth more than 32 000 Polish Zloty is only possible with authorisation of the supervisory authority.

According to the provisions of the Act of 21st November 1996 on Museums (Journal of Laws of 2003 No. 5, item 24, as amended) – registered museums have pre-emption right to acquire monuments sold at the Auction.

According to the provisions of the Act of 16th November 2000 on Prevention of Bringing any Asset Values Originating from Illegal or Undisclosed Sources into Financial Circulation and on Counteracting the Financing of Terrorism (Journal of Laws of 2000 No. 116, item 1216, as amended) – Auction Organiser is obliged to collect personal data of Buyers who make transactions worth more than 15 000 euros.

11. Catalogue subscription

In order to subscribe to our catalogues one may contact us at telephone number +48 22 395 61 26 or at our e-mail address kontakt@ardorauctions.pl. Catalogues are also available on our website www.ardorauctions.pl.

II. AUCTION

One may take part in the bidding personally, after placing a telephone bid or using limlot.

1. Course of the auction

The Auction is conducted by an Auctioneer, who reads out Lots and subsequent biddings, names bidders, declares bidding closed and names the winner. Bidding is closed the moment the hammer falls. This also means that the bidder who offered the highest amount enters into a sale agreement with the auction house. Should any dispute arise during bidding, The Auctioneer settles it or starts bidding of a given Lot from the beginning. We reserve the right to record the bidding using devices registering sound and vision. We reserve the right to only auction off Lots submitted by participants prior to the Auction, in which case Lot numbers are handed over to the auction house staff. The Auctioneer has the right to freely divide or join Lots or to withdraw them. Participation in the auction is governed by TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE and by this very CUSTOMER'S GUIDELINE. We encourage you to get acquainted with these two-part Terms and Conditions. Their aim is to present the legal relationship between the Auction House Ardor Auctions and the Auction Buyer. Ardor Auctions acts as an intermediary between consignors who put up Lots on the Auction and buyers. Transactional conditions can be revoked or amended without giving reasons by means of supplements available on the auction site or by announcements made by the Auctioneer. Catalogue descriptions may be changed or amended by the

Auctioneer or a person designated by them before Bidding starts. The Auction is held in Polish, but on specific request of the participants some of the biddings may be held in English or German concurrently. Such requests should be expressed at least an hour before the auction together with information which Lot they refer to. Bidding of each vehicle is preceded by its presentation.

2. Personal bidding

In order for a personal bidding to take place one is obliged to fill in an auction form and receive a number plate. We may ask such person for an identity document (ID card, driving license, passport) to verify personal data. Personal data of our customers are strictly confidential and remain at the sole disposal of Ardor Auctions and related companies, who are entitled to process them to an extent necessary for the execution of bidding tasks. Customers who have outstanding balance remaining after previous auctions may be declined the right to take part at subsequent auctions. We would like to ask our guests to keep an eye on their number plate. Should it be lost, please immediately report this fact to our staff. The number plate must be returned to the registration office after the auction. In case a Lot is purchased, one should obtain the transaction confirmation.

3. Telephone bidding

If one is not able to take part in the Auction personally, there is a possibility of bidding over the telephone via one of our staff members. Customers interested in such solutions should send in a completed order form at least 24 hours prior to the beginning of the auction. We are not responsible for execution of orders delivered after that point. Order form is available on the final pages of the catalogue, in our office and on our website. Such form should be delivered via fax, mail, e-mail or personally. It should also include a photocopy of an identity document in order to verify personal data. Our staff member will establish telephone connection with the customer before bidding of a desired Lot begins. We are not responsible for the customer not being able to take part in the telephone bidding if a number provided by the customer is not available. We therefore recommend specifying a maximum amount (not including the Auction Fee) we are entitled to bid for on one's behalf. We reserve the right to record phone calls mentioned above. The service is free of charge and fully confidential. Telephone bidding requires payment of a repayable security deposit set at 4000 Polish Zloty. Payment should be transferred to our bank account with following credentials: Ardor Auctions sp. z o.o Warszawa, ul. Klimczaka 1, bank account number: Pekao SA 94 1240 6292 1111 0010 7207 4917 or turn to our staff members at the registration office so that they can block the aforementioned account on your credit card. Ardor Auctions reserves the right to repay security deposit after seven working days after the auction.

4. Bidding on customer's behalf

Another possibility for customers who are not able to take part in the auction personally is to place a bidding order with limlot. Customer interested in such service should submit the filled form at least 24 hours prior to the auction. The form should be the same as the one for telephone bidding. Amounts specified in the form should not include auction fee or additional fees, should be expressed in Polish Zloty and be filled in accordance with the table of increments presented in subsequent part of this guideline. Should the specified amount not be compliant with the table of increments, it will be reduced. Our employees will make every effort so that the customer can purchase the chosen Lot at the lowest possible price, but not below reserve price. Should the limit imposed by the bidder be lower than the reserve price, a conditional transaction is made. Should two orders with an equal limlot be placed, sequence of bidding will decide. This service is free of charge and confidential. Bidding on behalf of the customer requires payment of a repayable security deposit set at 4000 Polish Zloty. Payment should be either transferred to our bank account with following credentials: Ardor Auctions sp. z o.o Warszawa, ul. Klimczaka 1, bank account number: Pekao SA 94 1240 6292 1111 0010 7207 4917, or one can turn to our staff members at the registration office so that they can block off the aforementioned account on your credit card. Ardor Auctions reserves the right to repay security deposit after seven working days after the auction.

III. PO AUKCJI

1. Płatność

Kupujący zobowiązany jest do zapłaty należności za wylicytowane Obiekty w terminie 4 dni roboczych od dnia aukcji. Przekroczenie wyznaczonego terminu grozi naliczeniem odsetek ustawowych za okres opóźnienia w zapłacie. Akceptujemy płatność w gotówce, kartami płatniczymi (MasterCard, VISA) oraz przelewem bankowym na konto Pekao SA 94 1240 6292 1111 0010 7207 4917, w tytule prosimy wpisać nazwę aukcji, datę aukcji, nazwę oraz numer Obiektu.

2. Płatność w walutach innych niż polski złoty

Wszystkie transakcje zawierane są w polskich złotych. Na specjalne życzenie po wcześniejszym uzgodnieniu dopuszczamy wpłaty w euro, dolarach amerykańskich lub funtach brytyjskich. Wartość transakcji opłacanej w innej walucie niż polski złoty będzie powiększona o opłatę manipulacyjną w wysokości 1%. Przeliczenia dokonujemy po dziennym kursie kupna waluty MBank.

3. Odstąpienie od umowy

W razie opóźnienia nabywcy w zapłacie możemy odstąpić od umowy z nabywcą po bezskutecznym upływie terminu dodatkowego wyznaczonego na zapłatę.

4. Reklamacje

Wszelkie możliwe reklamacje rozpatrywane są zgodnie z przepisami prawa polskiego.

W przypadku gdy nabywcą Pojazdu jest konsument Ardor Auctions nie odpowiada z tytułu rękojmi za wady fizyczne, jeżeli zostanie ona stwierdzona po upływie roku od dnia wydania rzeczy nabywcy. Wobec osób nie będących konsumentami Ardor Auctions nie ponosi odpowiedzialności za ukryte wady fizyczne oraz wady prawne zakupionych Obiektów.

5. Odbiór zakupionego Obiektu

Przy odbiorze zakupionych Obiektów wymagamy okazania dokumentu potwierdzającego tożsamość. Obiekty mogą zostać wydane nabywcy lub osobie posiadającej pisemne upoważnienie. Może to nastąpić tylko w momencie pełnej płatności i uregulowania wszystkich zobowiązań wynikających z wcześniejszych zakupów. Zakupione Obiekty na aukcji powinny być odebrane w ciągu 5 dni od aukcji. Jeżeli ta data zostanie przekroczona, doliczane są koszty magazynowania o wartości 300 złotych dziennie.

6. Transport

Transport pojazdów pozostaje w gestii nabywcy. Dom Aukcyjny Ardor Auctions może wskazać firmy, które pomogą w realizacji transportu pojazdu, jednak nie bierze odpowiedzialności za jakość ani wykonanie tejże usługi.

7. Pozwolenie na eksport

Zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 23 lipca 2003r o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2014 poz. 1446 z późn. zm.) – na wywóz środków transportu, które mają więcej niż 50 lat i ich wartość jest wyższa niż 32 000 zł niezbędne jest uzyskanie pozwolenia właściwego organu.

WARUNKI SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ

1. WPROWADZENIE

Każdy pojazd zaprezentowany w katalogu aukcyjnym przeznaczony jest do sprzedaży na warunkach określonych: a) w WARUNKACH SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ, b) w innych informacjach podanych w pozostałych częściach katalogu aukcyjnego, szczególności w PRZEWODNIKU DLA KLIENTA, c) w dodatkach do katalogu aukcyjnego lub innych materiałach udostępnionych przez Ardor Auctions na aukcji. W każdym przypadku zmiana warunków może nastąpić poprzez stosowny aneks bądź ogłoszenie podane do wiadomości przez aukcjoner przed rozpoczęciem aukcji. Poprzez licytację na aukcji, niezależnie czy osobistą, czy za pośrednictwem przedstawiciela, czy też na podstawie złożonego zlecenia licytacji telefonicznej lub z limitem, licytujący i kupujący wyrażają zgodę na brzmienie niniejszych WARUNKÓW SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ ze zmianami i uzupełnieniami.

2. Ardor Auctions JAKO POŚREDNIK HANDLOWY

Ardor Auctions występuje jako zastępca pośredni działający w imieniu własnym, lecz na rachunek komitenta uprawnionego do rozporządzenia Obiektem, chyba że inaczej zastrzeżono w katalogu, jego zmianach lub w ogłoszeniach podanych do wiadomości przed aukcją.

3. LICYTOWANIE NA AUKCJI

1) Ardor Auctions może według swojego uznania odmówić dopuszczenia niektórych osób do udziału w aukcji lub sprzedaży poaukcyjnej. Wszyscy licytujący muszą zarejestrować się przed aukcją, dostarczyć wymagane informacje przewidziane w formularzu rejestracji, okazać dokument potwierdzający tożsamość oraz odebrać liżak z numerem licytacyjnym. 2) Dla wygody licytujących, którzy nie mogą uczestniczyć w aukcji osobiście, Ardor Auctions może zrealizować pisemne zlecenie licytacji. W takim przypadku nieobecni licytujący powinni wypełnić formularz „zlecenie licytacji”, który można znaleźć w katalogu, na stronie internetowej Ardor Auctions lub otrzymać w siedzibie Ardor Auctions. Kwoty wskazane przez licytującego w zleceniu licytacji nie powinny zawierać opłaty aukcyjnej i opłat dodatkowych, powinny być wyrażone w polskich złotych. Aukcjoner nie akceptuje zlecenia licytacji, w którym nie ma wskazanej maksymalnej kwoty, do której Ardor Auctions może zrealizować zlecenie. Ardor Auctions dołoży starań, aby klient zakupił wybrany obiekt w możliwie jak najniższej cenie, nie niższej jednak niż cena minimalna. Jeśli limit podany przez licytującego jest niższy niż cena minimalna, a stanowi jednocześnie najwyższą ofertę, wówczas dochodzi do transakcji warunkowej. W przypadku dwóch lub większej ilości zleceń z takim samym limitem decyduje kolejność zgłoszeń. Wszystkie zlecenia licytacji wraz z fotokopią dokumentu tożsamości umożliwiającym weryfikację danych

osobowych powinny być przesłane (pocztą, faxem bądź e-mailem) albo dostarczone osobiście do siedziby Ardor Auctions przynajmniej 24 godziny przed rozpoczęciem aukcji. Dostarczone później zlecenia mogą nie być zrealizowane. 3) Od osób zainteresowanych licytacją przez telefon wymaga się zgłoszenia chęci licytacji telefonicznej poprzez wypełnienie formularza „zlecenie licytacji”, dostępnego w katalogu, na stronie internetowej Ardor Auctions lub w siedzibie Ardor Auctions. Wszystkie zlecenia licytacji powinny być przesłane (pocztą, faxem, mailem) lub dostarczone osobiście do siedziby Ardor Auctions przynajmniej 24 godziny przed rozpoczęciem aukcji. Wymaga się również przesłania fotokopii dokumentu tożsamości w celu weryfikacji danych osobowych. Dostarczone później zlecenia mogą nie być zrealizowane. Licytacją telefoniczną może być nagrywana, złożenie zlecenia jest równoznaczne z wyrażeniem zgody na nagrywanie rozmowy telefonicznej. Na wypadek trudności z połączeniem telefonicznym licytujący może określić na zleceniu limit, do którego pracownik domu aukcyjnego będzie licytował pomimo braku połączenia. Jeśli żaden limit nie jest określony na zleceniu, pracownik domu aukcyjnego uznaje w takim wypadku, że klient oferuje przynajmniej cenę wywoławczą. 4) Podczas licytacji, zarówno osobistej, telefonicznej, jak i za pośrednictwem pracownika Ardor Auctions, licytujący bierze osobistą odpowiedzialność za zapłatę za wylicytowane Obiekty, co opisane jest dokładniej w paragrafie 3 punkcie 5 poniżej, chyba że przed rozpoczęciem aukcji zostało wyraźnie uzgodnione na piśmie z Ardor Auctions, że oferent jest pełnomocnikiem zidentyfikowanej osoby trzeciej akceptowalnej przez Ardor Auctions. 5) Usługa licytacji na podstawie zlecenia licytacji nie podlega żadnej opłacie. Ardor Auctions zobowiązuje się dochować należytej staranności w realizacji zleceń, jednak nie ponosi odpowiedzialności za niezrealizowanie takich ofert, chyba że wina za brak realizacji zlecenia leży wyłącznie po stronie Ardor Auctions

4. PRZEBIEG AUKCJI

1) O ile nie zastrzeżono inaczej poprzez symbol, każdy obiekt oferowany jest z zastrzeżeniem ceny minimalnej, która jest poufną najniższą ceną sprzedaży uzgodnioną między Ardor Auctions i komitentem. 2) Aukcjoner może w każdym momencie aukcji wycofać którykolwiek obiekt, ponownie zaoferować przedmiot do sprzedaży (również bezpośrednio po uderzeniu młotkiem) w razie zaistnienia błędu bądź sporu co do wyniku licytacji. W powyższym przypadku aukcjoner może podjąć wszelkie działania, które uzna za stosowne i racjonalne. Jeżeli jakikolwiek spór co do wyniku licytacji powstanie po aukcji, wynik sprzedaży w ramach aukcji uznaje się za ostateczny. 3) Aukcjoner rozpoczyna licytację i decyduje o wysokości kolejnych postąpień. W celu osiągnięcia ceny minimalnej obiektu aukcjoner i pracownicy Ardor Auctions mogą składać w toku licytacji oferty w imieniu komitenta

III. AFTER THE AUCTION

1. Payment

The Buyer is obliged to pay for the won Lots within four working days from the Auction. Should the Buyer fail to pay on time, statutory interest may be charged for the delay period. We accept payments in cash, by card payment (MasterCard, VISA) or bank transfer to our bank account number: Pekao SA 94 1240 6292 1111 0010 7207 4917. Payment title should include the name and date of the auction, as well as the name and number of the Lot.

2. Payment in currencies other than Polish Zloty

All the transactions are made in Polish Zloty. However, upon special request we may accept payments other currencies, such as Euros, US Dollars or British Pounds after prior notice. Value of transactions paid in currencies other than Polish Zloty will be increased by a handing fee (1 % of the total transaction value). The final amount is calculated according to the mBank's daily buying rate of a given currency.

3. Withdrawal from the contract

In the event of delayed payment we may withdraw from the contract after the additional term for payment of the amount due expires ineffectively.

4. Complaints

All the complaints are handled in accordance with the Polish law. If the person who purchases the Lot is a consumer, Ardor Auctions shall not be liable for physical defects under statutory warranty if they come to light after more than a year from handing the purchase over to the buyer. Ardor Auctions is not liable for hidden physical or legal

defects of purchased Lots towards non-consumers.

5. Receipt of the purchased Lot

Handing over the Lot requires the buyer to show a document proving their identity. Lots may be handed over to the buyer himself or to a holder of a written authorisation. This may occur only once full payment and outstanding payments resulting from previous purchases have been made. Purchased Lots should be received within 5 days after the auction. Should this period be exceeded, a storage fee of 300 Polish Zloty per day will be charged.

6. Shipping

Shipping of vehicles is left to the buyer. The Ardor Auctions auction houses may appoint companies who will help transport the vehicle, but will not bear responsibility for quality or execution of this service.

7. Export permit

According to the provisions of the Act of 23 July 2003 on the protection and care of historical monuments (Journal of Laws of 2003 No. 162, item 1568, as amended), in order to be able to export means of transport older than 50 years and worth more than 32 000 Polish Zloty, it is necessary to obtain permission from the relevant competent authority.

TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE listed below specify rights and obligations of bidders and buyers on the one side and The Ardor Auctions auction house and consignors on the other. All potential auction buyers should read TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALES carefully before taking part in the bidding.

TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE

1. INTRODUCTION

Each vehicle presented in the auction catalogue is destined for sale on conditions described in a) TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE, b) in other information specified in remaining parts of the auction catalogue, especially in the CUSTOMER'S GUIDELINE, c) in supplements to the auction catalogue or other materials made public by Ardor Auctions during the Auction. In any case conditions may be changed by means of an appropriate supplement or announcement voiced by the Auctioneer before the Auction. Bidders and buyers consent to the TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE with its amendments and supplements by taking part at the bidding, regardless of whether they do it personally, by a representative, telephone or limlot.

2. Ardor Auctions AS A TRADE INTERMEDIARY

Ardor Auctions acts as an indirect deputy acting on its own behalf, but for the account of a consignor entitled to the disposal of the Lot, unless provided otherwise in the catalogue, its amendments or announcements voiced prior to the auction.

3. BIDDING AT THE AUCTION

1) Ardor Auctions may prevent certain persons from taking part at the Auction or at the post-auction sale at its own discretion. All the bidders must register prior to the auction, deliver necessary information provided for in the registration form, present a document confirming their identity and receive a number plate. 2) For the sake of the convenience of bidders, who are not able attend the auction personally, Ardor Auctions may execute a written bidding order. In such case absent bidders should fill in the "bidding order" form, which can be found in the catalogue, on the Ardor Auctions website or in the office Ardor Auctions. Amounts specified in the bidding order shall not include auction fee and additional fees and should be expressed in Polish Zloty. The Auctioneer shall not accept a bidding order without the maximum amount, up to which Ardor Auctions may execute the order. Ardor Auctions will make any effort so that the customer can purchase the chosen Lot at the lowest possible price, but not below reserve price. Should the limit imposed by the bidder be lower than the reserve price, but at the same time be the highest offer, a conditional transaction takes place. Should there be two orders with equal limit, the sequence of bidding will decide. All the bidding orders together with photocopies of identity documents that allow for verification of personal data should be sent (via mail, fax

or e-mail) or delivered personally to the Ardor Auctions office at least 24 hours prior to the auction. Orders submitted after this point may not be executed. 3) Persons interested in taking part at the bidding via telephone are obliged to express their will of doing so by filling in the "bidding order" form, available in the catalogue, on the Ardor Auctions website or in the Ardor Auctions office. All bidding orders should be sent (via mail, fax or e-mail) or delivered personally to the Ardor Auctions office at least 24 hours prior to the auction. Photocopies of identity documents that allow for verification of personal data are also required. Orders submitted after this moment may not be executed. Telephone bidding may be recorded, by submitting order one giving a consent to recording the phone call. In the event of difficulties regarding the phone connection, the bidder may specify the highest amount up to which an employee of the auction house is entitled to bid for despite lack of connection. Should there be no limit specified on the order, the employee of the auction house assumes that the bidder is offering an amount at least equal to Reserve Price. 4) During the bidding, be it personal, telephone or via an Ardor Auctions employee, the bidder is personally responsible for making a payment for the won Lots, which is precisely described in paragraph No. 3, point 5 below, unless it was previously agreed with Ardor Auctions in form of a written statement, that the bidder is a plenipotentiary of an identified third party accepted by Ardor Auctions. 5) Bidding service based on the bidding form is free of charge. Ardor Auctions is obliged to execute orders with due diligence, but is not responsible for failing to do so, unless the fault lies solely with Ardor Auctions.

4. COURSE OF THE AUCTION

1) Each Lot is offered subject to a Reserve Price, which is a confidential sales price set by Ardor Auctions and the consignor, unless provided otherwise via symbol. 2) The Auctioneer may withdraw any Lot at any point of the auction, or put it back on offer once again (also directly after the hammer fall) if any errors or disputes as to the results of bidding should arise. In such event the Auctioneer may undertake any action they deem appropriate and reasonable. Should any dispute as to the outcome of bidding arise after the auction, the outcome of the auction is deemed final. 3) The Auctioneer starts the bidding and decides on how high increments should be. In order to meet the Reserve Price of the Lot, the Auction Organiser and employees of Ardor Auctions may submit offers on behalf of a consignor in the course of bidding without hinting at the fact they're doing so on their behalf, be it by making subsequent bidding offers, or making offers in response to offers made by other

bez wskazania, że czyni to w imieniu komitenta, bądź to przez składanie następujących po sobie ofert licytacyjnych, bądź też oferty w odpowiedzi na oferty składane przez innych oferentów, jeżeli nie ma żadnych ofert na dany Obiekt, aukcjoner może uznać przedmiot za niesprzedany; 4) Ceny na aukcji podawane są w polskich złotych i w tej walucie powinna być dokonana płatność, chyba, że Obiekt w katalogu jest wyceniony w innej walucie: euro lub dolarach amerykańskich. Licytacja jest wtedy przeprowadzana w walucie wyceny katalogowej. W odpowiedzi na potrzeby klientów zagranicznych estymacje w katalogu aukcyjnym mogą być podawane także w euro, funtach brytyjskich i dolarach amerykańskich, odzwierciedlając w przybliżeniu cenę przy obecnym kursie waluty. Stosownie do tego estymacje podawane w euro, funtach brytyjskich i dolarach amerykańskich mają charakter wyłącznie orientacyjny; 5) Licytujący, który zaoferował najwyższą kwotę zaakceptowaną przez aukcjonera, jest zwycięzcą licytacji. Uderzenie młotkiem przez aukcjonera oznacza akceptację najwyższej oferty i zawarcie umowy sprzedaży między Ardor Auctions a kupującym. Ryzyko i odpowiedzialność za Obiekt przechodzący na własność kupującego opisane zostały w paragrafie 6 poniżej; 6) Każda poaukcyjna sprzedaż Obiektów oferowanych na aukcji podlega również WARUNKOM SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ.

5. CENA NABYCIA I OPŁATA AUKCYJNA

1) Do kwoty wylicytowanej doliczana jest opłata aukcyjna oraz opłaty dodatkowe wynikające z oznaczeń katalogowych Obiektu. Opłata aukcyjna stanowi część końcowej ceny Obiektu i reprezentuje 15% kwoty wylicytowanej; 2) Do kwoty wylicytowanej mogą zostać doliczone inne podatki i opłaty, jeśli w katalogu zaznaczone to zostało odpowiednimi oznaczeniami; 3) Jeśli nie uzgodniono inaczej, kupujący jest zobowiązany uiścić należność w terminie 5 dni od daty aukcji, niezależnie od uzyskania pozwolenia na eksport czy innych pozwoleń. Opłaty mają być uiszczone w polskich złotych gotówką, kartą lub przelewem bankowym: a) Ardor Auctions akceptuje płatność kartami płatniczymi MasterCard, VISA b) Ardor Auctions akceptuje płatność przelewem bankowym na konto Pekao SA 94 1240 6292 1111 0010 7207 4917. W tytule prosimy wpisać nazwę aukcji, datę aukcji, nazwę oraz numer Obiektu; 4) Własność zakupionego Obiektu nie przejdzie na kupującego, dopóki Ardor Auctions nie otrzyma pełnej ceny nabycia za Obiekt, w tym opłaty aukcyjnej. Ardor Auctions nie jest zobowiązana do przekazania Obiektu kupującemu do chwili przeniesienia własności Obiektu na kupującego. Wcześniejsze przekazanie Obiektu kupującemu nie jest równoznaczne z przeniesieniem prawa własności Obiektu na kupującego ani zwolnieniem z obowiązku zapłaty przez niego ceny nabycia.

6. ODBIÓR ZAKUPU

1) Odbiór wylicytowanych pojazdów jest możliwy po dokonaniu wpłaty pełnej ceny nabycia oraz uregulowaniu innych płatności wobec Ardor Auctions i spółek powiązanych. Jak tylko nabywca spełni wszystkie wymagania, powinien skontaktować się z domem aukcyjnym, aby umówić się na odbiór pojazdu; 2) Kupujący powinien odebrać zakupiony Obiekt w terminie 5 dni od daty aukcji. Po tym terminie Ardor Auctions transportuje wszystkie wylicytowane pojazdy do magazynu zewnętrznego, a kupujący obciążony zostanie kosztami transportu oraz magazynowania. Wielkość opłat będzie uzależniona od operatora magazynu. Zaakceptowanie niniejszego regulaminu równoznaczne jest z zaakceptowaniem regulaminu spółki magazynowej. Po upływie 5 dni od daty aukcji na kupującego przechodzi ryzyko utraty i uszkodzenia nieodebranego Obiektu, a także ciężary związane z takim Obiektem, w tym koszty jego ubezpieczenia. Ardor Auctions odpowiada względem kupującego za szkody z tytułu straty lub uszkodzenia Obiektu, jednak jedynie do wysokości ceny nabycia Obiektu.

3) Jeżeli klient sam wybierze firmę transportową, jej przedstawiciel powinien skontaktować się z Ardor Auctions telefonicznie przed planowanym odbiorem pojazdu; 4) Ardor Auctions będzie wymagał okazania dowodu osobistego przed przekazaniem Obiektu nabywcy bądź jego przedstawicielowi, który dodatkowo powinien posiadać pisemne upoważnienie od nabywcy

7. BRAK PŁATNOŚCI

Bez uszczerbku dla innych praw sprzedający, w przypadku gdy nabywca nie uiści pełnej ceny nabycia za Obiekt w terminie 5 dni od daty aukcji, Ardor Auctions może zastosować jeden lub kilka z poniższych środków prawnych: a) przechować Obiekt w magazynie Ardor Auctions m lub w innym miejscu na ryzyko i koszt klienta; b) odstąpić od sprzedaży Obiektu, zatrzymując dotychczasowe opłaty na poczet pokrycia szkód; c) odrzucić zlecenie nabywcy w przyszłości lub zrealizować takie zlecenie pod warunkiem uiszczenia kaucej; d) naliczać odsetki ustawowe w wysokości 12% w skali roku od dnia wymagalności płatności do dnia zapłaty pełnej ceny nabycia; e) odsprzedać Obiekt na aukcji lub prywatnie z estymacjami i ceną minimalną ustaloną przez Ardor Auctions. Jeśli Obiekt na drugiej aukcji sprzedaje się za kwotę niższą niż cena nabycia, na której kupujący wylicytował Obiekt, nabywca pozostający w zwolecie będzie zobowiązany do pokrycia różnicy wraz z kosztami przeprowadzenia dodatkowej aukcji; f) wszczęć postępowanie sądowe przeciwko kupującemu w celu odzyskania zaległości; g) potrącić należności nabywcy względem Ardor Auctions z wierzitelności wobec tego nabywcy wynikających z innych transakcji; h) podjąć wszelkie inne działania odpowiednie do zaistniałych okoliczności.

8. DANE OSOBOWE KLIENTA

W związku ze świadczonymi usługami oraz wymogami prawnymi związanymi z przeprowadzeniem aukcji Ardor Auctions może wymagać od klientów podania danych osobowych lub w niektórych przypadkach (np. w celu sprawdzenia wypłacalności, poświadczenia tożsamości klienta lub w celu uniknięcia fałszerstwa) pozyskać dane o kliencie od osób trzecich. Ardor Auctions może również wykorzystać dane osobowe dostarczone przez klienta w celach marketingowych, dostarczając materiały o produktach, usługach bądź wydarzeniach organizowanych przez Ardor Auctions oraz spółki powiązane. Zgadzając się na WARUNKI SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ i podając dane osobowe, klienci zgadzają się, że Ardor Auctions i spółki powiązane mogą wykorzystywać te dane do ww. celów. Jeśli klient chciałby uzyskać więcej informacji o polityce prywatności, skorygować swoje dane lub zrezygnować z dalszej korespondencji marketingowej, prosimy o kontakt telefoniczny lub mailowy

9. OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI

1) Ardor Auctions wyłącza wszelkie gwarancje w najszerszym zakresie dopuszczonym prawem; 2) Całkowita odpowiedzialność Ardor Auctions będzie ograniczona wyłącznie do ceny nabycia zapłaconej przez kupującego; 3) Ardor Auctions nie jest odpowiedzialna za pomyłki słowne czy na piśmie w informacjach podanych klientom oraz nie ponosi odpowiedzialności wobec żadnego licytującego za błędy w trakcie prowadzonej aukcji lub popełnione w innym zakresie związanym ze sprzedażą pojazdu; 4) Ardor Auctions nie bierze odpowiedzialności wobec kupującego za szkody przewyższające cenę nabycia, niezależnie czy taka szkoda jest charakteryzowana jako bezpośrednia, pośrednia, szczególna, przypadkowa czy następca. Ardor Auctions nie jest zobowiązane do zapłaty odsetek od ceny zakupu; 5) Żaden przepis w niniejszych WARUNKACH SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ nie wyklucza lub nie ogranicza odpowiedzialności Ardor Auctions wobec kupującego, wynikającej z jakiegokolwiek oszustwa bądź świadomego wprowadzenia w błąd, lub z winy umyślnej.

10. PRAWA AUTORSKIE

Prawa autorskie do wszystkich zdjęć, ilustracji i tekstów związanych z Obiektem, sporządzonych przez lub dla Ardor Auctions, włączając zawartość tego katalogu, stanowią własność Ardor Auctions. Nie mogą być one wykorzystane przez kupującego ani inne osoby bez uprzedniej zgody pisemnej Ardor Auctions.

11. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1) Niniejsze WARUNKI SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ wraz z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami, o których mowa w paragrafie 1 powyżej, wyczerpują całość praw i obowiązków pomiędzy stronami w odniesieniu do sprzedaży Obiektu; 2) Wszelkie zawiadomienia powinny być kierowane na piśmie na adres Ardor Auctions. Powiadomienia kierowane do klientów będą przesyłane na adres podany w ostatnim piśmie do Ardor Auctions; 3) Jeśli jakiegokolwiek z postanowień WARUNKÓW SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ okazałoby się nieważne, bezskuteczne lub niemożliwe do zastosowania, pozostałe postanowienia będą nadal obowiązywać. Brak działania lub opóźnienie w wykonywaniu praw wynikających z WARUNKÓW SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ nie oznacza zrzeczenia się praw lub zwolnienia z obowiązków ani nie uchyla obowiązywalności całości bądź części z postanowień WARUNKÓW SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ.

12. PRAWO OBOWIĄZUJĄCE

Prawa i obowiązki stron wynikające z niniejszych WARUNKÓW SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ, przebieg aukcji i jakiegokolwiek sprawy związane z powyższymi postanowieniami podlegają prawu polskiemu. Dom Aukcyjny Ardor Auctions w szczególności zwraca uwagę na przepisy: 1) ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162 poz. 1568, z późn. zm.) – wywóz określonych Obiektów poza granice kraju wymaga zgody odpowiednich władz; 2) ustawy z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach (Dz. U. z 1997 r. Nr 5, poz. 24, z późn. zm.) – muzea rejestrowane mają prawo pierwokupu zabytków bezpośrednio na aukcji za kwotę wylicytowaną powiększoną o opłatę aukcyjną; 3) ustawy z dnia 16 listopada 2000 r. o przeciwdziałaniu wprowadzaniu do obrotu finansowego wartości majątkowych pochodzących z nielegalnych lub nieujawnionych źródeł oraz o przeciwdziałaniu finansowaniu terroryzmu (Dz. U. z 2000r. Nr 116, poz. 1216 z późn. zm.) – Dom Aukcyjny jest zobowiązany do zbierania danych osobowych nabywców dokonujących transakcji w kwocie powyżej 15 000 euro.

13) STAN TECHNICZNY

Wszelkie informacje na temat stanu technicznego pojazdu mają charakter tylko informacyjny. Mimo dbałości o jakość i rzetelny opis pojazdów w katalogu Ardor Auctions nie odpowiada za ocenę stanu technicznego pojazdu. Pojazd jest sprzedawany bez jakichkolwiek gwarancji wydawanych przez Ardor Auctions.

bidders. Should there be no bidding offers for a given Lot, the Auctioneer may deem the Lot unsold. 4) Prices during the auction are expressed in Polish Zloty. The payment should be made in this currency, unless the Lot is priced in Euros or US Dollars according to the catalogue. Bidding is then conducted in the same currency as the one specified in catalogue pricing. In order to cater for the demands of our foreign customers, estimates in the catalogue can be expressed in Euros, British Pounds or US Dollars, reflecting the approximate price given the current exchange rate. Estimates expressed in Euros, British Pounds or US Dollars are purely indicative. 5) The bidder who offered the highest amount accepted by the Auctioneer wins the bidding. The Stroke of the hammer means that the highest offer has been accepted and that a purchase agreement between Ardor Auctions and the buyer has been made. Risk and liability for the Lot which becomes the property of the buyer, have been described in paragraph 6 below. 6) Each post-auction sale of Lots offered on auction are also subject to TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE.

5. PURCHASE PRICE AND BUYER'S PREMIUM

Buyer's premium and additional fees mentioned in the catalogue are charged on top of the hammer price. Buyer's premium is a part of the final price of the Lot and is set at 15 per cent of the bid price. 2) Other taxes and fees may be charged on top of the hammer price, if it was explicitly stated in the catalogue in form of appropriate markings. 3) Unless agreed otherwise, the buyer is obliged to pay the full purchase price for a given lot within five days from the auction, regardless of whether they obtained export permit or other permits. Payments shall be made in Polish Zloty in cash, by credit card or via money transfer: a) Ardor Auctions only accepts payment by Master Card or VISA payment cards b) Ardor Auctions only accepts money transfers to the bank account with following credentials: Ardor Auctions sp. z o.o. Warszawa, ul. Klimczaka 1, bank account number: Pekao SA 94 1240 6292 1111 0010 7207 4917. The transfer title should include the name of the auction, its date, Lot name and number. 4) Ownership of the Lot shall not be transferred to the Buyer unless Ardor Auctions has received the full purchase price of the Lot, including the Auction Fee. Ardor Auctions is not obliged to hand the Lot over to the customer unless ownership is transferred to the Buyer. Earlier handover is not equal to transferring ownership of the Lot to the Buyer or waiving the obligation to pay the purchase price.

6. PURCHASE HANDOVER

1) Handing over vehicles purchased at auction to the Buyer is only possible after the full purchase price and other payments to Ardor Auctions and its subsidiaries are paid. As soon as the Buyer meets those requirements, they should contact the auction house, to arrange the handover of the vehicle. 2) The Buyer should receive the purchased Lot within five days from the auction. After that Ardor Auctions transports all vehicles sold at auction to an external warehouse, passing the costs of shipping and storage on to the buyer. The cost will depend on the operator of the warehouse. Accepting these Terms and Conditions is equal to accepting the Terms and Conditions of the warehouse company. After five days from the auction the buyer bears the risk of losing or damaging the unreceived Lot, as well as burdens related to such Lot, such as insurance costs. Ardor Auctions is liable to the buyer for damages arising from losing or damaging the Lot, but only to an amount equal to its purchase price. 3) Should the customer choose a shipping company themselves, its representative should contact Ardor Auctions by telephone prior to planned vehicle receipt. 4) Ardor Auctions will require an identity card prior to handing the Lot over to the buyer or their representative, who also should have a written authorization from the Buyer at their disposal.

7. MISSING PAYMENT

Should the Buyer fail to pay the full purchase price for a given lot within five days from the auction, Ardor Auction may take one of the following legal actions without prejudice to any other rights which the seller may have: a) store the Lot in the Ardor Auctions storage facility or other in other storage space at the customer's expenses and risks; b) withdraw from the sales agreement while retaining all the fees to cover the damage.; c) reject the buyer's order in the future or process the order provided that he pays a deposit; d) charge interest at a yearly rate of 12 per cent from the date of due payment till the day of actual payment; e) sell the Lot at an auction or privately with estimations and reserve price set by Ardor Auctions. Should a Lot be sold at the second auction for a smaller amount than the purchase price bid by the original buyer, the buyer in default shall be obliged to cover the difference together with the cost of conducting another auction; f) initiate legal proceedings against the Buyer in order to recover default payments; g) offset receivables of Ardor Auctions from a claim against this buyer resulting from other transactions; h) undertake any other actions appropriate to existing circumstances.

8. CUSTOMER PERSONAL DATA

In relation to provided services and legal requirements related to conducting auctions, Ardor Auctions may require customers' personal data or obtain such data from third parties in specific cases (e.g. to check solvency, prove identity or to prevent fraud). Ardor

Auctions may also use customers' personal data for marketing purposes, providing materials on products, services or events organised by Ardor Auctions or its subsidiaries. By agreeing to TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE and providing personal data, customers also give consent to Ardor Auctions and its subsidiaries to use this data to the aforementioned purposes. Should a customer want to obtain additional information on our privacy policy, amend their personal data or opt out of further marketing correspondence, we encourage them to contact us via email or telephone.

9. LIMITATION OF LIABILITY

1) Ardor Auctions excludes all the guarantees to the extent permitted by law. 2) Ardor Auctions' sole responsibility shall be limited to the transaction price paid by the buyer. 3) Ardor Auctions is not responsible for verbal or non-verbal errors in information given to customers, nor is it liable to any of the bidders for errors occurring during the auction or made in other respect, related to sale of the vehicle. 4) Ardor Auctions shall not be liable to the buyer for damages worth more than the purchase price, regardless of whether such damage is labelled as direct, indirect, particular, incidental or consequent. Ardor Auctions shall not be liable to pay interest on purchase price. 5) No regulation in these very TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE excludes or limits responsibility of Ardor Auctions towards the buyer arising out of any fraud, fraudulent misrepresentation or intentional fault.

10. COPYRIGHT

Copyright of the photographs, illustrations or texts related to the Lot, prepared by or for Ardor Auctions, including the content of this very catalogue, are a property of Ardor Auctions. They cannot be used by a Buyer or any other persons without prior written consent of Ardor Auctions.

11. GENERAL RULES

1) These TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE, together with amendments and supplements introduced later, mentioned in the 1st paragraph above, exhaust the entirety of laws and obligations between parties in relation to sales of the Lot. 2) Any notifications should be sent directly to Ardor Auctions in a written form. Notifications addressed to the customers will be sent to the address specified in the last written statement addressed to Ardor Auctions. 3) Should any of the regulations included in the TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE turn out to be null and void, unenforceable or impossible to apply, the rest of the regulations shall still prevail. Lack of action or delay in exercising any of the rights arising out of e TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE is not equal to waiving the rights or exemptions from any duties, nor does it repeal the effectiveness of all the regulations included in TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE.

12. PREVAILING LAW

Laws and obligations of parties arising out of these TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE, conduct of the auction and any matters related to those provisions are subject to Polish law. Auction house Ardor Auctions pays particular attention to provisions of:

- 1) Act of 23 July 2003 on The Protection and Care of Historical Monuments (Journal of Laws of 2003 No. 162, item 1568, as amended), in order to export certain items it is necessary to obtain permission from the relevant competent authority.
- 2) According to the provisions of the Act of 21st November 1996 on Museums (Journal of Laws of 2003 No. 5, item 24, as amended) – registered museums have pre-emption right to acquire monuments sold at the Auction at the bid price plus auction fee,
- 3) Act of 16th November 2000 on Prevention of Bringing any Asset Values Originating from Illegal or Undisclosed Sources into Financial Circulation and on Counteracting the Financing of Terrorism (Journal of Laws of 2000 No. 116, item 1216, as amended) – Auction Organiser is obliged to collect personal data of Buyers who make transactions worth more than 15 000 Euros.

13. TECHNICAL CONDITION

Any information regarding the technical condition are purely indicative. Despite our attempts to maintain the best possible quality and create an accurate description of vehicles featured in the catalogue, Ardor Auction is not responsible for the actual technical condition of the vehicle. The car is sold without any warranties issued by Ardor Auctions.

Jenny Nowosielski
apaszka damska



Gallery & Art Boutique



CIESZ SIĘ SZTUKĄ, NA CO DZIEŃ

limitowane edycje serigrafii, inkografii i upominków
inspirowanych sztuką

Zapraszamy do butik w Galerii Mokotów lub na Marszałkowską 34/50

desamodern.pl



Pierścionek ART DÉCO z początku XX wieku



WYJĄTKOWA BIŻUTERIA
ZAREZERWOWANA DLA NAJBLIŻSZYCH



Wojciech Fangor, „SU 16”, 1972 r.

SZTUKA WSPÓŁCZESNA

KLASYCY PO 1945

Aukcja 5 października 2017 r., godz. 19

wystawa obiektów: 25 września – 5 października 2017 r.



Dom Aukcyjny Desa Unicum, ul. Marszałkowska 34-50, Warszawa, tel. 22 584 95 34, www.desa.pl



Zofia Stryjeńska, Zaloty

SZTUKA DAWNA

XIX WIEK - MODERNIZM - MIĘDZYWOJNIE

Aukcja 12 października 2017 r., godz. 19

wystawa obiektów: 2 - 12 października 2017 r.





LIBERTY

BURAKOWSKA 4
WARSZAWA

PLANOWANE OTWARCIE
2020
PLANNED OPENING

www.liberty-tower.pl



STANDARD
LEED PLATINIUM
USGBC





M3

ardorauctions.pl

CENA 39 zł (z 5% VAT)