



SAMOCCHODY KLASYCZNE I ZABYTEKOWE

AUKCJA 28 WRZEŚNIA 2019 WARSZAWA





SAMOCHODY KLASYCZNE I ZABYTKOWE

AUKCJA

28 WRZEŚNIA 2019 (SOBOTA) GODZ. 17

WYSTAWA PRZEDAUKCYJNA:

9 -28 WRZEŚNIA 2019 9:00-21:00

MIEJSCE AUKCJI I WYSTAWY

TEREN FSO

UL. JAGIEŁOŃSKA 88B

WARSZAWA

HARMONOGRAM

DATA: 28 WRZEŚNIA 2019

Miejsce: Teren FSO, Ul. Jagiellońska 88B, Warszawa

PLAN WYDARZENIA:

9-28 września

9:00-21:00 – wystawa obiektów

28 września

17:00 – początek licytacji

Już teraz zachęcamy do rejestracji jako kupujący. W tym celu należy wypełnić formularz dostępny na naszej stronie internetowej. Aby przystąpić do licytacji, zapraszamy do punktu rejestracji, który znajdą Państwo przy wejściu do hali na terenie wystawy przy ul. Jagiellońska 88B. Po dopełnieniu formalności otrzymają Państwo komplet informacji oraz liżak 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.





ZARZĄD DESA UNICUM SA



JULIUSZ WINDORBSKI
Prezes Zarządu



JAN KOSZUTSKI
Wiceprezes Zarządu



MAŁGORZATA KULMA
Członek Zarządu,



IZA RUSINIAK
Członek Zarządu,
Dyrektor Departamentu



AGATA SZKUP
Członek Zarządu,
Dyrektor Departamentu

SEKRETARIAT ZARZĄDU

tel. 22 163 66 65

DZIAŁ MARKETINGU

Marta Czartoryska-Żak, Dyrektor Marketingu
tel. 662 280 480, m.czartoryska-zak@desa.pl

Marta Wiśniewska, Marketing Manager
tel. 795 122 709, m.wisniewska@desa.pl

Maria Olszak, Specjalista ds. marketingu
tel. 22 163 67 61, 795 122 723, m.olszak@desa.pl

PUBLIC RELATIONS

Agnieszka Marszał, Business & Culture
tel. 793 919 109, pr@desa.pl

DZIAŁ IT

Piotr Gołębiowski, Koordynator Projektów IT
tel. 502 994 225, p.golebiowski@desa.pl

Wojciech Kosmala, Digital Manager
tel. 664 150 861, w.kosmala@desa.pl

Dział Księgowości

Małgorzata Kulma, Główna Księgowa
tel. 22 163 66 80, m.kulma@desa.pl

Marlena Ulejczyk, Zastępca Głównej Księgowej
tel. 22 163 66 81, m.ulejczyk@desa.pl

Katarzyna Krzyżanowska, Księgowa
tel. 22 163 66 83, k.krzyzanowska@desa.pl

Dział Prawny

Wojciech Dziakowski, Radca Prawny
tel. 22 163 67 86, 664 981 452, w.dziakowski@desa.pl

DZIAŁ LOGISTYCZNY

Milena Lutomirska, Dyrektor Działu
tel. 795 122 714, m.lutomirska@desa.pl

Kacper Tomasziewicz, Kierownik
ds. transportów i logistyki
tel. 795 122 708, k.tomaszkiewicz@desa.pl

KONTA BANKOWE

mBank S.A. Swift: BREXPLPWWA3

PLN: 27 1140 2062 0000 2380 1100 1002

DESA UNICUM SA

ul. Piękna 1A, 00-477 Warszawa, tel. 22 163 66 00, e-mail: biuro@desa.pl

NIP: 527 26 44 731 REGON: 142733824 KRS 0000718495

Spółka zarejestrowana w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy XII Wydział Gospodarczy, kapitał zakładowy 85 055 000 zł

ARDOR AUCTIONS



PRZEMYSŁAW GRYGIENCZE
Dyrektor Operacyjny
przemyslaw.grygiencze@ardorauctions.pl
661 561 561



MATEUSZ KAZULA
Koordynator Aukcji
mateusz.kazula@ardorauctions.pl
661 561 169, 22 163 67 91

DEPARTAMENT SPRZEDAŻY



AGATA SZKUP
Dyrektor Departamentu Sprzedaży
a.szkup@desa.pl



ALEKSANDRA ŁUKASZEWSKA
Kierownik Galerii
a.lukaszewska@desa.pl



MICHAŁ BOLKA
Doradca Klienta



KAROLINA CIESIELSKA
Doradca Klienta
k.ciesielska@desa.pl



MALGORZATA NITNER
Doradca Klienta
m.nitner@desa.pl
22 163 67 02, 514 446 892



JADWIGA BECK
Doradca Klienta
j.beck@desa.pl
795 122 720



BARBARA RZEŚNA
Doradca Klienta
b.rzesna@desa.pl
22 163 67 10, 664 981 450



MAJA LIPIEC
Doradca Klienta
m.lipiec@desa.pl
22 163 67 07, 538 647 637



MARTA LISIAK
Doradca Klienta
m.lisiak@desa.pl
22 163 67 04, 788 265 344



ALEKSANDRA KASPRZYŃSKA
Doradca Klienta
506 252 031
a.kasprzyńska@desa.pl



KINGA JAKUBOWSKA
Doradca Klienta
698 668 221
k.jakubowska@desa.pl

BIURO OBSŁUGI KLIENTA

tel. 22 163 66 00, bok@desa.pl pon.-pt. 11-19, sob. 11-16



URSZULA PRZEPIÓRKA
Dyrektor Działu
u.przepiorka@desa.pl



ANNA MAZUREK
Specjalista ds. rozliczeń
a.mazurek@desa.pl
22 163 66 09



MAGDALENA OLTARZEWSKA
Asystent ds. rozliczeń
m.oltarzewska@desa.pl
22 163 66 03, 506 252 044



KORA KULIKOWSKA
Asystent ds. rozliczeń
k.kulikowska@desa.pl
22 163 66 20, 788 262 366



MICHALINA KOMOROWSKA
Asystent, Biuro Obsługi Klienta
m.komorowska@desa.pl
22 163 66 20, 882 350 575



KATARZYNA PACIOREK
Asystent, Biuro Obsługi Klienta
k.paciorek@desa.pl
22 163 66 03, 538 977 515



Szanowni Państwo,

28 września odbędzie się dwunasta licytacja samochodów klasycznych i pojazdów zabytkowych organizowana przez Ardor Auctions. Lista obiektów zawiera aż trzydzieści cztery pozycje. Oferta jest zróżnicowana zarówno pod kątem wieku pojazdów, ich przeznaczenia, miejsca produkcji czy co najważniejsze – ceny.

Najcenniejszymi autami tym razem są Porsche 356, Mercedes-Benz 190 SL, Austin-Healey 3000, Triumph TR3 czy Audi 100 Coupe. Rodzimą motoryzację reprezentują Fiat 126p oraz skuter WFM Osa. Nie zabrakło również takich evergreenów jak klasyczny Fiat 500, Porsche 911 czy młodsze odmiany roadsterów spod znaku Mercedesa. Cieszy nas obecność rzadszych modeli takich jak Opel Manta A oraz Triumph Dolomite Sprint. Pewnym ewenementem jest Citroen ID20, który został pomalowany przez duet artystów i jest jednocześnie traktowany jako dzieło sztuki. Środki z jego sprzedaży zasilą konto fundacji angażującej się między innymi w działalność edukacyjną w Afryce. Ciekawa historia łączy się również z BMW 524td, gdyż jest to pierwszy oficjalnie sprzedany nad Wisłę egzemplarz debiutującej wówczas (1988) nowej generacji serii 5 (E34). Od nowości w Polsce znajduje się również Fiat 1500 L, a więc jeden z bliskich krewnych naszego „dużego Fiata”. Klasyki ze Stanów Zjednoczonych pojawiają się w postaci dawnych bestsellerów – Forda serii F (250) oraz Chevroleta Corvette C3. Pod młotek wraz z Osą pójść również trzy inne jednoślady, wszystkie rodem z Włoch – mowa o kultowych Lambrettach z lat 50-tych.

Wyjątkowe jest również miejsce, w którym zgromadziliśmy te wszystkie eksponaty. Aukcja będzie miała miejsce w jednej z dawnych hal Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie. Zapraszamy wszystkich zainteresowanych – 28.09.2019 – na godzinę 17:00 pod adres - Jagiellońska 88 B - do wzięcia udziału w naszej kolejnej jesiennej imprezie.

Numer nadwozia: 599383300

OPEL MANTA **AL** 1970

Najmocniejszy wariant silnika zasilanego gaźnikiem, rzadko spotykana wersja AL w efektownym kolorze, samochód po częściowej renowacji w Polsce.

Opel Manta pojawił się w odpowiedzi na konkurencję ze strony Forda, który modelem Capri próbował podbić nową część rynku, a więc samochodu o sportowej sylwetce skierowanego do klasy średniej. Capri było nazywane „europejskim Mustangiem”, Manta w pewnym stopniu również czerpała ze wzorów amerykańskich, przywodząc na myśl stylistykę muscle carów, jednocześnie pewne tropy wskazują również na inspiracje włoską szkołą projektowania. Na pół miliona wyprodukowanych egzemplarzy Manty A to dowód na niewątpliwy sukces sprzedaży. Samochód był chętnie kupowany przez młodych kierowców i tuningowany, stąd narosło wokół niego trochę stereotypów. Z drugiej strony wykształcił wokół siebie pewien kult, szczególnie w rodzimych Niemczech, o czym świadczą chociażby poświęcone mu popularne produkcje filmowe takie jak „Manta Manta” czy „Manta – Der Film”.

Opel Manta AL wystawiona przez Ardor Auctions pochodzi z pierwszego roku modelowego – 1970. Szacowana liczba podobnych egzemplarzy, które wyjechały z fabryki to niecałe 1500. Prezentowane auto zostało zakupione kilka lat temu w Austrii, gdzie przez dłuższy czas było nieużywane, oficjalnie figurując jako wyrejestrowane. Po przyjeździe do Polski blacharka Opla została w całości odbudowana. Gotowe nadwozie odpowiednio zakonserwowano, zabezpieczono i polakierowano zgodnie z oryginałem. Kompleksowo zregenerowano układ zawieszenia oraz hamulcowy. Silnik nie był remontowany, wymieniono jedynie część podzespołów i materiałów eksploatacyjnych takich jak: pompa paliwa, pompa hamulcowa, uszczelka pod pokrywą zaworów, termostat, alternator, kopułka, świece, filtry czy oleje. Jedynie gaźnik wymagał większej interwencji i został naprawiony u doświadczonego specjalisty. Wnętrze Manty jest autentyczne i zachowane w dobrym stanie. Zewnętrzna galanteria jest kompletna, nieco więcej uwagi można poświęcić jeszcze elementom chromowanym oraz zamówić nowe uszczelki. Samochód jest zarejestrowany jako zabytek i gotowy do jazdy. Obecny właściciel kilkakrotnie uczestniczył nim w zlotach pojazdów zabytkowych pokonując dłuższe trasy.





Dane techniczne:

Silnik: 1.9l, R4

Moc: 90 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 17 500 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce jako pojazd zabytkowy

Cena wywoławcza: 26 000,00 zł



Numer nadwozia: 3892795

CITROËN ID20 1971

Przełomowa francuska limuzyna. samochód pomalowany przez duet artystów. znakomita inwestycja łącząca świat sztuki i motoryzacji.

Niesamowity Citroën DS był następcą równie legendarnego Traction Avant, wozem Charlesa de Gaulle'a i Fantomasa, do dziś pozostaje jedną z najjaśniejszych ikon francuskiej kultury motoryzacyjnej. W momencie debiutu zaskakiwał fantastycznym wręcz designem oraz prekursorskimi rozwiązaniami. Zaliczyć do nich można między innymi rozbudowany system hydrauliczny sterujący układami hamulców, zawieszenia, sprzęgła czy wspomaganie kierownicy oraz duże polacie karoserii wykonane z aluminium. DS przechodził kilka przeobrażeń i występował w różnych wersjach użytkowych, a nawet i w formie kabrioleta, będąc w produkcji przez trzy dekady w latach 1955-1975. Warto zaznaczyć, że w języku francuskim słowo samochód jest rodzaju żeńskiego, a ten model zwykło się nazywać „déesse” co znaczy tyle co „bogini”.

„DÉESSE nr.14 / DÉESSE No. 14” to zarazem samochód osobowy jak i dzieło sztuki. Pojazd został zakupiony kilka lat temu we Francji, gdzie w latach 90-tych był ponownie lakierowany, poza tym jest autentyczny i utrzymany w dobrej kondycji. W Polsce przechodził przegląd i serwis u wybitnego znawcy od Citroënów. Paulina Włostowska oraz Michał „Szczęsny” Szuwar wykonali na karoserii emblematy, nawiązujące do tych, które malowano na autach startujących w Rajdzie Monte Carlo na przełomie lat 60-tych i 70-tych. Praca jest swego rodzaju pastiszem, wzbogaconym o intrygujące autorskie znaki graficzne. Całość w swoim wyrazie artystycznym nawiązuje do tradycji ingerencji na karoseriach samochodów marki BMW, do działań takich artystów jak Frank Stella, Alexander Calder czy Andy Warhol, ale także do rysunku Marka Raczkowskiego „Jaguar Bóg” umieszczonego w 2017 roku na masce Jaguara XK8. Duet artystów podarował swoją pracę na 4 Aukcję Sztuki Współczesnej Fundacji Razem Pamoja, która odbyła się wiosną 2019 roku w Warszawie. Citroën zaś jest darem jego właścicieli, który ma pomóc fundacji Polska Haiti i Razem Pamoja w dokończeniu budowy szkoły podstawowej imienia Jana Pawła 2 w Jacmel na Haiti. Jego nabywca wpłaci wylicytowaną sumę na konto fundacji Razem Pamoja.

Dane techniczne:

Silnik: 2.0l, R4

Moc: 99 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła przednie

Odczyt licznika: 73 590 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 60 000,00 zł



Dane techniczne:

Silnik: 2.0l, R4

Moc: 100 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 70 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 145 000,00 zł



Numer nadwozia: TSF444L

TRIUMPH **TR3B** 1962

Tradycyjny brytyjski roadster w bardzo atrakcyjnej wersji, model utytułowany w sportach motorowych, samochód po drobiazgowej renowacji.

Triumph TR3 to legenda sportów samochodowych lat 50-tych i 60-tych, uczestnik takich prominentnych wydarzeń jak Rajd Monte Carlo, Le Mans czy Mille Miglia. Jest jednym z najbardziej udanych i popularnych modeli nie tylko serii TR, ale i w całej historii marki. Otwarty przedział pasażerski łatwo można było zakryć za pomocą miękkiego dachu i bocznych kurtyn z pleksiglasu. Jak na typowego roadstera przysłało, TR3 był przewidziany do podróży we dwójkę głównie w ładną pogodę, jednak można było również opcjonalnie zamówić do niego stalowy hardtop oraz dodatkowe siedzenie dla pasażera z tyłu. Sercem auta była dwulitrowa jednostka napędowa, relatywnie duża jak na tamte czasy, tym bardziej w tak niewielkim nadwoziu.

Prezentowany egzemplarz to rzadka 4-biegowa wersja "B" z 1962 roku, której wyprodukowano jedynie 530 sztuk. Niewielka waga i 100 koni mechanicznych pod maską zapewniają wyjątkowe wrażenia z jazdy. Auto przeszło kompletną, pedantyczną wręcz renowację. Setki godzin prac sprawiły, że Triumph jest jak nowy, nie tylko pod kątem mechanicznym, ale również od strony wizualnej. Soczysta czerwień lakieru dodaje mu jeszcze bardziej sportowego charakteru. Wnętrze wykonano z najlepszych materiałów: fornir deski rozdzielczej z Cieczota (Orzech Kalifornijski), tapicerkę zaś z włoskiej skóry. Samochód wyposażono również w oryginalną kierownicę oraz radio z epoki. Jest to znakomicie odbudowany pojazd, czego dowodem jest otrzymanie przez właściciela prestiżowego certyfikatu British Motor Industry Heritage Trust.



Numer nadwozia: SAJJDALW4CM481178

JAGUAR XJ12 SOVEREIGN 1988

Najwyższa wersja wyposażeniowa, dwanaście cylindrów w przystępnej cenie, najbardziej ceniony XJ z całej serii.

Model XJ Mark III można było nabyć w salonach Jaguara przez trzynaście lat (1979 – 1992). Już w roku 1987 pojawił się jego następca – XJ40, lecz był on krytykowany za prostokątne reflektory i zachowawczą stylistykę, stąd pozostawiono konserwatywnej klienteli możliwość zamawiania sprawdzonej konstrukcji o dobrze znanych kształtach. Najbardziej dojrzały przedstawiciel pierwszej serii XJ faktycznie wydaje się być z dzisiejszej perspektywy ponadczasowym klasykiem. Łączy w sobie piękne linie karoserii, tradycyjną elegancję oraz bogate wyposażenie. Pomimo iż nawet najmłodsze egzemplarze zasługują już na miano zabytku, XJ wciąż świetnie sprawdza się jako bardzo wygodny, ekskluzywny sedan do jazdy po mieście lub w dłuższe trasy.

Biały Jaguar opuścił fabrykę w roku 1988 jako - "Sovereign V12" - co oznaczało wówczas najwyższą możliwą wersję wyposażeniową w katalogu marki. Zgodnie z nazwą, pod maską znajduje się potężna dwunastocylindrowa jednostka o pojemności 5.3 litra sprzężona z automatyczną skrzynią biegów. Samochód jest utrzymany w dobrej kondycji. Punktowych interwencji wymagać będzie blacharka, jednak lakier prezentuje się przyzwoicie, zważywszy że w niektórych miejscach jest to wciąż pierwsza powłoka. Zachowały się również elementy dekoracyjne w postaci bocznych pasków. Wnętrze nie nosi wyraźnych śladów zużycia pomimo sporego przebiegu. Silnik pracuje równo, a przekładnia sprawnie zmienia przełożenia. Przedmiotowy XJ to przykład egzemplarza o autentycznym charakterze i stanowi świetną bazę do odświeżenia na wygodny i funkcjonalny pojazd zabytkowy.





Dane techniczne:

Silnik: 5.3l, VI2

Moc: 285 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów automatyczna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 298 000 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce jako pojazd zabytkowy

Cena wywoławcza: 12 000,00 zł





Numer nadwozia: MA254LD100202

MORRIS MINI 1966

Ikona brytyjskiej motoryzacji, samochód po remoncie blacharsko-lakierniczym, duży serwis mechaniczny wykonany w ostatnim czasie.

Mini jest jednym z najbardziej kultowych i rozpoznawalnych aut wszechczasów. W prestiżowym międzynarodowym konkursie na „Samochód XX wieku” zajęło drugie miejsce, ustępując na podium tylko Fordowi model „T”. Impulsem do stworzenia Mini był powojenny kryzys paliwowy w Europie, Brytyjczycy pragnęli odpowiedzieć na działania innych producentów, prezentujących małe i oszczędne pojazdy. Głównym założeniem angielskiego „auta dla ludu” było zmieszczenie się w wymiarach 10 x 4 x 4 stóp (3 x 1,2 x 1,2 m). Czterocylindrowy silnik został umieszczony z przodu, a napęd był przekazywany na przednie koła przez 4-biegową przekładnię. Auto było dostępne na rynku zarówno pod marką Austin, jak i Morris, które należały do konsorcjum British Motor Corporation. Na przestrzeni lat Mini przechodziło wiele modernizacji, jednak jego ikoniczny design nie zmienił się aż przez 41 lat produkcji. Samochód osiągał również sukcesy w sporcie, a legendarne rajdowe wersje Cooper S osiągają dziś na rynku coraz wyższe ceny i są poszukiwane przez kolekcjonerów.

Oferowany egzemplarz wyjechał z fabryki w roku 1966 jako Morris Mini 850. Kilka lat temu samochód przeszedł remont blacharsko-lakierniczy, stylizujący go na bardziej współczesną wersję. W trakcie prac renowacyjnych nadwozie zostało odpowiednio zabezpieczone antykorozyjnie. Wnętrze również zostało odnowione przy użyciu elementów z młodszych roczników, podobnie jak silnik, ponieważ pod maską pracuje jednostka o pojemności 1000 cm³, generująca 40 koni mechanicznych, dzięki czemu Mini jest całkiem żwawe na drodze. W ostatnim czasie przeszło dwa duże serwisy mechaniczne w renomowanym warszawskim warsztacie zajmującym się autami klasycznymi. Auto zarejestrowano na białe tablice, posiada aktualny przegląd techniczny oraz ubezpieczenie i w zasadzie jest gotowe do regularnej eksploatacji.



Dane techniczne:

Silnik: 1.0i, R4

Moc: 40 konie mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła przednie

Odczyt licznika: 13 000 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 19 000,00 zł



Numer nadwozia: WDB10704310002752

MERCEDES-BENZ

350 SL 1972

Wczesny reprezentant pierwszej serii modelu, manualna skrzynia biegów, świetny stan zachowania.

Rozwinięcie skrótu SL to „Sport Leicht”, co w języku niemieckim oznacza tyle co „sportowy i lekki”. Mercedes-Benz R107 był kolejnym wcieleniem, luksusowego roadstera ze Stuttgartu, co nie było łatwym zadaniem dla inżynierów, bowiem poprzednie generacje czyli kultowa „Pagoda” oraz pionierski 190 SL, wysoko postawiły poprzeczkę. Nowy projekt rozwijano w dużej mierze z myślą o rynku amerykańskim. Samochody sprzedawane za oceanem musiały spełniać tamtejsze normy, to też wyraźnie różniły się od wariantów europejskich. Zmiany obejmowały między innymi bardziej miękkie nastawy zawieszenia, silniki o obniżonym stopniu sprężania, większe zderzaki oraz inne przednie reflektory i zastosowanie świateł obrysowych. Budowa R107 miała miejsce w latach 1972-1989 i jest to jeden z najdłużej produkowanych modeli Mercedesa w całej historii marki.

Oferowany Mercedes 350 SL został dostarczony w 1972 roku na rynek francuski, a następnie wysłany przez swojego właściciela do USA (tzw. prywatny import), skąd w 2017 trafił do Polski. Auto jest ciekawym przykładem pierwszej serii modelu R107 z rynku europejskiego. Jest wyposażone w manualną skrzynię biegów oraz wiele rozwiązań charakterystycznych właśnie dla pierwszych roczników. Auto posiada „Clean Title”, a jego bezwypadkowość potwierdziły również wnikliwe oględziny przez rzeczoznawcę samochodów zabytkowych. Blacharka nie wymaga żadnych prac, a grubość połówki lakierniczej wskazuje na dwie warstwy. Po przyjeździe do Polski w środku wymieniono dywany i odświeżono elementy plastikowe oraz tapicerkę. Warsztat specjalizujący się w tym modelu wykonał przy aucie szereg prac serwisowych wraz z wymianą wybranych podzespołów. Proces naprawy został udokumentowany. Silnik i skrzynia biegów pracują bez zarzutu, zachęcając do rekreacyjnych przejażdżek, którym towarzyszy basowy pomruk widlastej ósemki i możliwość ręcznej zmiany przełożeń, rzadko spotykanej w późniejszych egzemplarzach.





Dane techniczne:

Silnik: 3.5l, V8

Moc: 195 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manual, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 126 000 mil

Stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 55 000,00 zł

Dane techniczne:

Silnik: 1.0l, R4

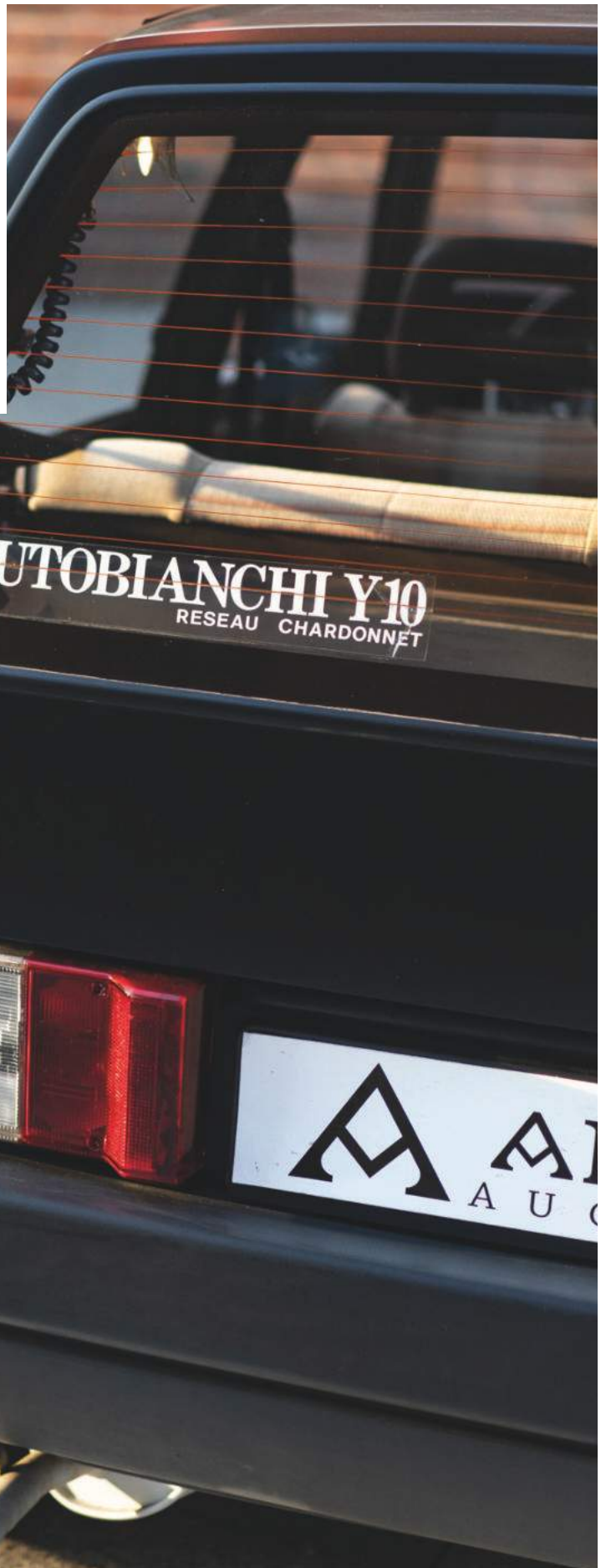
Moc: 45 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła przednie

Odczyt licznika: 39 000 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce jako pojazd zabytkowy

Cena wywoławcza: 9 000,00 zł



Numer nadwozia: ZAA1560000116373

AUTOBIANCHI Y10 1986

Rzadko spotykana w Polsce marka, egzemplarz z niskim przebiegiem, idealny klasyk do jazdy miejskiej.

Marka Autobianchi była wykorzystywana przez macierzysty koncern - FIAT - jako poligon doświadczalny dla nowych rozwiązań technicznych takich jak przedni napęd wprowadzony w modelu A112 czy silniki z rodziny FIRE. Wyposażenie Y10 mogło być bardzo luksusowe - klimatyzacja, szyberdach, turbosprężarka, bezstopniowa skrzynia automatyczna, elektroniczny licznik, skórzana tapicerka lub z alcantary czy elektrycznie otwierane szyby. Z zewnątrz uwagę zwraca designerski zabieg w postaci innego koloru klapy bagażnika, podkreślający jego nieprzeciętność. Wspomniane jednostki FIRE lubią wysokie obroty i zapewniają dobrą dynamikę, są ponadto ciche i mało awaryjne. Na pochwałę zasługuje również ergonomia, wyćiszenie, komfort oraz jakość wykonania mając w pamięci fakt, że jest to przecież klasa małych aut miejskich z lat 80-tych.

Przed przybyciem do Polski Autobianchi użytkowane było w Paryżu. Obecny przebieg to tylko 39.000 km. Auto jest w 100 % oryginalne, a wszystkie podzespoły są w świetnym stanie. Wrażenia z jazdy są pozytywne, samochód prowadzi się pewnie, a zawieszenie płynnie amortyzuje i wybiera nierówności. Pokonując zakręty łagodnie przechyla się na boki nasuwając skojarzenia z francuskimi pojazdami. Silnik entuzjastycznie reaguje na wciśnięcie pedału gazu, więc zwinna jazda w terenie zabudowanym jest przyjemnym doznaniem. Ten egzemplarz choć pozbawiony bogatych dodatków, przykuwa uwagę stonowaną i dopasowaną kolorystyką wnętrza oraz nadwozia. "Mały Włoch" uwodzi niebanalnym designem, a rzadkość występowania tej marki to jego dodatkowy atut.





Numer nadwozia: 1210428502743

MERCEDES-BENZ

190 SL 1959

Mniejszy brat słynnego Gullwinga, samochód fachowo odbudowany i użytkowany przez kilka lat, oferta atrakcyjna pod kątem inwestycyjnym.

Mercedes-Benz 190 SL to pierwszy powojenny roadster rodem ze Stuttgartu. Prekursor kultowej linii SL zadebiutował w roku 1954 i od razu stał się motoryzacyjną gwiazdą, wybraną przez wielu ówczesnych celebrytów takich jak: Grace Kelly, Frank Sinatra, Ingrid Bergman czy Alfred Hitchcock. Nazwa modelu wywodzi się od czterocylindrowej jednostki o pojemności 1900 cm sześciennych, generującej 105 koni mechanicznych. Osiągi samochodu nie były porywające, szczególnie w porównaniu do mocniejszego brata, a więc 300 SL, jednakże prowadzenie wciąż sprawiało dużą przyjemność, skrót SL bowiem rozwija się w języku niemieckim jako „Sport Leicht” tudzież „Super Leicht”, podkreślając lekkość całej konstrukcji. Przede wszystkim jednak było to bardzo eleganckie i stylowe auto, a jego popularność potwierdzają liczby – wyprodukowano prawie 26 000 egzemplarzy 190-tek.

Przedmiotowy egzemplarz pochodzi z roku 1959 roku i został zamówiony na rynek amerykański. Do Polski trafił w roku 2005 i został odrestaurowany przez wykwalifikowanych fachowców. Zdecydowano się na konfigurację kolorystyczną łączącą srebrny lakier z niebieskim wnętrzem, który jednak nie odpowiada fabrycznej specyfikacji z Datenkarte. Zachowano wiele autentycznych części, dbając również o detale takie jak: zgodne z epoką radio Becker czy ręcznie nakręcany zegarek wbudowany w klapkę schowka deski rozdzielczej. Pewnym odstępstwem, a właściwie modyfikacją, na jaką decyduje się część właścicieli w trakcie odbudowy 190 SL, jest zastosowanie gaźników marki Weber zamiast oryginalnych Solexów. Pierwsza rejestracja w kraju miała miejsce w roku 2008. Samochód od czasu renowacji przejechał około 2000 kilometrów, zaś łączny przebieg to niewiele ponad 40 000 KM.

Dane techniczne:

Silnik: 1.9l, R4

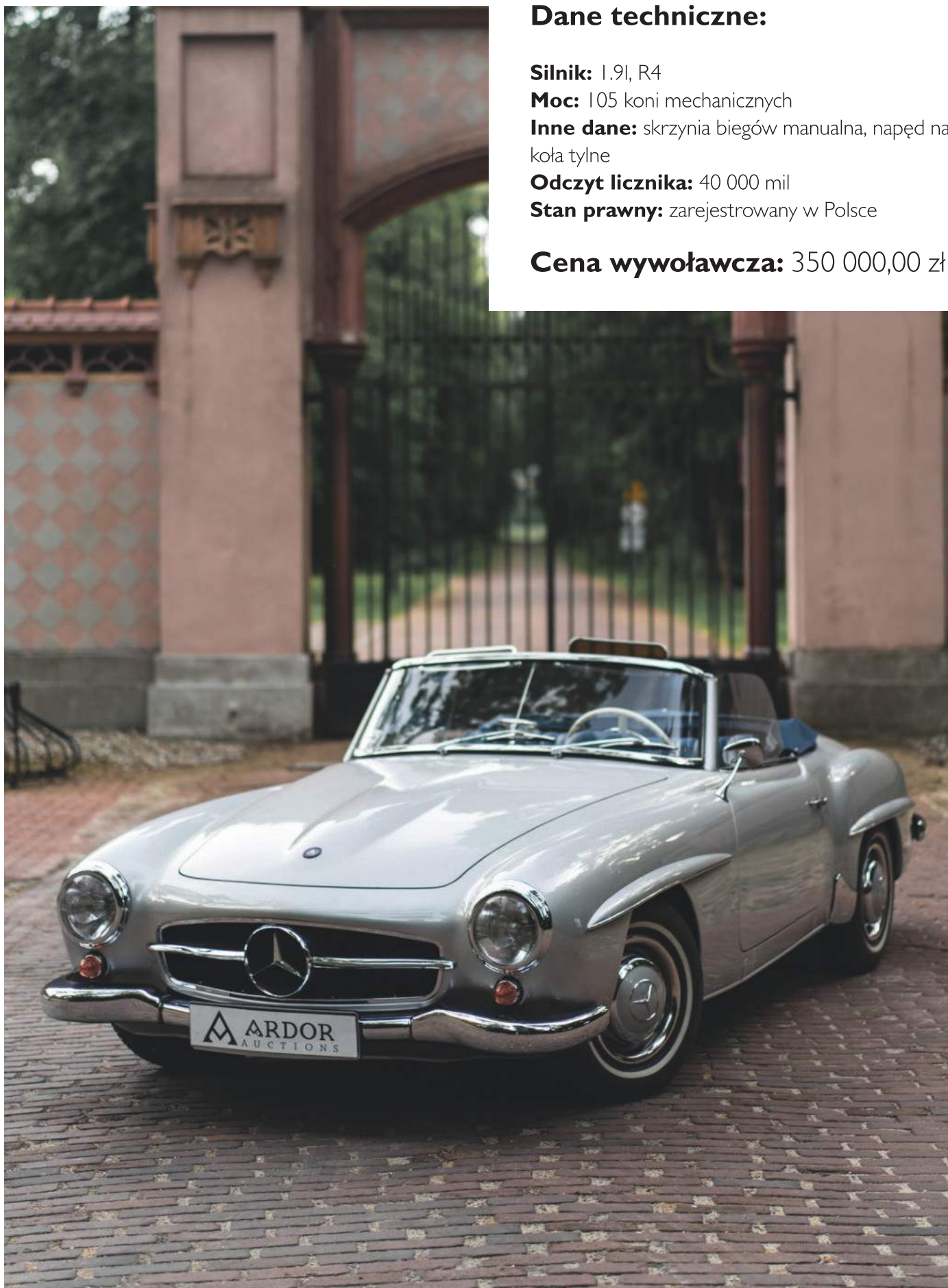
Moc: 105 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 40 000 mil

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 350 000,00 zł



Dane techniczne:

Silnik: 2.0i, R4

Moc: 100 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 54 000 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 50 000,00 zł





Numer nadwozia: 1721515

BMW 2000 1967

Prekursor późniejszych serii 5 i 7, pomysłowy tuning niepsujący zabytkowego charakteru, samochód bardzo sprawny mechanicznie.

Rodzina samochodów Neue Klasse była krokiem milowym w dziejach bawarskiej marki. Grupa zgrabnych sedanów oraz coupe inspirowana włoskimi wynalazkami z tego okresu, stworzyła podwaliny pod sportowy genotyp marki i pozwoliła jej odbić się od finansowego dna. Najbardziej poszukiwane są małe wozy z serii "02" szczególnie z dwulitrowym silnikiem w mocniejszych odmianach - T1 oraz T11. Ten sam silnik, w różnych wariantach pojemnościowych, wykorzystywany był również do napędzenia nieco większych odmian czterodrzwiowych.auta te pozostają nieco w cieniu szybszych "zero-dwójek", lecz zasługują na uznanie jako prototypy sportowych limuzyn. Cała gama Neue Klasse dzieliła ze sobą wiele rozwiązań technologicznych, szczególnie zaś najważniejsze - a więc niezniszczalne, czterocylindrowe jednostki napędowe o fabrycznym kodzie M10, które pozostały w produkcji przez wiele lat, odgrywając również pewien epizod w wyścigach Formuły 1. Mylą się więc zatem Ci, którzy twierdzą, że prawdziwe BMW to tylko i wyłącznie sześć cylindrów.

Zielone BMW 2000 to przykład współczesnej interpretacji klasycznego modelu z Monachium. Polski właściciel nabył auto w Belgii za pośrednictwem renomowanego salonu oldtimerów. W rękach poprzedniego użytkownika samochód znajdował się przez wiele lat i to on odrestaurował auto w obecnym kształcie. Metalizowany lakier na karoserii z lat 60-tych może się wydawać kontrowersyjną decyzją, jednak bez wątpienia przykuwa wzrok. Całości stylizacji dopełniają rasowe złote felgi. Wnętrze nie nosi śladów modyfikacji, za to pod kątem mechanicznym samochód sprawuje się bez zarzutu. Z jednej strony jest to dość prosta konstrukcja, z drugiej zaś dość przyjazna kierowcy, przyjemna w obsłudze, która dawała początek temu co dzisiaj BMW w swojej komunikacji wizerunkowej określa jako "czysta radość z jazdy".

Numer nadwozia: WBAHA610803535042

BMW 524TD 1988

Pierwsze BMW E34 oficjalnie sprzedane do Polski, samochód od początku w rękach jednej rodziny, bardzo dobry stan zachowania.

BMW E34 to ikona lat dziewięćdziesiątych, choć jego debiut przypadł na koniec poprzedniej dekady. Stylistycznie było mocno spokrewnione z ówczesnymi seriami 3 (E30) i 7 (E23), zrywając ostatecznie z tradycyjną estetyką bawarskiego koncernu, której starsze roczniki zawdzięczały przydomek "rekin". Nowa seria 5 wciąż jednak wzbudzała respekt na drodze, szczególnie we wstecznym lusterku. Zasygnęła również za sprawą pancernych sześciocylindrowych silników o nazwie M50, które zastąpiły wcześniejsze konstrukcje (M20/M30). Dzięki świetnym właściwościom jeźdźnym jak na auto klasy wyższej (segment E), E34 sprawdzało się zarówno jako stateczna limuzyna jak i sedan o sportowym charakterze. W swoich czasach było relatywnie popularnym samochodem, dziś jest coraz rzadziej spotykane na ulicach. Najstarsze egzemplarze skończyły już trzydzieści lat, więc status youngtimera w pełni im się należy, tym bardziej, że jest to bodaj najbardziej kultowa ze wszystkich generacji serii 5.

Przedstawiany egzemplarz w kolorze "Alpinweiss" to auto z pierwszego roku produkcji. Co ciekawe od nowości znajduje się w kraju i według pokaźnej dokumentacji skrupulatnie archiwizowanej przez właścicieli, jest to pierwsze BMW E34 oficjalnie sprzedane do Polski przez niemiecki koncern. Samochód został zamówiony jeszcze w roku 1987, gdy z salonów wciąż wyjeżdżały ostatnie sztuki modelu E28. Przez trzydzieści jeden lat pojazd pozostawał w rękach jednej rodziny i pod opieką jednego mechanika, pokonując mniej niż 200 tysięcy kilometrów. Konfiguracja skrzyni automatycznej z dużym silnikiem wysokoprężnym zachęca do płynnej i ekonomicznej jazdy. W czasach gdy ta jednostka debiutowała w poprzedniku (E28), był to najszybszy diesel na świecie. Przyjemne dla oka jest niebieskie wykończenie wnętrza, a siedziska z grubego weluru bardzo wygodne również w trakcie dłuższych tras. BMW było bardzo szanowane, na co wskazuje chociażby pełen komplet oryginalnych narzędzi w bagażniku. Mimo, że auto nosi pewne ślady eksploatacji, wciąż jednak wygląda bardzo świeżo i jest doskonałym okazem dla fanatyka marki oraz modelu.



Dane techniczne:

Silnik: 2.4i, R6

Moc: 115 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów automatyczna,
napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 187 000 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 15 000,00 zł





Dane techniczne:

Silnik: 500 ccm, dwa cylindry

Moc: 18 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 34 750 kilometrów

Stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 33 000,00 zł

Numer nadwozia: 1489109

FIAT 500F 1967

Samochód po drobiazgowej odbudowie, atrakcyjny kolor ze współczesnej palety Fiata, auto jeszcze nie użytkowane po zakończeniu renowacji.

W 2017 roku Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Nowym Jorku zakupiło egzemplarz klasycznego Fiata 500 serii F do swojej kolekcji, by w roku 2019 zaprezentować go na przekrojowej wystawie „The Value of Good Design”. Przy tej okazji Luca Napolitano, jeden z dyrektorów Fiata powiedział – «Od 1957 roku, Fiat 500 wnosł odrobinę koloru oraz uśmiechu w szarą rzeczywistość swoich Klientów w każdym zakątku globu, stając się ambasadorem Włoch i znaną ikoną wzornictwa i stylu “Made in Italy”». W ciągu 18 lat produkcji, powstało ponad 4 miliony sztuk 500-tek w różnych wersjach nadwoziowych i wyposażeniowych. Najpopularniejsza była właśnie seria „F” (1965-1972), a najdroższymi i najbardziej poszukiwanymi przez kolekcjonerów są sportowe odmiany przygotowane przez firmę Abarth.

Prezentowany Fiat 500F pochodzi z roku 1967, a do Polski trafił dokładnie 50 lat później. Na miejscu samochód został „rozebrany do ostatniej śrubki” i pieczołowicie odrestaurowany. Dostępna jest bogata dokumentacja z całego procesu. Karoseria zyskała modny lakier „Latte Menta” znany chociażby z nowej 500-ki, jednak wnętrze odtworzono w oryginalnej kolorystyce. Zachował się oryginalny, włoski dowód rejestracyjny w formie książeczki. Samochód nie był użytkowany po zakończeniu wszystkich prac, jednak jest w pełni sprawny mechanicznie i gotowy do jazdy.



Numer nadwozia: VA26087LDL05

TRIUMPH DOLOMITE SPRINT

1978

Przyspieszenie do 100 km/h poniżej 10 sekund, samochód należący do pasjonata marki, rzadki i bardzo zadbane egzemplarz.

Triumph Dolomite był przewidziany jako finalne uzupełnienie segmentu małych samochodów producenta. Nazwę nowego projektu zapożyczono od przedwojennych modeli. Dolomite korzystał z rozwiązań zastosowanych w bliźniaczych modelach "1500" oraz "Toledo", w założeniu miał być jednak na szczycie gamy i konkurować z takimi autami jak BMW serii 02 czy Ford Cortina. Z tego powodu zastosowano w nim napęd na tylną oś oraz relatywnie mocne silniki, szczególnie w wersji Sprint. Z zewnątrz auto wyróżniały podwójne reflektory z przodu i słupki tylne pokryte winylem, a do wyposażenia standardowego należały rozbudowany panel licznika, lepsza jakościowo tapicerka, podgrzewanie tylnej szyby czy zapalniczka. Samochód można było zamówić dodatkowo ze skrzynią biegów z overdrivem lub przekładnią automatyczną.

W odmianie Sprint Triumph montował dwulitrowy, czterocylindrowy silnik z pojedynczą głowicą oraz 16 zaworami. Mimo, że inżynierowie w trakcie testów "wycisnęli" z tej jednostki około 150 koni mechanicznych, moc w trakcie produkcji seryjnej wahała się między 125 a 130. Była to wystarczająca wartość by napędzić to auto do stu kilometrów na godzinę w nieco ponad 8 sekund. Prezentowane auto pochodzi od dilerów ze Szwajcarii, który opiekował się nim przez dłuższy czas. W Polsce auto należało do konesera starych Triumphów związanego ze sportami motorowymi. Dzięki drobnym usprawnieniom oraz regularnym serwisom auto jest w bardzo dobrej kondycji technicznej, lecz użytkowane było wyłącznie w wyjątkowych okazjach. Szacowany przebieg to około 140 tysięcy kilometrów. Stan wizualny Triumphy poprawił kosztowny detailing. Jest to bardzo ciekawa alternatywa dla usportowionych youngtimerów z lat 80-tych. Mimo niewielkiego wolumenu produkcji (około 10 tysięcy sztuk), miłośnicy tych aut zraszają się w klubach, a części zamienne są wciąż dostępne. Z overdrive na każdym przełożeniu, ten egzemplarz zaskoczy swoją dynamiką niejednego kierowcę.



Dane techniczne:

Silnik: 2.0l, R4

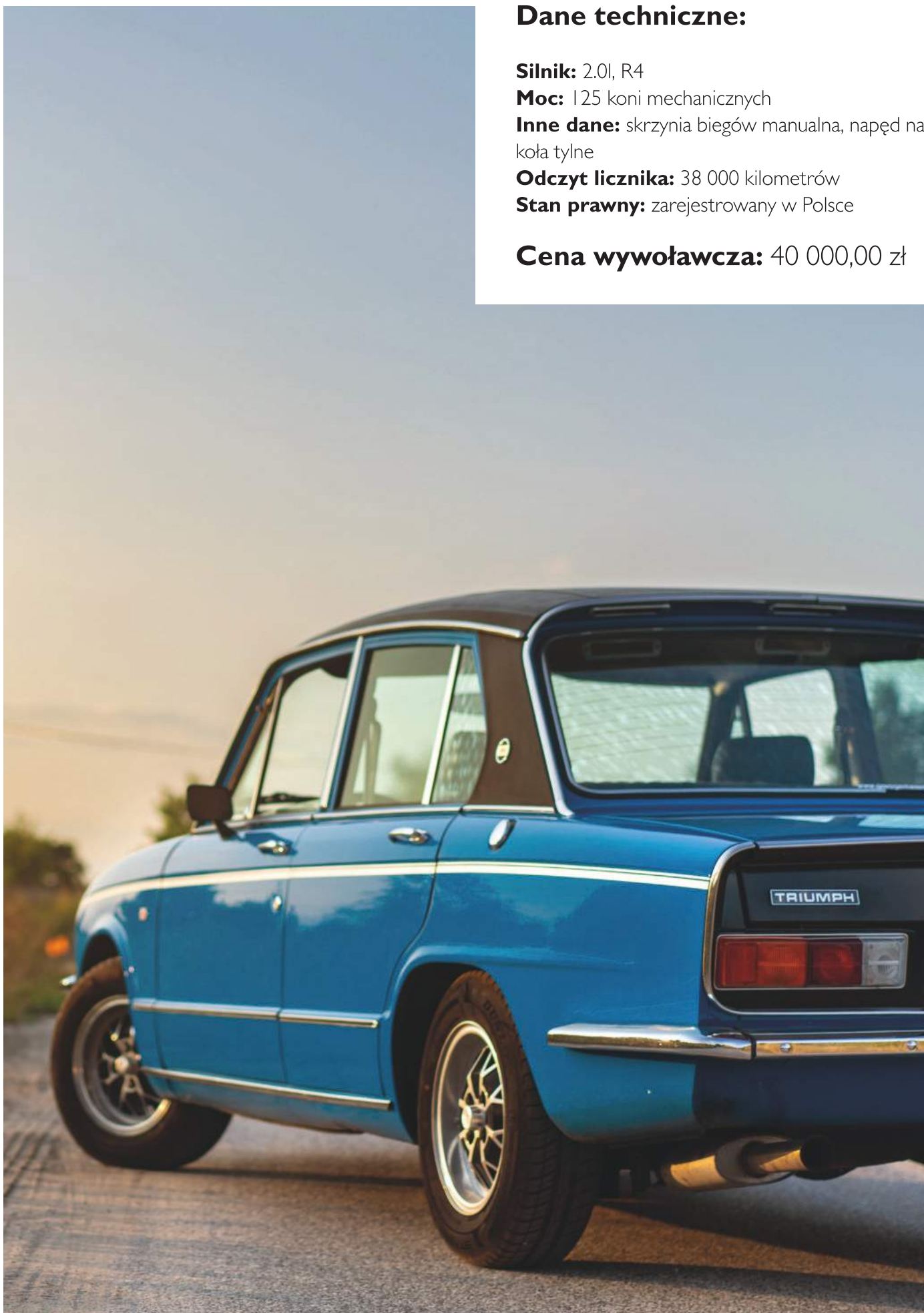
Moc: 125 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 38 000 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 40 000,00 zł





Dane techniczne:

Silnik: 600 cm³, dwa cylindry

Moc: 23 konie mechaniczne

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 70 000 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 8 000,00 zł

Numer nadwozia: FSM126A1760011002

FIAT 126P 1975

Maluch z pierwszej serii produkcyjnej, egzemplarz w autentycznym stanie, uroczą pamiątką po polskim przemyśle motoryzacyjnym.

Fiat 126p to samochód, który w największej mierze zmotoryzował powojenną Polskę. Poczciwy "maluch" był wiernym przyjacielem niejednej rodziny, służył jako auto do codziennej jazdy oraz pojazd wycieczkowy nawet i na zagraniczne wypadki. Ciężko wyobrazić sobie niedawny krajobraz polskich miast i wsi bez tego sympatycznego wozu. Przez lata przechodził 126p wiele przeobrażeń, występował w różnych wersjach, nawet tak ekstrawaganckich jak cabrio, choć nie była to odmiana fabryczna. Bardzo cenione są przede wszystkim wczesne jednak wersje produkowane jeszcze na włoskiej licencji. Mowa tutaj o egzemplarzach z roczników 1972-1976, które miały jeszcze szerokie wloty na tylnej pokrywce silnika (tzw. "klapa bambino"), silnik o pojemności 600 cm³, prądnice czy felgi "cytrynki". W autach tych czuć jeszcze niedalekie pokrewieństwo z Fiatem 500, który jest przecież jednym z najbardziej ikonicznych samochodów wszechczasów.

Przedstawiany Fiat 126p jest jednym z około 30 tysięcy egzemplarzy, które zjechały z taśmy Fabryki Samochodów Małolitrażowych w 1975 roku. Kilka lat temu auto zostało odkupione od starszej właścicielki, wciąż jednak zachował jeszcze czarne tablice rejestracyjne. W rękach nowego nabywcy Fiat przeszedł kilka napraw i poprawek lakierniczych, jednak nie ingerowano mocniej w jego stan zachowania. Samochód wymagać będzie drobnych inwestycji i opieki godnej klasyki, jednak jest kompletny oraz ma aktualne badanie techniczne. Cieszą gadżety z epoki oraz część oryginalnego wyposażenia jak apteczka czy pudełko na klucze. Maluch wzbudza nostalgię za dawnymi czasami, w ten sposób kupuje się nie tylko urzekający pojazd, ale również część współczesnej historii Polski.



Dane techniczne:

Silnik: 1.6l, B4

Moc: 60 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 600 mil

Stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 390 000,00 zł



Numer nadwozia: 117082

PORSCHE 356B 1961

Samochód odrestaurowany przez znawcę modelu, bardzo gustowne zestawienie kolorystyczne, auto bardzo sporadycznie użytkowane po remoncie.

Porsche 356 przez jednych bywa uznawane za o wiele droższego "garbusa", przez innych zaś zwiastun błyskotliwej historii marki z Zuffenhausen, szczególnie w kontekście modelu 911. Kult jakim otoczony jest ten model oraz ceny na rynku kolekcjonerskim wskazują raczej na ten drugi wariant. 356 to początek ewolucji wybitnej konstrukcji, którą trudno pomylić z jakimkolwiek innym samochodem. Umieszczony z tyłu silnik chłodzony powietrzem przez kilkadziesiąt lat pozostawał znakiem rozpoznawczym Porsche. Do tego charakterystyczna sylwetka, którą z miejsca kojarzy się z autem sportowym. Najcenniejsze są wczesne okazy, które były jeszcze wytwarzane ręcznie lub bardziej radykalne wersje Speedster. Posiadanie Porsche 356 to poważna inwestycja, nie przewiduje się jednak spadku cen tych pionierskich maszyn, wręcz przeciwnie, ich wartość będzie stale i systematycznie rosła.

Widoczne na zdjęciach Porsche 356 B z 1961 roku mieni się lakierem o oznaczeniu "608 Silver" odpowiadający ówczesnej palecie kolorystycznej producenta. Pierwotnie auto było czerwone, jednak w trakcie odbudowy zmieniono barwę nadwozia, podobnie jak czarną skajową tapicerkę zastąpiono koniakową skórą występującą w Bentleyach. Proces restauracji jest oczywiście rzetelnie udokumentowany. Przed importem do Polski auto jeździło w Stanach Zjednoczonych w rejonie Wielkich Jezior. Zachowana nalepka na tylnej szybie świadczy o tym, że Porsche użytkował ktoś związany z renomowanym ośrodkiem akademickim w mieście Oberlin w stanie Ohio. Pojazd fabrycznie był wyposażony w zagłówki, zewnętrzne lustro czy wydłużoną kolumnę kierownicy. Informacje te pochodzą z certyfikatu wystawionego przez Porsche, który potwierdza zgodność i autentyczność aut. Właściciel ma w planach podjęcie się kolejnego wymagającego projektu, stąd decyzja o sprzedaży Porsche w drodze licytacji.





Dane techniczne:

Silnik: 1.6l, B4

Moc: 54 konie mechaniczne

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 61 000 kilometrów

Stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 25 000,00 zł

Numer nadwozia: 348089582

VW KARMANN GHIA **1600 L**

1968

Wyjątkowo rzadko spotykany Volkswagen, większa i mocniejsza odmiana Karmanna Ghia, samochód kompletny i gotowy do dalszych prac.

Volkswagen Karmann Ghia to owoc współpracy trzech podmiotów - koncernu z Wolfsburga, studia projektowego z Włoch i firmy karoseryjnej. Projektowi przyświecała zasadnicza idea - stworzyć samochód sportowy, wykorzystując jak najwięcej części z popularnego "Garbusa". O ile ciężko było oczekiwać po tej konstrukcji nadzwyczajnych osiągnięć, to sylwetka tego auta jak i wzornictwo detali należały do światowej ligi. Co ciekawe, powstały dwie wersje Karmannów, ten bardziej kanoniczny - Typ 14 - bazował na wspomnianym Garbusie (VW Typ 1) i występował w wersji coupe jak i cabrio. Drugi rodzaj korzystał z rozwiązań technicznych "Typu 3" i był zwany "dużym Karmannem" (Typ 34). Stosunek wielkości produkcji pierwszej wersji (1955-1974) do drugiej (1962-1969) wynosi około 440 000 do 40 000 egzemplarzy. Dzięki rosnącej sieci dilerskiej Volkswagena model trafił do klientów w wielu krajach i po dziś dzień pozostaje bardzo lubianym i poszukiwanym klasykiem z Wolfsburga.

Typ 34 widoczny na zdjęciach został zaimportowany z Niemiec kilkanaście lat temu i przechodził stopniowe prace remontowe. Oryginalnie Karmann był w kolorze jasnoniebieskim, obecnie w odcieniu "Filler-Blau". Od strony blacharskiej samochód nienagannie utrzymany, jedyne ślady spawania widoczne na wnęce koła z przodu. Pod względem mechanicznym auto potrzebuje głębszego serwisu eksploatacyjnego, przede wszystkim w kwestii hamulców. Auto było częścią większej kolekcji, regularnie uruchamiane i dogłądane, jednak nie rejestrowane w kraju. Jest w bardzo dużym stopniu kompletne, wymagać będzie jednak jeszcze poświęcenia mu trochę czasu i dopracowania.



Numer nadwozia: I24BS0026744

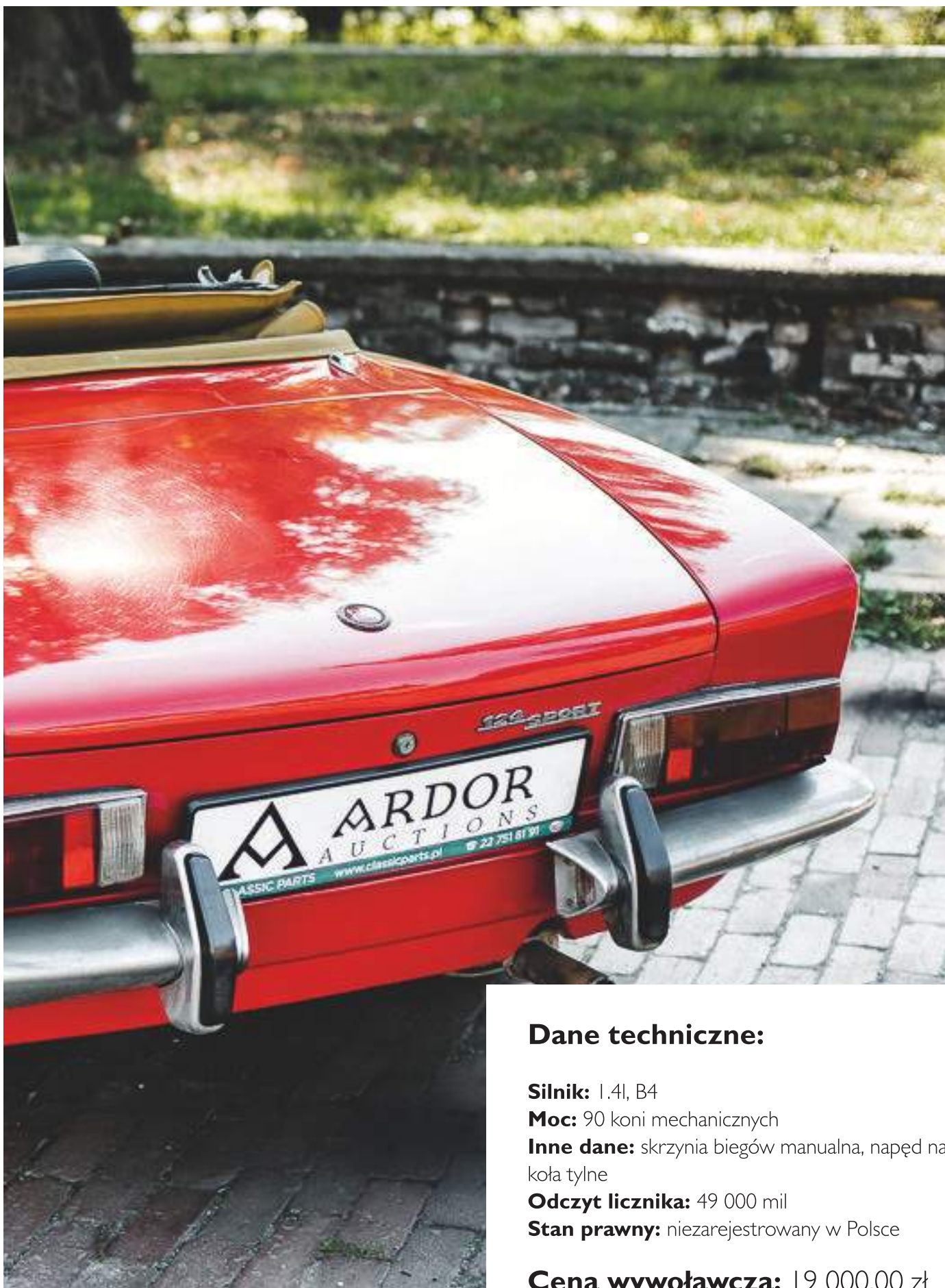
FIAT 124 SPORT SPIDER 1970

Mocna alternatywa dla brytyjskich roadsterów, wersja z chromowaną galanterią nadwozia, samochód w dobrym stanie zachowania.

Patrząc na agresywną wręcz stylizację modelu 124 Sport Spider opracowaną przez Pininfarinę, można łatwo zapomnieć, że wywodzi się on przecież od zwykłej 124-ki, powielonej w milionach egzemplarzy jako WAZ 2101/Łada 1200 (znane szerzej jako "Żiguli"). Spider też był wytwarzany pod różnymi nazwami w zależności od okresu (Fiat Spider 2000 lub Pininfarina Spider). Jedną z jego największych zalet jest słynny silnik DOHC Fiata, projektu Alfredo Lamprediego, występujący z litrażem w zakresie 1400 - 2000 cm³, w późniejszych rocznikach w limitowanej liczbie wyposażony w sprężarkę "Roots". Na trasach rajdowych świetnie radziła zaś sobie wersja Abarth. W swoim czasie 124 Spider był jednym z najtańszych roadsterów na światowym rynku, a oferował na przykład więcej miejsca niż angielscy konkurenci. Większość z około 200 tysięcy zbudowanych sztuk została wyeksportowana do Stanów Zjednoczonych. Wielu europejskich entuzjastów marki sprowadza stamtąd te charakterne auta z powrotem na Stary Kontynent.

Omawiany egzemplarz Fiata również pochodzi z zagranicy, zanim jednak znalazł się w Polsce, był użytkowany w Holandii. Jest to seria "BS0", jeszcze z wieloma chromowanymi elementami nadwozia. Stan zachowania tego Spidera jest zadowalający, szczególnie jeśli chodzi o wnętrze czy dach w jasnym kolorze, który ciekawie kontrastuje z czerwoną karoserią, która pozbawiona jest ognisk korozji. Samochód w ostatnich latach był głównie garażowany, dlatego przed wyjechaniem na drogi należy przeprowadzić generalny przegląd mechaniczny. Mimo niewielkiej jednostki auto potrafi dostarczyć radości w trakcie kierowania, a uniwersalność włoskiej myśli technicznej sprawia, że dostęp do części zamiennych i naprawy nie przysporzą specjalnych trudności.





Dane techniczne:

Silnik: 1.4l, B4

Moc: 90 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 49 000 mil

Stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 19 000,00 zł



Numer nadwozia: SAJNX2749SC197128

JAGUAR XJS 1994

Fantastyczna kombinacja kolorystyczna, zadbane Jaguar od fana marki, pewny kandydat do wzrostu cenowego.

Jaguar XJ-S (od 1991 roku "XJS") to spadkobierca modelu E-Type. Pomimo, że nie miał tak finezyjnie poprowadzonych linii jak jego sławny poprzednik, to robił wrażenie długą, smukłą sylwetką o dobrym współczynniku aerodynamicznym. Nie był to już jednak samochód o ambicjach sportowych, a bardziej luksusowy grand tourer. Pierwsza seria (1975 - 1981) była wyposażona tylko w ogromne V12, a że były to czasy kryzysu paliwowego, to nie sprzyjało to owocnej sprzedaży. Dopiero po kilku latach paletę uzupełniła "rzędowa szóstka", a w połowie lat osiemdziesiątych dołączyła wersja cabrio, która stała się hitem, szczególnie za oceanem. Jaguar przeszedł kolejny lifting z wejściem w lata dziewięćdziesiąte, na szczęście nie stracił nic ze swojego uroku, a być może nawet zyskał, wystarczy spojrzeć chociażby na podłużne, dymione tylne lampy. XJ-S, tudzież XJS, wciąż nie uzyskał swojej pełnej rynkowej reputacji, ale szacuje się, że ceny tych aut będą regularnie rosnąć.

Oferowany Jaguar XJS Convertible to wersja amerykańska. Obecny właściciel sprowadził go z Teksasu cztery lata temu i powrócił do lakieru zgodnego z numerem vin. W tej rzadkiej specyfikacji z wnętrzem w podobnym odcieniu i brązowym dachem, samochód prezentuje się znakomicie. W zakresie eksploatacyjnym wymieniono rozrząd, oleje, płyny wraz ze wszystkimi uszczelkami, a także zakupiono nowe amortyzatory Koni. Dodatkowo przednie lampy zostały dostosowane do obowiązujących w Europie przepisów drogowych. Wnętrze wygląda bardzo dobrze, jedynie część fotela kierowcy była reperowana. Na wyposażeniu jest również "windshot", trudno dostępny na rynku wtórnym. Auto było częstym gościem na spotkaniach klasycznych Jaguarów i świetnie sprawuje się na drodze.

Dane techniczne:

Silnik: 4.0l, R6

Moc: 240 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów automatyczna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 113 000 mil

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 55 000,00 zł





Dane techniczne:

Silnik: 5.0l, V8

Moc: 326 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów automatyczna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 110 000 mil

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 45 000,00 zł

Numer nadwozia: WDBFA66E2LF012552

MERCEDES-BENZ 500 SL 1990

R129 w klasycznym wydaniu 500 SL. auto po obszernym serwisie mechanicznym, egzemplarz z kolekcji dużego diler.

Model R129, a więc czwarta odsłona prestiżowej linii SL, to kwintesencja polityki Mercedesa tamtych lat. Zgrabne nadwozie o nowoczesnym, acz do pewnego stopnia zachowawczym dizajnie, kryło pod sobą inżynierię naprawdę wysokiej próby. Miękki dach obsługiwał skomplikowany system elektrohydrauliczny, a ABS należał do standardu. Pałak przeciwkapotażowy był sterowany automatycznie i w razie wypadku wysuwał się samoczynnie w około pół sekundy. Nowością były też pasy bezpieczeństwa zintegrowane z fotelem. R129 dzielił część podzespołów z innymi modelami, głównie z klasą "S". Klienci do wyboru mieli wprawdzie sześciocylindrowe silniki rzędowe oraz "widlaste ósemki", później dołączyło topowe V12. Był to również czas silniejszego zbliżenia marki z dywizją AMG, dzięki czemu można było z salonu wyjechać mocno podrasowanym egzemplarzem.

Prezentowany Mercedes 500 SL to import ze Stanów Zjednoczonych. Samochód znajduje się w kraju od 3 lat, w tym czasie przeszedł gruntowny przegląd oraz serwis w oddziale zajmującym się zabytkami u dużego diler z południa Polski. Wykonano kontrolę parametrów silnik: pomiar ciśnienia sprężania, pomiar szczelności komór spalania, badanie endoskopowe, sprawdzono działanie skrzyni biegów oraz geometrię podwozia, układy paliwowe oraz hamulcowe. Wymieniono płyny eksploatacyjne, świece oraz zlikwidowano wszelkie luzy zawieszenia. Zamontowano również europejskie reflektory oraz zregenerowano mechanizm podnoszenia dachu. Wizualnie auto jest w bardzo dobrej formie, również miękki dach, wnętrze oraz stan wyposażenia nie budzą wątpliwości. Mercedes R129 to klasyka gatunku, luksusowy roadster, który doskonale opiera się upływowi czasu, a dzięki swojemu zaawansowaniu technologicznemu wciąż wyróżnia się jako "daily driver".





Numer nadwozia: 8131128434

AUDI 100 COUPE S 1973

Pierwsze coupe spod znaku Audi, egzemplarz w rewelacyjnej kondycji, rynkowy unikat wśród klasyków.

Historia powstania Audi 100 jest co najmniej intrygująca. Koncept był rozwijany w tajemnicy przed zarządem Volkswagena, który zakupił upadające zakłady Auto Union, by stworzyć w nich kolejną montownię dla Garbusa. Za projektem stał doświadczony inżynier Ludwig Kraus, który wcześniej był zatrudniony u Daimlera. Nowy prototyp okazał się na tyle udany, że uratował i ożywił markę Audi i w dalszej perspektywie zrewolucjonizował również architekturę budowy aut macierzystego koncernu. Późniejsze hity Volkswagena takie jak Passat czy Golf, z przednim napędem i motorami chłodzonymi cieczą, ideowo wywodzą się właśnie z 100-tki. Dość powiedzieć, że planowano zbudować 100 000 sztuk Audi 100, a ostatecznie złożono ich ponad 800 000. Obok dwu- i czterodrzwiowych limuzyna pojawiła się także odmiana coupe, która swoim zarysem nasuwa skojarzenia z bardziej egzotycznymi i sportowymi pojazdami z włoskich lub angielskich stajni. Według niektórych jest to najpiękniejsze Audi w historii, jego współczesnym duchowym kontynuatorem jest model A7.

Przedstawiane Audi 100 Coupe znalazło się w Polsce w roku 2013. Jego kraj pochodzenia to Szwecja. Po zakupieniu przez obecnego właściciela przeszło wnikliwą inspekcję oraz renowację w autoryzowanej stacji koncernu VAG zajmującej się klasycznymi modelami. Skontrolowano parametry silnika (ciśnienie sprężania, szczelność komór spalania) oraz systemy paliwowe i hamulcowe. Przy okazji wymieniono wszystkie płyny oraz elementy eksploatacyjne. Podwozie zostało potraktowane kompleksowo, począwszy od piaskowania, przez zabezpieczenie antykorozyjne po proszkowe malowanie elementów zawieszenia. Zlikwidowano również wszelkie luzy w układzie jezdnym. Nadwozie zyskało nową warstwę lakierniczą zgodną z fabrycznym kodem, nowe uszczelki oraz reflektory główne i dalekosiężne. Wnętrze jest oryginalne i zachowane w stanie bardzo dobrym, jedynie niektóre przyrządy zostały odświeżone. Audi 100 Coupe w takim stanie to rzadki widok, nie tyle na drogach, co nawet i na złotach zabytków. Na rynku niemieckim jest dostępnych na sprzedaż zaledwie kilkanaście sztuk i nie wszystkie są w tak dobrej formie jak to opisywane powyżej.

Dane techniczne:

Silnik: 1.9l, R4

Moc: 112 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła przednie

Odczyt licznika: 25 000 km

Stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 150 000,00 zł





Numer nadwozia: WP0ZZZ99ZSS316023

PORSCHE 911 1995

Pakiet stylistyczny nawiązujący do wersji Turbo, rzadko spotykana konfiguracja kolorystyczna, samochód sprzedawany przez drugiego właściciela.

Trzecia generacja kultowego Porsche 911, oznaczona kodem fabrycznym 993, jest ostatnią w której zastosowano silniki chłodzone powietrzem. Samochód wszedł na rynek w roku 1993. Podstawowe założenia konstrukcyjne 911 nie zmieniły się, choć wprowadzono bardzo duże modyfikacje względem poprzedniej odmiany, znanej jako 964. Jedynie około 20% elementów było wspólnych dla obu modeli. Projektant Tony Hatter znacznie unowocześnił stylizację karoserii 993. Przy okazji zadbano również o dopracowanie aerodynamiki. Porsche zaproponowało szeroki wachlarz wersji wyposażeniowych – można było zamówić auto z napędem na jedną lub dwie osie w konfiguracji ze skrzyniami ręcznymi lub automatycznymi, w nadwoziu coupe, targa lub cabrio. W ofercie występowały również wzmocnione warianty „S”, jednostki turbodoładowane oraz wyczynowa ewolucja GT2. W stosunku do 964, jedną z głównych zmian było także zastosowanie w pełni aluminiowego, wielowahaczowego zawieszenia. Pozwoliło to na poprawienie właściwości jezdnych samochodu – nową 911 prowadziło się bardziej stabilnie, wykazywała mniejszą tendencję do nadsterowności oraz poprawił się komfort podróżowania.

Oferowane Porsche 993 pochodzi z rynku japońskiego i trafiło do Polski wiosną 2014 roku z przebiegiem 104 000 kilometrów. Samochód pochodził od pierwszego właściciela z Japonii, co wraz z odczytem licznika jest potwierdzone japońskim certyfikatem eksportowym. Jeszcze w Japonii samochód został doposażony w dodatkę przedniego zderzaka, tylną pletwę, felgi o rozmiarze 18", hamulce od wersji Turbo oraz obniżone zawieszenie. Ciekawa jest również konfiguracja kolorystyczna srebrnego lakieru z szarym wnętrzem. Obecny właściciel przejechał samochodem niewiele ponad 10 tysięcy kilometrów i w tym czasie podjął się uszczelnienia całego bloku silnika wraz z wymianami oleju, wymiany wahaczy z ustawieniem geometrii oraz zakupu kompletu nowych opon w 2016 roku. Układ napędowy stanowi wolnossący bokser o pojemności 3.6 litra bez systemu Variator (272 KM) sprzężony z automatyczną skrzynią biegów „Tiptronic”. Wyposażenie auta obejmuje klimatyzację oraz szyberdach. Poza wizualno-mechanicznymi modyfikacjami, samochód jest zachowany w oryginalnym stanie bez wspomagania dodatkowymi zabiegami kosmetycznymi. Porsche użytkowane było wyłącznie w sezonie wiosenno-letnim i przechowywane w ciepłym i suchym garażu.

Dane techniczne:

Silnik: 3.6l, B6

Moc: 272 konie mechaniczne

Inne dane: skrzynia biegów automatyczna,
napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 116 000 kilometrów

Stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 175 000,00 zł



Numer nadwozia: WDBBA48D8GA048675

MERCEDES-BENZ 560 SL 1986

Najmocniejszy silnik z całej rodziny R107, bardzo bogate wyposażenie, pożądane zestawienie lakieru z tapicerką.

Rozwinięcie skrótu SL to „Sport Leicht”, co w języku niemieckim oznacza tyle co „sportowy i lekki”. Mercedes-Benz R107 był kolejnym wcieleniem, luksusowego roadstera ze Stuttgartu, co nie było łatwym zadaniem dla inżynierów, bowiem poprzednie generacje czyli kultowa „Pagoda” oraz pionierski 190 SL, wysoko postawiły poprzeczkę. Nowy projekt rozwijano w dużej mierze z myślą o rynku amerykańskim. Samochody sprzedawane za oceanem musiały spełniać tamtejsze normy, toteż wyraźnie różniły się od wariantów europejskich. Zmiany obejmowały między innymi bardziej miękkie nastawy zawieszenia, silniki o obniżonym stopniu sprężania, większe zderzaki oraz inne przednie reflektory i zastosowanie świateł obrysowych. Budowa R107 miała miejsce w latach 1972-1989 i jest to jeden z najdłużej produkowanych modeli Mercedesa w całej historii marki.

Prezentowany egzemplarz Mercedesa-560 SL został odebrany przez pierwszego właściciela na Florydzie w roku 1986. Karoserię zdobi wyrazisty lakier o nazwie „Signal Red”, z którym dobrze współgra jasnobrązowe wnętrze. Pojazd wyposażono w wiele udogodnień, między innymi: ABS, poduszkę powietrzną, kontrolę trakcji, klimatyzację i centralny zamek, elektrycznie sterowane lusterka czy wspomaganie kierownicy. Do akcesoriów auta należy również fabryczne radio marki Becker, a także komplet kluczy oraz podnośnik. Samochód jest w dobrym stanie mechanicznym oraz wizualnym, jednak niektóre elementy będą można naprawić lub wymienić w zależności od oczekiwań właściciela. Karoseria nie ma rdzy, lakier wymaga korekty w kilku miejscach, a tapicerkę wnętrza należałoby odświeżyć. Technicznie auto jest sprawne, można odbyć jazdę próbną na zamkniętym terenie. Samochód nie jest zarejestrowany w Polsce, lecz został odprawiony celnie na terenie Unii Europejskiej jako zabytkowy.



Dane techniczne:

Silnik: 5.6l, V8

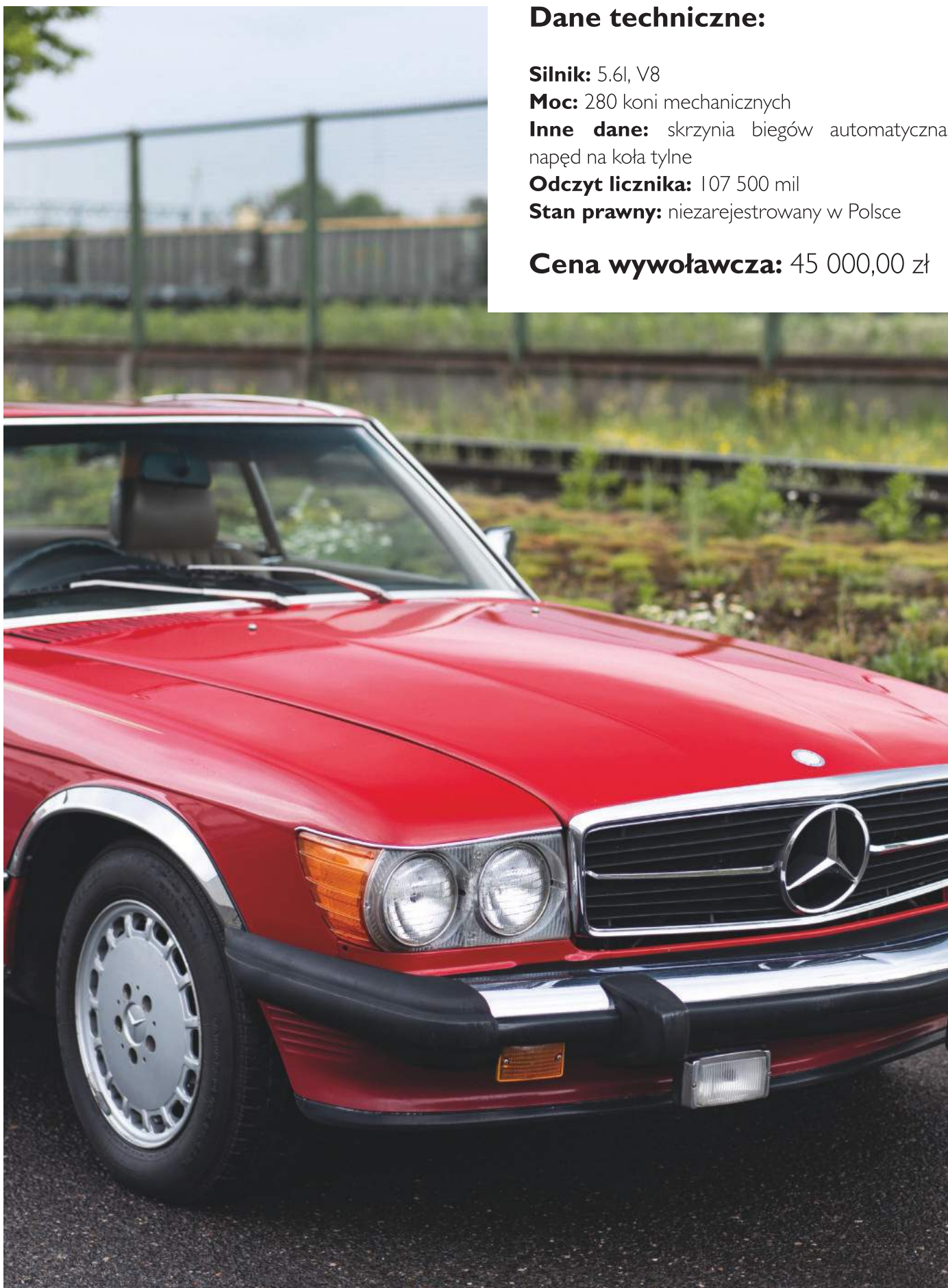
Moc: 280 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów automatyczna,
napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 107 500 mil

Stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 45 000,00 zł





Dane techniczne:

Silnik: 5.7l, V8

Moc: 195 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów automatyczna,
napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 93 000 mil

Stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 29 000,00 zł

Numer nadwozia: 1Z37J4S435260

CHEVROLET CORVETTE STINGRAY 1974

Funkcjonalna karoseria w stylu T-top, samochód od pierwszego właściciela, potwierdzony przebieg.

Chevrolet Corvette C3 to prawdopodobnie najczęściej spotykana odmiana tego kultowego modelu, ponieważ w ciągu 14 lat produkcji z fabryki wyjechało ponad pół miliona egzemplarzy. Trzecia generacja, podobnie jak poprzednik również była określana mianem Stingray (ang. „płaszczka”), jednak tylko w latach 1969-1976. C3 początkowo była dostępna w wersji coupe oraz roadster, jednak ze względu na zastrządzające się przepisy bezpieczeństwa, w 1975 wycofano z rynku wariant z otwartym nadwoziem. Również ze względu na nowe regulacje dotyczące emisji spalin oraz ogólnoświatowy kryzys paliwowy, producenci byli zmuszeni ograniczyć moc silników, co dotknęło przede wszystkim auta sportowe. Mimo tego w 1979 sprzedano ponad 50 tysięcy egzemplarzy, co ustanowiło do tej pory nie pobity rekord wśród wszystkich odmian Corvette.

1974 to ostatni rocznik kiedy Chevrolet oferował w przypadku Corvette potężne V8 nazywane „Big Block”. Jednocześnie była to pierwsza seria aut po korekcie stylistycznej, która dała samochodowi bardziej syntetyczny i nowoczesny wygląd, zrywający z tradycją lat 60-tych. Brązowa Corvette pochodzi od pierwszego właściciela ze stanu Maine i ma potwierdzony przebieg. Pod maską pracuje jednostka pojemności 350 cali sześciennych oraz mocy 195 koni mechanicznych, sprzężona z automatyczną skrzynią biegów. Do wyposażenia auta należy fabryczne radio oraz elektrycznie sterowane szyby. Wnętrze auta jest zachowane w oryginalnym stanie, wymagać jednak będzie gruntownego odświeżenia lub częściowej renowacji. Blacharka auta jest w stanie dobrym, jednak powłoka lakiernicza prezentuje się słabo. Pod względem mechanicznym auto jest sprawne, między innymi przejrano instalację elektryczną, przerabiając kierunkowskazy pod europejskie standardy. Samochód został sprowadzony jako kolekcjonerski, nie wymaga zatem dalszych opłat na miejscu w Polsce.



Numer nadwozia: WP0ZZZ96ZMS405919

PORSCHE 911 1991

Egzemplarz z przebiegiem poniżej 100 000 kilometrów, samochód ze zmodyfikowanym zawieszeniem, efektowny kolor oraz dodatki.

Porsche 911 chyba nikomu przedstawiać nie trzeba. Typ 964 wprowadził najbardziej wzięty model producenta z Zuffenhausen w lata dziewięćdziesiąte. Zarys nadwozia się nie zmienił, jednak jego projekt stał się bardziej organiczny ze względu na wygładzonych krawędzi i pełnego lakierowania elementów. Po raz kolejny zwiększono pojemność i moc silnika względem poprzedników. Istotnym novum była jednak możliwość zamówienia auta z napędem na wszystkie koła. Porsche w ten sposób chciało bardziej ucywilizować auto, które w niektórych warunkach wymagało pewnej i doświadczonej ręki w trakcie prowadzenia. 964 trafiło do salonów jako standardowe coupe, targa oraz kabriolet. Najwyższe ceny dziś osiągają jednak wersje Turbo, które otrzymały osobny kod 965 oraz limitowane edycje takie jak "Jubilee" na 30-lecie produkcji 911, na poły torowa Carrera RS czy eksygujący Speedster.

Oferowany egzemplarz Porsche to konwencjonalna Carrera 2 z automatyczną skrzynią biegów Tiptronic. Egzemplarz został wyszukany w Japonii, jest zarejestrowany nad Wisłą od 2017 roku i ma przejechane nieco ponad 90 tysięcy kilometrów. Atutem tego egzemplarza jest metaliczny kolor "Amazon Green" oraz efektowne dodatki takie jak łezkowane lusterka oraz felgi w stylu "Cuo", a także wloty powietrza w zderzaku jak w wersji RS. 964 ma również obniżone i utwardzone zawieszenie. We wnętrzu jest zamontowany niefabryczny sprzęt audio. Powłoka lakiernicza przechodziła naprawy jeszcze w Japonii, jednak nie kwalifikuje się do dalszych prac w tej chwili. Środek utrzymany jest w nienagannym stanie. Silnik był uszczelniany na miejscu w Polsce, przeprowadzono również inne mniejsze prace serwisowe. Samochód prowadzi się bardzo pewnie i stabilnie, a skrzynia należycie zmienia biegi. 911 to motoryzacyjny evergreen, samochody te będą trzymały wartość i nigdy nie wyjdą z mody, więc ich zakup to nie tylko inwestycja w stylowy pojazd oraz emocje z użytkowania, ale także pewna lokata kapitału.





Dane techniczne:

Silnik: 3.6l, B6

Moc: 250 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów automatyczna,
napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 90 000 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 150 000,00 zł

Numer nadwozia: F25HCP20447

FORD F-250 **SPORT CUSTOM**

1972

Najbardziej ikoniczny pick-up Ameryki, atrakcyjna wersja wyposażenia, samochód gotowy do jazdy.

Samochody dostawcze i ciężarowe Ford F-Series to jedno z najbardziej zasłużonych pojazdów użytkowych w historii Stanów Zjednoczonych. Ich produkcja rozpoczęła się w 1948 roku, a obecnie na rynku jest już 13 generacja tego ultrapopularnego modelu (F-150). Od wielu lat auta te górują w rankingach sprzedaży, od 1977 roku jest to najlepiej sprzedający się pick-up, a od 1986 również najlepiej sprzedający się samochód na całym rynku USA. Łącznie powstało kilkadziesiąt milionów egzemplarzy całej serii "F". W roku 2018 jej sprzedaż wygenerowała 41 bilionów dolarów zysku. W latach dziewięćdziesiątych wyewoluowała podgrupa "Super Duty", a więc powiększone i wzmocnione wersje tych bezkompromisowych Fordów. W latach dwutysięcznych koncern oferował również luksusowe warianty pick-upów w swojej najdroższej dywizji, a więc pod znaczkim Lincoln. opłat na miejscu w Polsce.

Niebieski Ford F-250 reprezentuje schyłkową fazę piątej generacji (1967 - 1972). Pochodzi z roku 1972, a jego wnętrze wciąż prezentuje się świetnie i nigdy nie było odnawiane. Klimatu dodaje funkcjonujące radio z epoki produkcji auta. Jest to wersja Sport Custom wyposażona w klimatyzację, pod jej maska drzemie mocarne V8 o pojemności 390 cali sześciennych, czyli 6400 cm3 oraz mocy nominalnej 250 KM. Samochód został importowany do kraju z terenu USA w 2018 roku. Samochód jest w pełni sprawny, zarejestrowany oraz ubezpieczony. Ma nowe ogumienie i na chwilę obecną nie wymaga inwestycji w mechanikę czy blacharkę. F-150 i wyższe odmiany jest być może bardziej ikoniczny dla amerykańskiego krajobrazu niż sam Mustang, jednak ze względu na pragmatyczny charakter "auta z paką", nie zaistniał tak silnie w świadomości globalnej popkultury jak jego mniejszy kuzyn. Warto rozważyć tą ofertę jako alternatywę dla muscle carów czy klasycznych krążowników szos.





Dane techniczne:

Silnik: 6.4l, V8

Moc: 250 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów automatyczna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 12 000 mil

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 65 000,00 zł

Numer nadwozia: 12303312044627

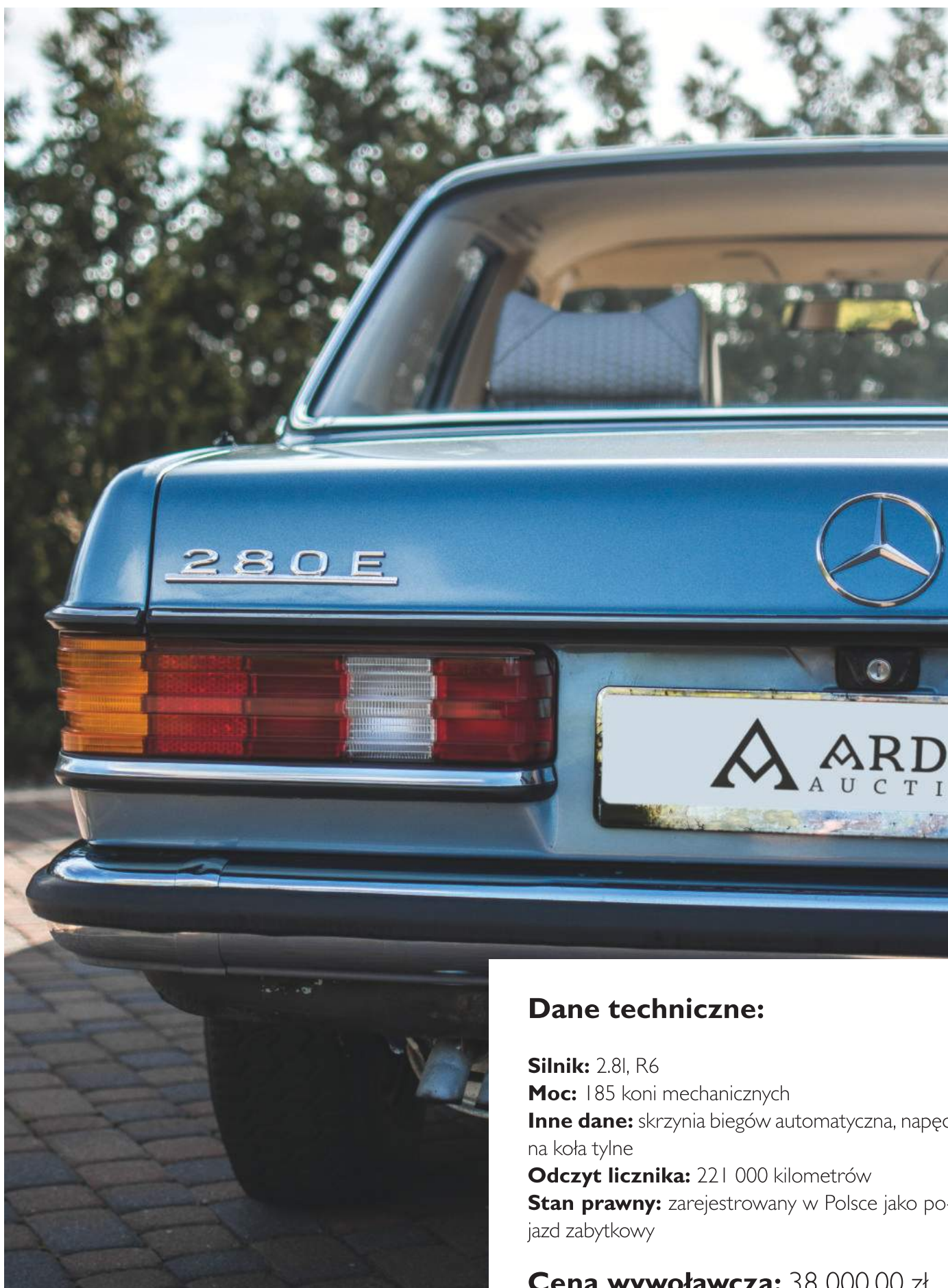
MERCEDES 280 E 1978

Największy silnik benzynowy w gamie W123, gustowne zestawienie kolorystyczne, samochód w doskonałej kondycji.

Mercedes-Benz typoszeregu W123 wciąż wielu osobom kojarzy się z postojami taksówek. Inni zaś będą opiewać jego legendarną niezawodność. Poczciwa "beczka", bo tak kolokwialnie nazywano ten model w Polsce, dobrze znana jest na naszych drogach, jednak wiele wspomnień i stereotypów dotyczy egzemplarzy z wysokoprężnymi silnikami. Producent ze Stuttgartu oferował również szykowną odmianę coupe, jednak także czterodrzwiowe limuzyny mogły być wyposażone w mocne benzynowe silniki czy takie luksusy jak półautomatyczna klimatyzacja, tempomat czy ogrzewanie postojowe. W 1977 roku Andre Cowan wygrał głośny rajdowy maraton Londyn-Sydney za kierownicą odpowiednio przygotowanej wersji 280 E. Na legendę W123 składa się jeszcze znany mit, jakoby fabryka nie przewidywała procedury naprawy mostu napędowego. Nie ma oficjalnego potwierdzenia tej opinii, jednak na pewno nie wzięła się ona znikąd, ponieważ solidność to drugie imię "beczki".

Opisywany Mercedes został sprowadzony od pierwszego właściciela z Holandii. Rzeczoznawca w przedmiotowej opinii na temat samochodu napisał: "Pojazd oryginalny, kompletny, bez widocznych przeróbek, w oryginalnym stanie technicznym, nie ma zmian konstrukcyjnych. (...) Silnik oraz układ napędowy są w bardzo dobrym stanie." Pojazd po przyjeździe do Polski przeszedł podstawowe serwisy oraz został w profesjonalny sposób odświeżony pod względem kosmetycznym. Od czasu zakupu "beczka" była użytkowana głównie hobbystycznie, gdyż jest częścią większej kolekcji należącej do pasjonatów zabytkowych aut z wybrzeża. Auto brało udział w wielu imprezach poświęconych klasycznej motoryzacji. Decyzja o sprzedaży podyktowana jest chęcią poczynienia zmian w prywatnych zbiorach właścicieli. Odwołują się raz jeszcze do wspomnianej opinii warto zacytować jeden z wniosków: "Mercedes-Benz 280 E jest trwającą legendą, która po dziś dzień wzbudza zachwyt i jest rarytatem wśród samochodów krążących po naszych drogach."





Dane techniczne:

Silnik: 2.8l, R6

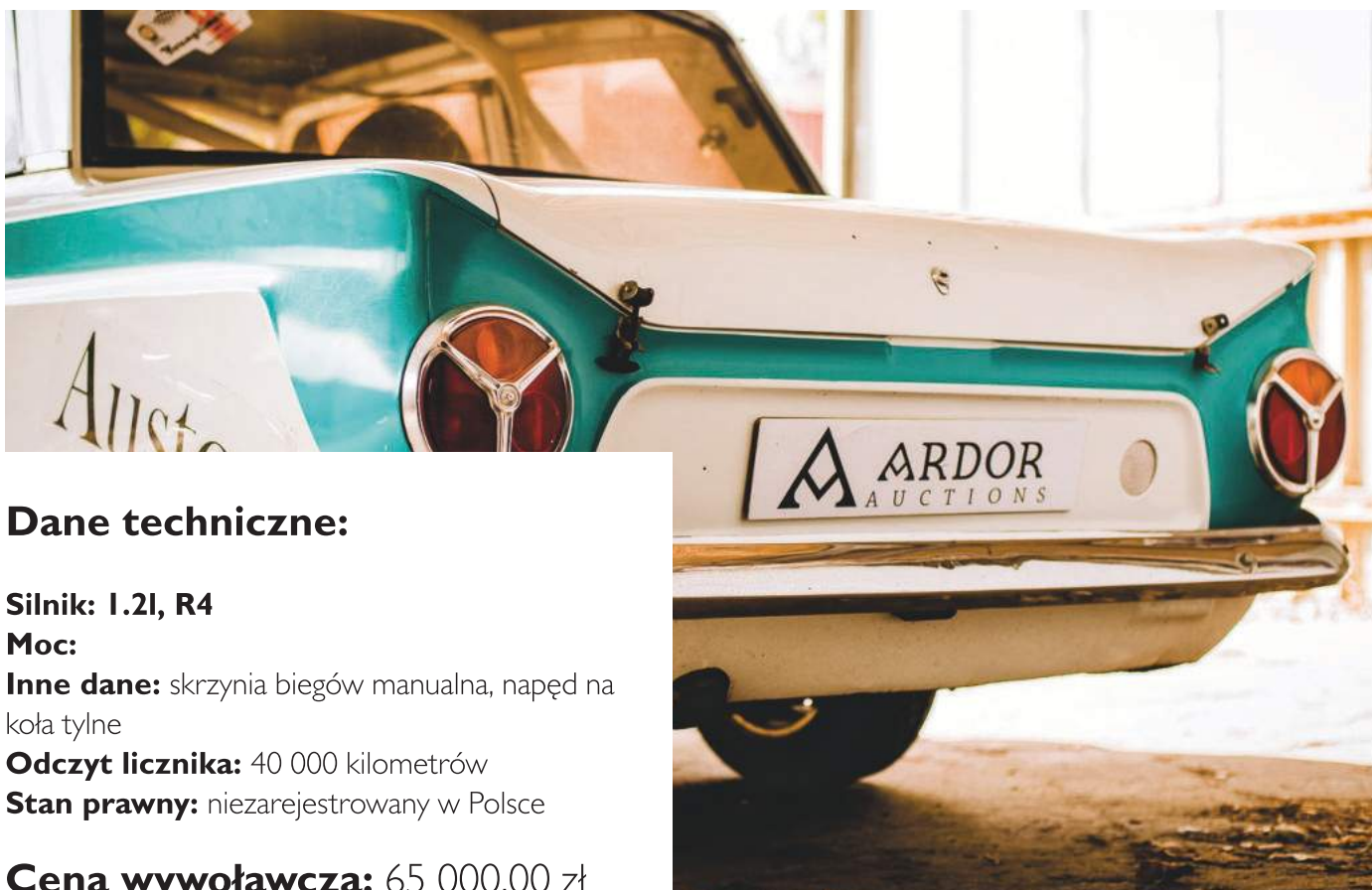
Moc: 185 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów automatyczna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 221 000 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce jako pojazd zabytkowy

Cena wywoławcza: 38 000,00 zł



Dane techniczne:

Silnik: 1.2l, R4

Moc:

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 40 000 kilometrów

Stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 65 000,00 zł

Numer nadwozia: Z7405265380

FORD CORTINA 1964

Legendarny model w rajdowej specyfikacji, auto gotowe do startu w imprezach sportowych, oryginalny pomysł na przygodę z klasykiem.

Ford Cortina do dziś jest uważany za część historii i kultury lat 60-tych nie tylko w Wielkiej Brytanii, ale również w państwach byłego kondominium brytyjskiego tj. Australii i Nowej Zelandii. Cortina była obecna na rynku przez 22 lata, wyróżnia się pięć serii, które było oferowane jako dwu lub czterodrzwiowe limuzyny. Montaż samochodu odbywał się w kilku miejscach świata, natomiast jego korzenie wywodzą się z Ford of Britain. Po 1970 roku Cortina była coraz bardziej zunifikowana z niemieckim odpowiednikiem - Taunusem. Głównym projektantem pierwszej, chyba najbardziej kultowej generacji był Roy Brown Junior, który ma na swoim koncie wiele sukcesów w dziedzinie kreacji samochodów. Nie inaczej było z Cortiną, która z miejsca stała się bestsellerem i bohaterem nie tylko angielskich dróg. Nazwa zaczerpnięta została od włoskiej miejscowości Cortina d'Ampezzo, gdzie miały miejsce zimowe igrzyska olimpijskie w 1956 roku. W ramach błyskotliwej kampanii reklamowej modelu, kilka aut przejechało tamtejszym torem dla bobslejów, akcja nosiła nazwę "Cortina Auto-Bobbing".

Pierwsza rejestracja opisywanej Cortiny miała miejsce w lipcu 1964 roku. Obecnie Ford jest profesjonalnie przygotowany do rajdów i wyścigów. Zmodyfikowany silnik o pojemności 1.2 litra jest zasilany dwoma gaźnikami. Auto ma szyby z tworzywa sztucznego oraz klatkę bezpieczeństwa w środku. Dodatkowe modyfikacje to zbiornik paliwa w bagażniku, krótkie drugie bieg, sportowe sprzęgło czy nowe instalacje paliwowe i elektryczne. Zawieszenie jest regulowane w zakresie twardości i wysokości. Podwozie zostało odpowiednio zakonserwowane. Do auta dołączone są dwa komplety kół, te widoczne obecnie na aucie oraz drugi zestaw z kołkami do startu w imprezach zimowych. Samochód ten był bohaterem wielu tras w Finlandii, kilkadziesiąt razy brał udział w różnych zawodach w tym w legendarnym "Rajdzie 100 Jezior". Posiada ważną licencję FIA do 2027 roku. Przed kolejnym występem należy wyłącznie dostosować pasy i fotele do aktualnych wymogów.





Numer nadwozia: JHMEE83800S201

HONDA CRX 1991

Honda CRX w najmocniejszej wersji, bardzo zadbany i doinwestowany egzemplarz, silny rywal dla VW Golfa lub Peugeota 205 GTI.

Honda CRX to, ujmując rzecz w skrócie, usportowiona wersja modelu Civic, który tchnął nowego ducha w japoński koncern, rozważający opuszczenie rynku samochodowego i skupienie się na motocyklach. Już od wczesnych lat 70-tych dewizą marki były innowacyjne rozwiązania. Civic był bardzo przemyślany i oszczędny, jednak w dobie rosnącego apetytu na małe o wysokich osiąгах, brakowało mu własnej odmiany w rodzaju GTI. Pomysł był prosty - do przekomponowanej karoserii, mniejszej, lżejszej i bardziej aerodynamicznej, włożono wysokoobrotowe silnik, które zapewniały więcej niż wystarczające osiągi. W efekcie powstał legendarny hot-hatch. Przez lata jednak populacja tych aut mocno się skurczyła, gdyż były bardzo chętnie przerabiane i wykorzystywane do sportu, zarówno amatorsko jak i profesjonalnie.

Wzmiankowany CRX to reprezentant drugiej generacji modelu, noszącej nazwę "Cyber". Miała ona nadzwyczaj korzystny współczynnik oporu powietrza na poziomie 0,29. Ten egzemplarz to najszybsze wydanie małego Japończyka, z fantastycznym motorem 1.6 w technologii VTEC. W dodatku samochód ma gwinutowane zawieszenie, tylne wahacze regulowane we wszystkich płaszczyznach, zmodyfikowany układ wydechowy i dolotowy czy ulepszony układ hamulcowy. Nadwozie przeszło szereg prac renowacyjnych, włącznie z wymianą szyb, elementów blacharskich, czyszczeniem i konserwacją podłogi oraz profili zamkniętych, a także ponownym lakierowaniem na kolor zgodny z metryką auta. Naprawa mechaniczna objęła: wymianę rozrządu, serwis olejowy, sworznie, łożyska, tuleje czy przeguby. Wisienką na torcie była instalacja dobrego systemu hi-fi, odnowienie skór foteli przednich oraz szczegółowy detailing. Tak przygotowany CRX ma mało sobie równych w swojej klasie.

Dane techniczne:

Silnik: 1.6i, R4

Moc: 153 konie mechaniczne

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła przednie

Odczyt licznika: 196 000 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 29 000,00 zł





Dane techniczne:

Silnik: 2.9l, R6

Moc: 132 konie mechaniczne

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 0 kilometrów

Stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 280 000,00 zł

Numer nadwozia: HBT7L14397

AUSTIN-HEALEY 3000 1960

Poszukiwana wersja BT7 Tri Carb, samochód z zerowym przebiegiem po renowacji, fenomenalne zestawienie kolorystyczne.

Austin-Healey 3000 należy, obok takich asów jak Jaguar E-Type czy Aston Martin DB5, do ekstraklasy brytyjskich klasyków. Ten efektowny roadster był wytwarzany w latach 1959 - 1967 przez Austin Motor Company, a jego oznaczenie modelowe pochodzi od zaokrąglonej wartości pojemności skokowej silnika. Mocna jednostka napędowa i lekka karoseria zapewniają bardzo dobre osiągi. 6- cylindrowy silnik chętnie wkręca się na obroty dostarczając od 126 do 150 KM mocy w zależności od układu zasilania. Długi przód i tył z wysoko poprowadzoną linią błotników to kwintesencja sportowego sznytu z tamtych lat. Samochód był dostępny w konfiguracji dla dwóch lub czterech pasażerów. Wielkość produkcji wszystkich trzech generacji wyniosła niecałe 43 000 sztuk.

Przedmiotowy "Austin-Healey 3000 BT7 Tri Carb" z 1960 roku należy do poszukiwanej przez kolekcjonerów czteromiejscowej wersji z trzema gaźnikami SU HS4 oraz centralnie umieszczonym lewarkiem skrzyni biegów uzupełnionej o overdrive. Szacuje się, że powstało tylko około 1250 sztuk podobnie zaopatrzonych Austinów. Samochód został pieczołowicie odrestaurowany z nakładem kilku tysięcy godzin pracy z zastosowaniem oryginalnych części, wyśmienitych chromów, wysokogatunkowej włoskiej skóry i wszelkich materiałów z najwyższej półki. Motor jak i wszystkie podzespoły są po kompletnej odbudowie. W tej chwili pozostaje jedynie uruchomienie oraz ostateczne dostrojenie silnika wraz z osprzętem. Największe wrażenie robi połączenie lakieru w kolorze "smoked silver" z ciemnoczerwonym wykończeniem kokpitu. Całości dopełniają szprychowe felgi, sportowe lusterka na błotnikach i chromowany wlot powietrza na masce. Zwycięzca licytacji wraz z samochodem otrzyma połączany kluczyk kolekcjonerski wydany w limitowanej serii dla posiadaczy wyjątkowych Austin Healey.





Numer nadwozia: 129163338

FIAT 1500 L 1966

Model spokrewniony z Polskim Fiatem 125p, egzemplarz z polską historią, samochód w dobrej kondycji.

Model 1500 L to czterodrzwiowy sedan produkowany przez Fiat w okresie 1963-1968. Litera "L" w nazwie pochodzi od włoskiego wyrażenia "lunga", co po polsku znaczy "długi". Takie określenie miało odróżniać go od mniejszych modeli 1300/1500, które były bezpośrednimi poprzednikami Fiata 125, montowanego na licencji w Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu jako 125p. 1500 L dzielił nadwozie ze znanymi od 1959 roku odmianami 1800/2100, które jednak napędzały sześciocylindrowe jednostki. Kompozycja karoserii przypomina Peugeota 404 oraz rodzinne auta spod znaku British Motor Corporation, ponieważ wszystkie powstały na deskach kreślarskich Pininfariny. 1500 L miał być tańszym uzupełnieniem gamy limuzyn z Turynu, powstała nawet osobny podtyp o okrojonych osiąгах przeznaczony dla korporacji taksówkarskich.

Wedle słów poprzednich właścicieli omawiany okaz Fiata 1500 L jest w Polsce od nowości i miał być wozem służbowym Komitetu Miejskiego PZPR w Katowicach. Następnie w drodze przetargu został nabyty przez człowieka pracującego tamże na stanowisku kierowcy. Niestety nie ma dostępnych dokumentów poświadczających taką wersję wydarzeń. Auto pozostawało jednak w tamtym regionie, będąc stale utrzymywanym w stanie jezdny, do czasu zakupu go przez obecnego właściciela prawie 10 lat temu. Samochód przez pewien czas nie był użytkowany, następnie jednak przeszedł częściowy remont, głównie blacharsko-lakierniczy i wrócił na drogi. Wiele elementów wyposażenia wnętrza jak i galanterii zewnętrznej jest autentycznych. Tapicerka została prawdopodobnie wymieniona przez jednego z wcześniejszych użytkowników. Ogólny stopień utrzymania pojazdu należy ocenić jako dobry. Fiat jest sprawny i przedstawia sobą pewną wartość historyczną, nie tylko ze względu na ustny przekaz dotyczący jego dziejów, lecz również jako nieczęsto spotykany już bliski krewniak rodzimego "dużego Fiata".

Dane techniczne:

Silnik: 1.5l, R4

Moc: 75 koni mechanicznych

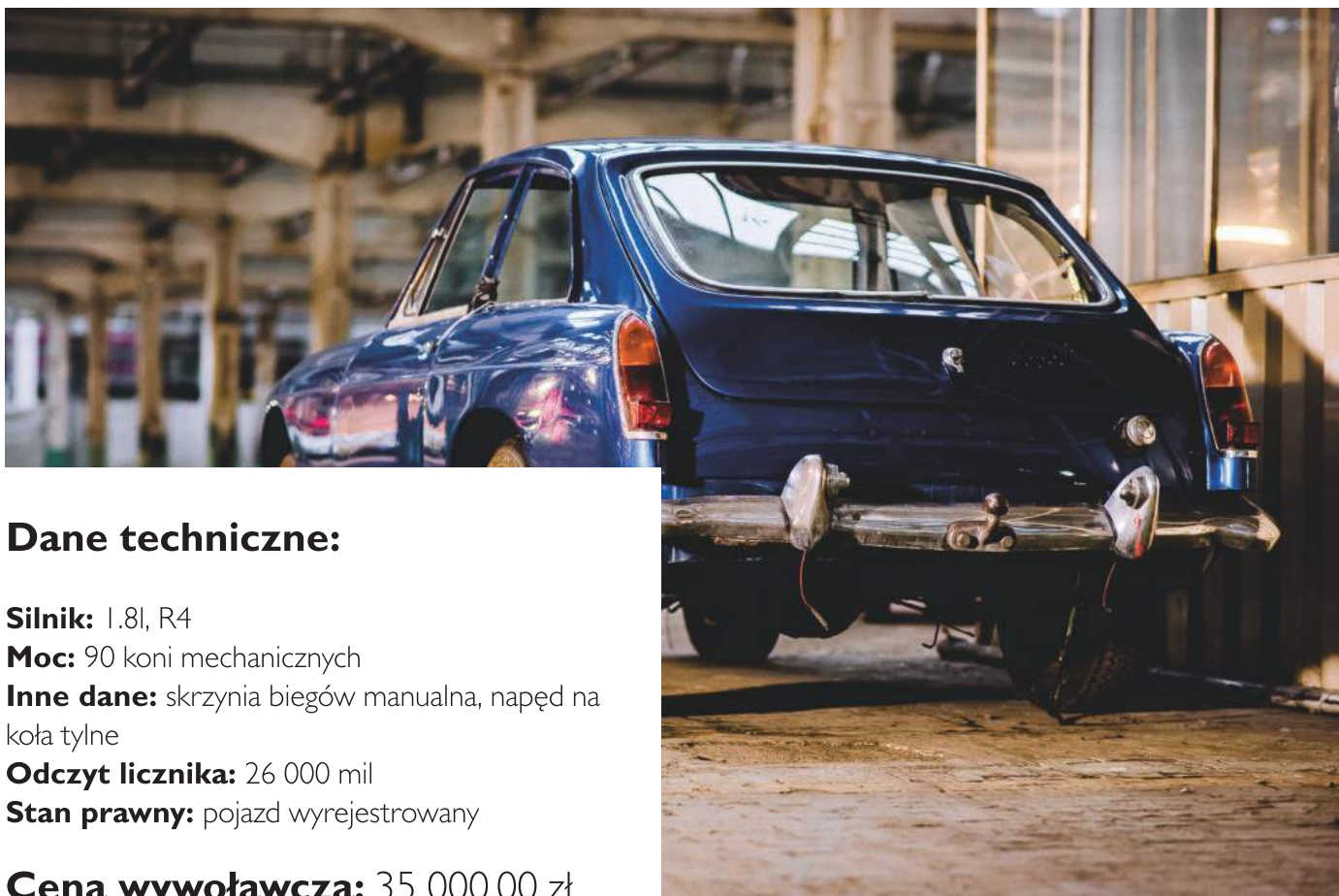
Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 32 000 kilometrów

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 25 000,00 zł





Dane techniczne:

Silnik: 1.8l, R4

Moc: 90 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na koła tylne

Odczyt licznika: 26 000 mil

Stan prawny: pojazd wyrejestrowany

Cena wywoławcza: 35 000,00 zł

Numer nadwozia: GHD390678

MGB GT 1966

Piękny sportowy hatchback od MG, samochód związany z Markiem Grechutą, najważniejsze podzespoły po odbudowie.

MGB to jeden z najpopularniejszych angielskich klasyków. Z linii montażowej zjechało nie bagatela ponad pół miliona egzemplarzy w różnych konfiguracjach nadwozia i silnika. Najbardziej powszechny jest roadster, jednak powstał również wariant GT o pięknej bryle eleganckiego coupe. Kształt ten wymyśliła Pininfarina i miał duży wpływ na dalsze formowanie się karoserii w stylu "hatchback", szczególnie o sportowym zacięciu. GT różniło się w budowie jedynie kilkoma istotnymi podzespołami, lecz oferowało dodatkową przestrzeń dla podróżujących z tyłu oraz przestroniejszy kufer bagażowy. Osiągi obu wersji były zbliżone. W późniejszych latach (1973 - 1976) powstała nawet pewna seria MGB GT V8, przeznaczona była jednak głównie na rynek brytyjski.

Prezentowane MGB GT to egzemplarz należący do polskiego architekta rodem z Poznania - Piotra Wędrychowicza. Zakupił on auto w trakcie pobytu w Londynie w ramach prac projektowych w dzielnicy Covent Garden. Po powrocie do Polski często podróżował tym samochodem wraz z Markiem Grechutą. Wspólnie jeździli w trasy koncertowe oraz na wycieczki rodzinne. Grechuta w jednym z wierszy wspomina o swoim przyjacielu i wyprawach MG. Historię potwierdza również członkowie rodziny. Dostępne są również dokumenty samochodu oraz oryginalne tablice rejestracyjne. Karoserię odbudował znany wielkopolski fachowiec od aut brytyjskich. Remont przeszły również silnik oraz skrzynia. MGB jest obecnie rozłożone, jednak wszystkie elementy składowe auta są dostępne, a sporo części zostało zakupionych nowych. Popularność tych aut oraz łatwość w organizacji dodatkowych podzespołów powoduje, że ponowna kompletacja nie powinna nastręczyć zbyt wielu trudności.



WFM OSA **M52**

Ulepszona wersja Osy - M52, skuter po kompleksowej odbudowie, lakier w atrakcyjnym kolorze.

Warszawska Fabryka Motocykli już w 1955 roku rozpoczęła prace nad lekkim, dostępnym dla każdego skuterem. Pojazd miał być tani, wygodny, oraz przejechać przez każdą drogę i bezdroże. Tak właśnie powstała Osa, która zadebiutowała na rynku w roku 1959. Do pomocy w projektowaniu zaangażowano Akademię Sztuk Pięknych, dzięki czemu Osa posiadała niezwykle ładną sylwetkę. Pierwszy model produkowany seryjnie napędzany był dwusuwowym silnikiem o pojemności 148 cm³. Przez następne 4 lata fabryka zbudowała łącznie około 12 500 sztuk wersji M50. Skuter świetnie sprawdził się również w rajdach terenowych, takich jak "Rajd Tatrzański", dominując w swojej klasie. Znalazły również uznanie za granicą i były eksportowane do wielu krajów.

Skuter będący obiektem aukcyjnym to Osa model M52. Druga generacja kultowego jednoślada otrzymała nieco większy silnik od poprzednika. W nowej Osie powiększono również otwory chłodzące oraz zastosowano dmuchawę przymocowaną do koła zamachowego. Przedstawiany produkt WFM został w pełni odnowiony, jednak dobrany kolor elementów nie jest zgodny z epoką, był inwencją osoby remontującej skuter. Odstępstwem są również niklowane elementy silnika. Mimo pewnych modyfikacji, srebrna Osa nic straciła nic ze swojego uroku i z powodzeniem może być traktowana jako zakup kolekcjonerski o wysokich wartościach artystycznych jak i dekoracyjnych.





Dane techniczne:

Silnik: 173 cm³, 1 cylinder

Moc: 8 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, trzystopniowa

Odczyt licznika: 16489

Stan prawny: brak dokumentów

Cena wywoławcza: 12 000,00 zł



Dane techniczne:

Silnik: 125 cm³, 1 cylinder

Moc: 5 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, trzystopniowa

Odczyt licznika:

Stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 10 000,00 zł

LAMBRETТА LD 125 1952

Skuter odrestaurowany zgodnie ze sztuką, pojazd będący częścią większej kolekcji, przedmiot o ponadczasowym designie.

Lambretta - czyli kultowe włoskie skutery dla każdego stworzone przez markę Innocenti. Pierwsze modele firmy - A i B - z dwusuwowymi silnikami o pojemności 124 cm³ pojawiły się na rynku już w połowie lat 40-tych. W tym samym czasie koncern lotniczy Piaggio wystartował z produkcją słynnej Vespy. Skutery pochodzące z obu fabryk podbiły serca Włochów, a ich renoma szybko zaczęła wykraczać poza granice słonecznej Italii. Lambrettę cechowały szyk i prostota, jej istotną zaletą była rurowa rama konstrukcyjna oraz umieszczenie silnika pod siodłem kierowcy przed tylnym kołem. Dzięki temu pojazd był lepiej wyważony, co miało pozytywny wpływ na właściwości prowadzenia. Po udanym etapie rozwoju skuterów klasy A i B przyszła kolej na podniesienie standardu i w przypadku odmian C i D pojawiły się też bardziej "luksusowe" wersje LC i LD. W przeciwieństwie do poprzednich, tańszych modeli, zamontowane zostały panele boczne osłaniające jednocylinrowy dwusuw o pojemności 125 lub 150 cm³.

Biało-żółta Lambretta LD 125 pochodzi z roku 1952, a więc jest to egzemplarz z początków tej serii. Skuter został zakupiony przez obecnego właściciela kilka lat temu i nadawał się do kompletnego remontu. Odbudowa objęła wszystkie elementy poza naprawą wału napędowego. Ze względu na ułuszczenie jednego z zębów mechanizmu, silnik po remoncie nie został uruchomiony i skuter był traktowany jako jeden z eksponatów w większej kolekcji jednośladów. Warto jednak zainteresować się tym okazem, ze względu na wczesny rok produkcji i ładny dobór kolorów.



LAMBRETTA D 125 1952

Autentyk zakupiony niedawno we Włoszech, model znany z filmu "Niewinni Czarodzieje", wczesny przykład Lambretty.

Lambretta - czyli kultowe włoskie skutery dla każdego stworzone przez markę Innocenti. Pierwsze modele firmy - A i B - z dwusuwowymi silnikami o pojemności 124 cm³ pojawiły się na rynku już w połowie lat 40-tych. W tym samym czasie koncern lotniczy Piaggio wystartował z produkcją słynnej Vespy. Skutery pochodzące z obu fabryk podbiły serca Włochów, a ich renoma szybko zaczęła wykraczać poza granice słonecznej Italii. Lambrettę cechowały sztywność i prostota, jej istotną zaletą była rurowa rama konstrukcyjna oraz umieszczenie silnika pod siedłem kierowcy przed tylnym kołem. Dzięki temu pojazd był lepiej wyważony, co miało pozytywny wpływ na właściwości prowadzenia. Po udanym etapie rozwoju skuterów klasy A i B przyszła kolej na podniesienie standardu i w przypadku odmian C i D pojawiły się też bardziej "luksusowe" wersje LC i LD. W przeciwieństwie do poprzednich, tańszych modeli, zamontowane zostały panele boczne osłaniające jednocyliniowy dwusuw o pojemności 125 lub 150 cm³.

Oferowany egzemplarz z serii D o pojemności 125 cm³ był sprowadzony z Włoch przed dwoma laty. W swojej ojczyźnie miał on jednego właściciela niemal przez cały okres użytkowania. Pojazd znajduje się w bardzo dobrej kondycji wizualnej, oprzyrządowanie jest kompletne i nosi fabryczne emblematy producenta. Zachowane detale bardzo cieszą w przypadku tak wiekowego sprzętu. Warto również nadmienić, że taki sam model wystąpił w głośnym polskim filmie "Niewinni Czarodzieje". W tamtych latach można było kupić włoskie i francuskie skutery w punktach Motozbytu, jednak ich wysokie ceny powodowały, że były raczej towaram luksuśowym, który był chętnie wybierany przez aktorów czy artystów.





Dane techniczne:

Silnik: 125 cm³, 1 cylinder

Moc: 5 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, trzystopniowa

Odczyt licznika:

Stan prawny: niezarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 10 000,00 zł

Dane techniczne:

Silnik: 150 cm³, 1 cylinder

Moc: 6 koni mechanicznych

Inne dane: skrzynia biegów manualna, trzystopniowa

Odczyt licznika:

Stan prawny: zarejestrowany w Polsce

Cena wywoławcza: 9 000,00 zł





LAMBRETТА LD 150 1959

Skuter od nowości w Polsce, wyremontowany z zachowaniem oryginalnych elementów, finalna wersja pierwotnej Lambretty.

Lambretta - czyli kultowe włoskie skutery dla każdego stworzone przez markę Innocenti. Pierwsze modele firmy - A i B - z dwusuwowymi silnikami o pojemności 124 cm³ pojawiły się na rynku już w połowie lat 40-tych. W tym samym czasie koncern lotniczy Piaggio wystartował z produkcją słynnej Vespy. Skutery pochodzące z obu fabryk podbiły serca Włochów, a ich renoma szybko zaczęła wykraczać poza granice słonecznej Italii. Lambrettę cechowały szyk i prostota, jej istotną zaletą była rurowa rama konstrukcyjna oraz umieszczenie silnika pod siodłem kierowcy przed tylnym kołem. Dzięki temu pojazd był lepiej wyważony, co miało pozytywny wpływ na właściwości prowadzenia. Po udanym etapie rozwoju skuterów klasy A i B przyszła kolej na podniesienie standardu i w przypadku odmian C i D pojawiły się też bardziej "luksusowe" wersje LC i LD. W przeciwieństwie do poprzednich, tańszych modeli, zamontowane zostały panele boczne osłaniające jednocyldrowy dwusuw o pojemności 125 lub 150 cm³.

Ten skuter został nabyty jako nowy 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. Kilkanaście lat temu pojazd został wyrejestrowany i poddany kompletnemu remontowi. Wykonawcy trzymali się założeń producenta. Niektóre elementy wyposażenia pozostawiono wręcz w nienaruszonym stanie, na przykład manetki oraz licznik. Świadczą one o autentyczności i długiej historii Lambretty. Skuter jest obecnie zarejestrowany na białe tablice rejestracyjne. Przez pewien czas nie był uruchamiany, jednak po dokonaniu serwisu rozruchowego, można będzie cieszyć się z przejażdżek tym wyjątkowym jednośladem, który nigdy nie wyjdzie z mody.

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.

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. dowód 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. Piękna 1A, 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

OPŁATA AUKCYJNA - Opłata należna Organizatorowi Aukcji, stanowiąca 15 % od najwyższej oferty złożonej przez Nabywcę, stanowiąca składnik Ceny Nabycia.

REGULAMIN - Niniejszy Regulamin Aukcji, składający się z Warunków sprzedaży aukcyjnej oraz Przewodnika dla Klienta

WADIUM - Kwota pieniężna, której wpłata warunkuje dopuszczenie do udziału w Aukcji, osoby mającej miejsce zamieszkania lub siedzibę poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej.

KLIENT - Osoba biorąca pośrednio lub bezpośrednio udział w Aukcji.

DEPOZYT - Kwota pieniężna, której wpłata może warunkować realizację usługi licytacji telefonicznej lub licytacji w imieniu Klienta

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 aukcjонера.

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. Opłata aukcyjna

Do kwoty wylicytowanej doliczamy Opłatę aukcyjną. Stanowi ona część końcowej ceny Obiektu i reprezentuje 15% kwoty wylicytowanej. Opłata 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 Aukcjонера 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.

7. Obiekty katalogowe

Zapewniamy rzetelną wycenę oraz opis katalogowy dokonany z największą starannością poświęconego 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 Organizatora Aukcji. 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 tych 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 przekażą 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 1996 r., 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 2000 r. 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.

12. Wadium

Jeżeli osoba wyrażająca wolę wzięcia udziału w Aukcji, ma miejsce zamieszkania lub siedzibę poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, warunkiem dopuszczenia jej do udziału w Aukcji jest wpłata Wadium. Wadium w kwocie 2.500,- (słownie: dwa tysiące pięćset) euro należy wpłacić na specjalny rachunek bankowy Organizatora Aukcji prowadzony przez bank ..., o numerze Wpłaty należy dokonać najpóźniej na 24 godziny przed rozpoczęciem Aukcji. Wadium uznaje się za wpłacone w momencie uznania wpływu środków na rachunku bankowym Organizatora Aukcji. Jeżeli uczestnik Aukcji, mimo wyboru jego oferty, uchyli się od wykonania umowy zawartej w trakcie Aukcji, Organizator Aukcji, odstępując od zawartej umowy, może pobrane Wadium zachować. Wpłacone Wadium Organizator Aukcji zalicza na poczet zapłaty ceny sprzedaży aukcyjnej, opłaty aukcyjnej oraz opłat dodatkowych. W pozostałych przypadkach Organizator zwraca wpłacone Wadium w terminie 14 dni od zakończenia Aukcji, na rachunek bankowy uczestnika Aukcji, z którego Wadium zostało przelane. Organizator Aukcji może dopuścić do udziału w Aukcji osobę, o której mowa w zdaniu pierwszym, która nie wpłaciła Wadium w ww. terminie, w drodze indywidualnej decyzji w formie dokumentowej.

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, wskazuje 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 Organizatorem Aukcji a licytującym, który zaofertował 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 Organizatorem Aukcji, a kupującym

w ramach aukcji. Ardor Auctions pełni funkcję pośrednika handlowego pomiędzy komitentami wstawiającymi Obiekty na aukcję a kupującymi. Regulamin może być przez Organizatora Aukcji odwołany bez podania przyczyn lub zmieniony poprzez aneksy dostępne w sali aukcyjnej lub poprzez obwieszczenie Aukcjонера.

Opisy zawarte w Katalogu Aukcyjnym mogą być uzupełnione lub zmienione przez Aukcjenera 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 równolegle prowadzone w językach angielskim i niemieckim. Prośby takie powinny być składane najpóźniej godzinę przed Aukcją wraz z informacją, których Obiektów dotyczy. 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. Wraz z 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-wadium w wysokości 4000zł. Wpłaty należy dokonać na konto: Ardor Auctions sp. z o.o Warszawa, ul. Piękna 1A, 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 wadium 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 zgodne 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-wadium w wysokości 4000zł. Wpłaty należy dokonać na konto: Ardor Auctions sp. z o.o Warszawa, ul. Piękna 1A, 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 wadium po upływie 7 dni roboczych od licytacji.

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 przelewu 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 z tytułu rękojmi za wady fizyczne lub prawne.

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 na Aukcji Obiekty powinny być odebrane w ciągu 5 dni od zakończenia Aukcji. Jeżeli ta data zostanie przekroczona, doliczane są koszty magazynowania w wysokości 300,- (słownie: trzystu) złotych za każdy rozpoczęty dzień magazynowania.

6. Transport

Transport pojazdów pozostaje w gestii nabywcy. Organizator Aukcji 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 2003 r. 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, szczególnie w PRZEWODNIKU DLA KLIENTA, c) w dodatkach do katalogu aukcyjnego lub innych materiałach udostępnionych przez Ardor Auctions na Aukcji. W każdym przypadku zwana warunków może nastąpić poprzez stosowny aneks bądź ogłoszenie podane do wiadomości przez Aukcjonera 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 poukcyjnej. 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 doloży 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. Licytacja telefoniczna 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 Ardor Auctions będzie licytował pomimo braku połączenia. Jeśli żaden limit nie jest określony na zleceniu, pracownik Ardor Auctions 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 zaofiarować 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 jakkolwiek 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 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

brytyjskich i dolarach amerykańskich mają charakter wyłącznie orientacyjny.

5) Licytujący, który zaofertował najwyższą kwotę zaakceptowaną przez Aukcjонера, jest zwycięzcą licytacji. Uderzenie młotkiem przez Aukcjонера 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) Wpłacone Wadium lub Depozyt Ardor Auctions zalicza na poczet zapłaty wylicytowanej kwoty, opłaty aukcyjnej oraz opłat dodatkowych. 5) 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 wymagało 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 sprzedającego, 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 lub w innym miejscu na ryzyko i koszt Klienta;
- b) odstąpić od umowy sprzedaży Obiektu, zatrzymując dotychczasowe opłaty na poczet pokrycia szkód;
- c) odrzucić zlecenie nabywcy w przyszłości lub zrealizować takie zlecenie pod warunkiem uiszczenia kaucji;
- 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 sprzeda się za kwotę niższą niż cena nabycia, na której kupujący wylicytował Obiekt, nabywca pozostający w zwłocie będzie zobowiązany do pokrycia różnicy wraz z kosztami przeprowadzenia dodatkowej aukcji;
- f) wszcząć postępowanie sądowe przeciwko kupującemu w celu odzyskania zaległości;
- g) potrącić należności nabywcy względem Ardor Auctions z wierzytelności 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 Klientie od osób trzecich. Ardor Auctions może również wykorzystywać 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 wykorzystać 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 przysyłane 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 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.

ZLECENIE LICYTACJI

Samochody Klasyczne i Zabytkowe. Aukcja Ardor • 600SAM009 • 28 września 2019

Zlecenie licytacji z limitem lub licytacja telefoniczna to proste sposoby wzięcia udziału w aukcji, które nie skutkują żadnymi dodatkowymi kosztami dla Nabywcy.

☐ Zlecenie licytacji z limitem ☐ Zlecenie telefoniczne

Zlecenie musi być dostarczone (osobiście, pocztą, faksem lub e-mailem) do siedziby Domu Aukcyjnego nie później niż 24 godziny przed rozpoczęciem licytacji.

Prosimy czytelnie wypełnić formularz, by uniknąć ewentualnych pomyłek

Imię i nazwisko

Dowód osobisty (seria i numer)

NIP (dla firm)

Adres: ulica

nr domu

nr mieszkania

Miasto

Kod pocztowy

Adres e-mail

Telefon / faks

Przed przyjęciem zlecenia licytacji pracownik Domu Aukcyjnego ma prawo prosić o podanie pełnych danych osobowych oraz o dokument potwierdzający tożsamość osoby rejestrowanej (dowód osobisty, paszport, prawo jazdy; w przypadku zleceń przesyłanych e-mailem, pocztą lub faksem: w formie kserokopii lub skanu takiego dokumentu).

Nr kat.	Autor, tytuł	Maksymalna oferowana kwota (bez opłaty aukcyjnej) lub licytacja telefoniczna

Data i podpis pracownika Ardor Auctions

Data i podpis klienta składającego zlecenie

Skąd dowiedzieli się Państwo o Ardor Auctions?

z prasy ☐ z mailingu ☐ z reklamy internetowej ☐ z reklamy zewnętrznej ☐ z radia ☐
od rodziny/znajomych ☐ z imiennego zaproszenia ☐ inną drogą _____

Ardor Auctions Sp. z o.o. ul. Piękna 1A, 02-797 Warszawa, tel. 22 395 61 26, email: kontakt@ardorauctions.pl, www.ardorauctions.pl, NIP 521 368 35 28 REGON 360183852 KRS 0000532509

tel. 22 395 61 26

e-mail: kontakt@ardorauctions.pl



Zlecenie licytacji z limitem

Podanie przez Klienta limitu licytacji jest informacją ściśle poufną. Dom Aukcyjny będzie reprezentował w licytacji Nabywcę do podanej kwoty, gwarantując jednocześnie nabycie obiektu za najniższą możliwą kwotę. Dom Aukcyjny nie przyjmuje zleceń bez górnego limitu. W przypadku zaistnienia kilku zleceń w tej samej wysokości Dom Aukcyjny będzie reprezentował Klienta, którego zlecenie zostało złożone najwcześniej.

Zgadzam się na jedno postąpienie w górę w przypadku wystąpienia innego zlecenia o tej samej wysokości:

☐ Tak ☐ Nie

Zlecenie telefoniczne

W przypadku zlecenia licytacji telefonicznej prosimy o podanie numeru telefonu aktualnego w czasie aukcji. Pracownicy Domu Aukcyjnego połączą się z Państwem chwilę przed rozpoczęciem licytacji wybranych obiektów. Dom Aukcyjny nie ponosi odpowiedzialności za brak możliwości wzięcia udziału w wyniku problemów z uzyskaniem połączenia z podanym numerem.

Numer telefonu do licytacji

Należność za zakupiony obiekt

☐ Wpłace na konto bankowe: mBank

25 1140 2062 0000 3056 1400 1006

☐ Wpłace w kasie firmy (pn.-pt. w godz. 11-19)

Faktura

Proszę o przekazanie informacji zawartych w transakcjach:

☐ telefonicznie ☐ faksem
☐ listownie ☐ e-mailem

☐ Proszę o wystawienie faktury VAT bez podpisu odbiorcy

Ja niżej podpisany/-a oświadczam, że:

- 1) zapoznałem/-am się i akceptuję WARUNKI SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ I WARUNKI AUTENTYCZNOŚCI Ardor Auctions opublikowane w katalogu aukcyjnym,
- 2) zobowiązuję się do zrealizowania zawartych transakcji zgodnie z niniejszymi WARUNKAMI, w szczególności do zapłacenia wylicytowanej kwoty powiększonej o opłatę aukcyjną w terminie 10 dni od daty aukcji,
- 3) wszelkie dane zawarte w niniejszym formularzu są prawdziwe i zgodne z moją najlepszą wiedzą. W przypadku zatajenia lub podania nieprawdziwych danych Ardor Auctions nie ponosi odpowiedzialności,
- 4) wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych w celach koniecznych do realizacji niniejszego zlecenia, zgodnie z ustawą z 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych, przez Ardor Auctions oraz podmioty powiązane z Ardor Auctions w rozumieniu Kodeksu spółek handlowych,
- 5) ☐ wyrażam zgodę ☐ nie wyrażam zgody na przetwarzanie moich danych osobowych w celach marketingowych oraz na przysyłanie katalogów wydawanych przez Ardor Auctions, a także przysyłanie drogą elektroniczną informacji handlowych, zgodnie z ustawą z 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych, przez Ardor Auctions oraz podmioty powiązane z Ardor Auctions w rozumieniu Kodeksu spółek handlowych,
- 6) zostałem poinformowany/-a, że administratorem moich danych osobowych jest Ardor Auctions. oraz że przysługuje mi prawo wglądu do treści moich danych oraz prawo do ich poprawienia,
- 7) zostałem poinformowany, że dane osobowe podane w niniejszym formularzu nie będą nikomu udostępniane, z wyjątkiem wypadków obowiązkowego udzielania informacji określonych w przepisach ustaw.





CENA 39 zł (z 5% VAT)

www.ardorauctions.pl