ARDOR AUCTIONS

Rozalin 2016

Dear Sirs,

Welcome to Rozalin, where the second auction organized by the vintage and classic car auction house Ardor Auction is held. This is our second event after the auction we organized at the National Stadium in Warsaw. We take immense pleasure in handing this very catalogue over to you. Lightness and sporting spirit – these are the ideas behind the collection of cars featured at our event. Coupes, roadsters and cabriolets have always stimulated imagination. Usually they are associated with the summer season. End of May means sunny weather - perfect for revelling in the joys of classic motoring. Classic car market in Poland is growing - we hear this statement all the time. We are also at the centre of those events. Already a year ago our ambition was to expand the Polish market and set trends while keeping things as transparent as possible. All of our actions are aimed at one objective: to open Poland for Western European markets. What are those markets like? What trends are going to emerge in a couple of years? These are the questions asked by classic car enthusiasts. We keep track of how auctions held in Western countries evolve, take part at classic car shows in Essen or Paris. Those exhibitions make their audience astonished year by year, due to their unprecedented flourish and continuous growth. Now it's our turn. Poland is a market yet to be discovered by the Europeans. It's time to show its inner dynamics. Rozalin 2016 Auction is also a perfect opportunity to show what is valued most in Poland: vehicles perfect in every detail, meticulous restorations, unique cars and their equally unique owners, who contribute to the huge potential of our market with their passion.

Thank you for being with us. Special thanks go to the owners of those exceptional vehicles for consigning them to us and placing us with the important task of taking care of their cars. We would also like to express our gratitude to our guest customers, who have attended our auction.

We encourage you to participate in the auction,
Ardor Auctions

Szanowni Państwo,

Witamy w Rozalinie, na drugiej, po Stadionie Narodowym, aukcji Ardor Auctions. Z przyjemnością oddajemy w Państwa ręce niniejszy katalog. Lekkość i sportowy duch – to idee, które przyświecały nam w selekcji pojazdów na tę aukcję. Coupe, roadstery i kabriolety od zawsze pobudzały wyobraźnie i zawsze kojarzyły się z sezonem letnim. Nie bez znaczenia jest tutaj data naszej aukcji. Koniec maja oznacza coraz cieplejsze dni i coraz lepsze warunki do korzystania z uroków zabytkowej motoryzacji. Rynek motoryzacji zabytkowej w Polsce rośnie. Bardzo często to słyszymy, jesteśmy w środku tych zdarzeń. Już w zeszłym roku postawiliśmy sobie za cel rozbudowanie tego rynku, wytyczenie pewnych trendów oraz zachowanie jak największej przejrzystości. Te wszystkie działania zmierzają ku otwarciu Polski na rynki Europy zachodniej. A jakie są te rynki? Jakie trendy będą obecne za kilka lat? To pytania, które zadają sobie pasjonaci zabytkowej motoryzacji. Bacznie obserwujemy poczynania na zachodnich aukcjach, uczestniczymy w targach motoryzacji zabytkowej np. w Essen, czy Paryżu. Wystawy te z roku na rok zachwycają swoim rozmachem oraz nieustannym rozwojem. To jest właśnie czas dla nas. Polska jest rynkiem, który jeszcze nie został zauważony przez Europejczyków. Czas pokazać, jego wewnętrzną dynamikę, ale też zaprezentować podczas aukcji Rozalin 2016 to, co w Polsce ceni się najbardziej. Szczegółowo dopracowane pojazdy, drobiazgowe renowacje, unikatowe egzemplarze i ich właściciele, którzy na pasji budują ogromny potencjał naszego rynku.

Dziękujemy, że jesteście z nami. Dziękujemy Właścicielom tych wyjątkowych pojazdów za zaufanie i powierzenie nam tego ważnego zadania jakim jest zadbanie o ich pojazdy. Dziękujemy również wszystkim Klientom i Gościom, którzy przybyli na naszą aukcję.

Zapraszamy do uczestnictwa,
Ardor Auctions

Timetable

Driving pleasure, sporty spirit, light and easy steering define the character of automobiles Ardor Auctions will present at the Rozalin Palace 2016 auction. Our guests and attendees will have the opportunity to make their dreams of owning a classic automobile for ecstatic summer morning drives come true.

Date: 21st May 2016

Place: Rozalin Palace near Warsaw

Accomodation: We invite you to stay at the hotel which is part of Rozalin Palace facilities.
To make a booking and check the availability, please contact: **+48 506 000 227**

How-to-get: Palacowa Street 27, 05-831 Rozalin.
Details are posted on our website – www.ardorauctions.pl

Auction schedule:
9am-11am – preview for all pre-registered bidders only (if you desire to view the cars and you didn't register online, you will be able to register on-site from 9am)
11am-1pm – technical break
1pm-5pm – public catalogue preview
5pm – auction
We encourage to register as a bidder, by filling form on our website.

Auction: The auction will start around **5pm**.
There are three options available:

1) on-site – in order to access our auction, you will need to register your data before our auction starts, by the registration desk,

2) phone-call – if you cannot come, you will be able to register for a phone-call auction. This option is available after previous registration (no later than 24h before auction starts) and is equivalent to bank transfer deposit. To register, please contact our helpline: **+48 22 395 61 26**,
– bank transfer before an event:

Ardor Auctions sp. z o.o
Warszawa, ul. Klimczaka 1
Account number: 70114019770000305614001004

– freezing the funds on your credit card during our event. It will be available by our registration desk at the galery

3) absentee-bid – if you cannot come, you will be able to register an absentee-bid. It will be able after previous registration with deposit via our helpline (**+48 395 61 26**). It's equivalent of choosing one of the objects from catalogue and declaring amount which you are able to pay for it.

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

Harmonogram

Data: 21 maja 2016

Miejsce: Pałac w Rozalinie

Nocleg: Zachęcamy do skorzystania z przypałacowego hotelu.
Aby sprawdzić dostępność oraz dokonać rezerwacji, prosimy o kontakt pod numerem: **+48 506 000 227**

Dojazd: zgodnie z mapą

Plan wydarzenia:
9:00 – 11:00 – oględziny pojazdów dla osób, które dokonają wcześniejszej rejestracji do licytacji jako kupujący (wstęp możliwy po dokonaniu formalności związanych z rejestracją na miejscu)
11:00 – 13:00 – przerwa techniczna
13:00 – 17:00 – otwarte oględziny pojazdów, wstęp możliwy p zakupie katalogu aukcyjnego (wcześniejsza rejestracja nie jest konieczna)
17:00 – początek licytacji

Zachęcamy do rejestracji jako kupujący na aukcję już teraz, w tym celu należy wypełnić formularz dostępny na naszej stronie internetowej. Przystąpienie do licytacji: Aby przystąpić do licytacji, należy zarejestrować się w punkcie rejestracji, które znajdą Państwo na terenie pałacu. Po dopełnieniu formalności otrzymają Państwo komplet informacji oraz lizak z numerem niezbędny do licytacji.

Licytacja: licytacja rozpocznie się ok. godziny **17:00.**
Przewidzieliśmy dla Państwa trzy opcje wzięcia udziału w aukcji:

1) licytacja na żywo – w celu przystąpienia do licytacji prosimy o przybycie najpóźniej o godzinie 16 i zarejestrowanie się w recepcji aukcji w Rozalinie

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) oraz po wcześniejszym wpłaceniu zwrotnego depozytu-vadium w wysokości 4000zł. W tym celu prosimy o kontakt z naszą infolinią pod numerem **22 395 61 26,**
– wpłata na konto przed rozpoczęciem wydarzenia:

Ardor Auctions sp. z o.o
Warszawa, ul. Klimczaka 1
Nr rachunku mBank: 70114019770000305614001004

3) licytacja absentee-bid – jeżeli nie będą mogli Państwo uczestniczyć w naszym wydarzeniu, udostępniamy możliwość zadeklarowania kwoty, na konkretny obiekt z naszego katalogu. W tym celu prosimy o wcześniejszą rejestrację przez naszą infolinię pod numerem **22 395 61 26** oraz wpłacenie vadium.

Jeżeli mają Państwo jakieś pytania na temat uczestnictwa w wydarzeniu, prosimy o kontakt z naszą infolinią (**22 395 61 26**) lub zapytania mailowe na adres: **kontakt@ardorauctions.pl**.

Nasz zespół

Michał Wróbel
General Director
+48 661 561 561
michal.wrobel@ardorauctions.pl

Michał Prząda
Marketing Manager
+48 516 612 395
michal.przada@ardorauctions.pl

Jarosław Geller
Project Manager
+48 537 520 442
jaroslaw.geller@ardorauctions.pl

Zuzanna Staniszewska
Executive Assistant
+48 22 395 61 26
zuzanna.staniszewska@ardorauctions.pl

Partnerzy

Szanowni Państwo,

Podobnie jak Państwo, nie możemy doczekać się już aukcji w Rozalinie – wydarzenia, które niewątpliwie dostarczy nam wielu emocji, doświadczeń i cennej wiedzy. Tym większą przyjemność stanowi więc dla nas fakt objęcia patronatu medialnego nad tym bardzo ważnym wydarzeniem na polskim rynku motoryzacji klasycznej. W domu aukcyjnym Ardor Auctions znaleźliśmy partnera wyznającego podobne pasje, nastawienie i dążenie do najwyższej jakości. Razem chcemy wzbogacać i podnosić poziom naszej sceny samochodów klasycznych i nie mam wątpliwości, że sobotnia aukcja wniesie ku temu wymierny wkład.

Mateusz Żuchowski
magazyn kmh Classic
patron medialny aukcji Ardor Auctions Rozalin 2016

Szanowni Państwo,

Cieszymy się, że możemy być razem z Ardor Auctions podczas aukcji Rozalin 2016. Nasza obecność nie jest przypadkowa. Jaguar od zawsze był marką, która wytyczała trendy, i tak jest i tym razem.

Paweł Kuskowski
Marketing Director
JLR Polska

Regulamin

Aukcja	Aukcja Pojazdów nakierowana na doprowadzenie do zawarcia jak największej liczby Umów Sprzedaży Pojazdów za możliwie najwyższe ceny, nie niższe od Cen Minimalnych określonych przez Ardor Auctions;
Aukcjoner	Osoba wyznaczona przez Organizatora Aukcji do prowadzenia Aukcji i licytacji Pojazdów;
Cena Minimalna	Cena określona przez Właściciela Pojazdu, której osiągnięcie w toku licytacji jest warunkiem wyłonienia Nabywcy Pojazdu oraz zawarcia Umowy Sprzedaży; znana przed Aukcją wyłącznie Organizatorowi Aukcji oraz Aukcjonerowi;
Cena Wywoławcza	Cena od której Aukcjoner rozpoczyna licytację Pojazdu, dostępna w katalogu aukcyjnym;
Cena Szacunkowa	Widełkowo 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. Klimczaka 1, KRS 0000532509, NIP 5213683528, Regon 360183852, oraz osoby umocowane do podejmowania czynności w jej imieniu na podstawie uzyskanych pełnomocnictw;
Pojazd	Przedmiot pojedynczej licytacji prowadzonej w trakcie Aukcji, szczegółowo opisany w Katalogu Aukcyjnym; zwany dalej również Obiektem
Postąpienie	Kwota, o którą Uczestnicy zwiększają ofertę za licytowany Pojazd;
Prowizja	Opłata należna Organizatorowi Aukcji, stanowiąca 10 % od najwyższej oferty złożonej przez Nabywcę, stanowiąca składnik Ceny Nabycia;
Regulamin	Niniejszy Regulamin Aukcji.

Udział klienta w aukcji regulują:

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

PRZEWODNIK DLA KLIENTA
I. PRZED AUKCJĄ

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

2. Opłata aukcyjna
Do kwoty wylicytowanej doliczamy opłatę aukcyjną. Stanowi ona część końcowej ceny obiektu i reprezentuje 10% 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.

Regulamin

4. Estymacje w walutach innych, niż polski złoty
Transakcje aukcyjne zawierane są w polskich złotych, jednakże estymacje w katalogu aukcyjnym mogą być podawane w euro lub dolarach amerykańskich. Kurs walut w dniu aukcji może się różnić od tego w dniu druku katalogu, informacja ta ma więc charakter orientacyjny.

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

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

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

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

9. Wystawa obiektów aukcyjnych
Wystawy przedaukcyjne są dostępne dla oglądających, którzy nabyli katalog aukcyjny. W trakcie ich trwania zachęcamy do kontaktu z naszymi ekspertami, którzy chętnie odpowiedzą na wszystkie pytania i 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 1996r, o muzeach (Dz. U. z 1997r Nr5, poz.24, z późn. zm.) - muzea rejestrowane mają prawo pierwokupu zabytków sprzedawanych na Aukcji.
Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 listopada 2000 r o przeciwdziałaniu wprowadzaniu do obrotu finansowego wartości majątkowych pochodzących z nielegalnych lub nieujawnionych źródeł oraz o przeciwdziałaniu finansowaniu terroryzmu (Dz.U z 2000r Nr 116, poz. 1216 z późn. zm.) – Organizator Aukcji jest zobowiązany do zbierania danych osobowych Nabywców dokonujących transakcji w kwocie powyżej 15 tysięcy euro.

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

II. AUKCJA
Udział w licytacji można wziąć osobiście, po uprzednim złożeniu zlecenia licytacji telefonicznej lub zlecenia licytacji z limitem.
1. 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 aukcjonera. Jest to równoznaczne z zawarciem umowy sprzedaży między domem aukcyjnym a licytującym, który zaoferował 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 przed-

stawienie stosunku prawnego pomiędzy Domem Aukcyjnym Ardor Auctions, a kupującym w ramach aukcji. Ardor Auctions pełni funkcję pośrednika handlowego pomiędzy komitentami wstawiającymi obiekty na aukcję a kupującymi. Warunki mogą być przez Ardor Auctions odwołane lub zmienione poprzez aneksy dostępne w sali aukcyjnej lub poprzez obwieszczenie aukcjonera. z licytacji bez podania przyczyn. Opisy zawarte w katalogu aukcji mogą być uzupełnione lub zmienione przez aukcjonera 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 dotyczą. Licytacja każdego pojazdu jest poprzedzona wcześniejszą prezentacją.

2. Licytacja osobista
W celu licytacji osobistej należy wypełnić formularz udziału w aukcji i odebrać tabliczkę z numerem. W celu ich weryfikacji możemy poprosić o dokument potwierdzający tożsamość osoby rejestrowanej (dowód osobisty, paszport, prawo jazdy). Dane osobowe klientów są informacjami poufnymi i pozostają do wyłącznej wiadomości Ardor Auctions i spółek powiązanych, które mogą przetwarzać dane osobowe uczestników aukcji w zakresie niezbędnym do realizacji zleceń licytacji. Klientom, którzy posiadają nieuregulowane 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-vadium w wysokości 4000zł. Wpłaty należy dokonać na konto: Ardor Auctions sp. z o.o Warszawa, ul. Klimczaka 1, nr rachunku mBank: 70114019770000305614001004 lub zgłosić się do pracowników Ardor Auctions w biurze rejestracji w celu zablokowanie kwoty na karcie kredytowej. Ardor Auctions zastrzega sobie możliwość zwrotu vadium po upływie 7 dni roboczych od licytacji.

4. Licytacja w imieniu klienta
Drugą opcją dla klientów, którzy nie mogą osobiście uczestniczyć w aukcji, jest złożenie zlecenia licytacji z limitem. Klienci zainteresowani taką usługą również powinni przesłać wypełniony formularz najpóźniej 24 godziny przed rozpoczęciem aukcji. Obowiązuje ten sam formularz co w przypadku licytacji telefonicznej. Zawarte w formularzu kwoty nie powinny uwzględniać opłaty aukcyjnej i opłat dodatkowych, powinny być wyrażone w polskich złotych oraz 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-vadium w wysokości 4000zł. Wpłaty należy dokonać na konto: Ardor Auctions sp. z o.o Warszawa, ul. Klimczaka 1, nr rachunku mBank: 70114019770000305614001004 lub zgłosić się do pracowników Ardor Auctions w biurze rejestracji w celu zablokowanie kwoty na karcie kredytowej. Ardor Auctions zastrzega sobie możliwość zwrotu vadium 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: mBank 43 1140 1977 0000 3056 1400 1005, W tytule prosimy wpisać nazwę aukcji, datę aukcji, nazwę oraz numer obiektu.

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

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

4. Reklamacje
Wszelkie możliwe reklamacje rozpatrywane są zgodnie z przepisami prawa polskiego. W przypadku gdy nabywcą Pojazdu jest konsument Ardor Auctions nie odpowiada z tytułu rękojmi za wady fizyczne, jeżeli zostanie ona stwierdzona po upływie roku od dnia wydania rzeczy nabywcy. Wobec osób nie będących konsumentami Ardor Auctions nie ponosi odpowiedzialności za ukryte wady

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

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

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

WARUNKI SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ przedstawione poniżej określają prawa i obowiązki licytujących i kupujących z jednej strony oraz Domu Aukcyjnego Ardor Auctions i komitentów z drugiej. Wszyscy potencjalni kupujący na aukcji powinni dokładnie przeczytać WARUNKI SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ zanim przystąpią do licytacji.

WARUNKI SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ
1. WPROWADZENIE
Każdy pojazd zaprezentowany w katalogu aukcyjnym przeznaczony jest do sprzedaży na warunkach określonych: a) w WARUNKACH SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ, b) w innych informacjach podanych w pozostałych częściach katalogu aukcyjnego, szczególności w PRZEWODNIKU DLA KLIENTA, c) w dodatkach do katalogu aukcyjnego lub innych materiałach udostępnionych przez Ardor Auctions na aukcji. W każdym przypadku zmiana warunków może nastąpić poprzez stosowny aneks bądź ogłoszenie podane do wiadomości przez 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 poaukcyjnej. Wszyscy licytujący muszą zarejestrować się przed aukcją, dostarczyć wymagane informacje przewidziane w formularzu rejestracji, okazać dokument potwierdzający tożsamość oraz odebrać lizak z numerem licytacyjnym. 2) Dla wygody licytujących, którzy nie mogą uczestniczyć w aukcji osobiście, Ardor Auctions może zrealizować pisemne zlecenie licytacji. W takim przypadku nieobecni licytujący powinni wypełnić formularz „zlecenie licytacji", który można znaleźć w katalogu, na stronie internetowej Ardor Auctions lub otrzymać w siedzibie Ardor Auctions. Kwoty wskazane przez licytującego w zleceniu licytacji nie powinny zawierać opłaty aukcyjnej i opłat dodatkowych, powinny być wyrażone w polskich złotych. Aukcjoner nie akceptuje zlecenia licytacji, w którym nie ma wskazanej maksymalnej kwoty, do której Ardor Auctions może zrealizować zlecenie. Ardor Auctions dołoży starań, aby klient zakupił wybrany obiekt w możliwie jak najniższej cenie, nie niższej jednak niż cena minimalna. Jeśli limit podany przez licytującego jest niższy niż cena minimalna, a stanowi jednocześnie najwyższą ofertę, wówczas dochodzi do transakcji warunkowej. W przypadku dwóch lub większej ilości zleceń z takim samym limitem decyduje kolejność zgłoszeń. Wszystkie zlecenia licytacji wraz z fotokopią dokumentu tożsamości umożliwiającym weryfikację danych osobowych powinny być przesłane (pocztą, faxem bądź e-mailem) albo dostarczone osobiście do siedziby Ardor Auctions przynajmniej 24 godziny przed rozpoczęciem aukcji. Dostarczone później zlecenia mogą nie być zrealizowane. 3) Od osób zainteresowanych licytacją przez telefon wymaga się zgłoszenia chęci licytacji telefonicznej poprzez wypełnienie formularza „zlecenie licytacji", dostępnego w katalogu, na stronie internetowej Ardor Auctions lub w siedzibie Ardor Auctions. Wszystkie zlecenia licytacji powinny być przesłane (pocztą, faxem, mailem) lub dostarczone osobiście do siedziby Ardor Auctions przynajmniej 24 godziny przed rozpoczęciem aukcji. Wymaga się również przesłania fotokopii dokumentu tożsamości w celu weryfikacji danych osobowych. Dostarczone później zlecenia mogą nie być zrealizowane. 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 domu aukcyjnego będzie licytować pomimo braku połączenia. Jeśli żaden limit nie jest określony na zleceniu, pracownik domu aukcyjnego uznaje w takim wypadku, że klient oferuje przynajmniej cenę wywoławczą. 4) Podczas licytacji, zarówno osobistej, telefonicznej, jak i za pośrednictwem pracownika Ardor Auctions, licytujący bierze osobistą odpowiedzialność za zapłatę za wylicytowane obiekty, co opisane jest dokładniej w paragrafie 3 punkcie 5

poniżej, chyba że przed rozpoczęciem aukcji zostało wyraźnie uzgodnione na piśmie z Ardor Auctions, że oferent jest pełnomocnikiem zidentyfikowanej osoby trzeciej akceptowalnej przez Ardor Auctions. 5) Usługa licytacji na podstawie zlecenia licytacji nie podlega żadnej opłacie. Ardor Auctions zobowiązuje się dochować należytej staranności w realizacji zleceń, jednak nie ponosi odpowiedzialności za niezrealizowanie takich ofert, chyba że wina za brak realizacji zlecenia leży wyłącznie po stronie Ardor Auctions

4. PRZEBIEG AUKCJI

1) O ile nie zastrzeżono inaczej poprzez symbol, każdy obiekt oferowany jest z zastrzeżeniem ceny minimalnej, która jest poufną najniższą ceną sprzedaży uzgodnioną między Ardor Auctions i komitentem. 2) Aukcjoner może w każdym momencie aukcji wycofać którykolwiek obiekt, ponownie zaoferować przedmiot do sprzedaży (również bezpośrednio po uderzeniu młotkiem) w razie zaistnienia błędu bądź sporu co do wyniku licytacji. W powyższym przypadku aukcjoner może podjąć wszelkie działania, które uzna za stosowne i racjonalne. Jeżeli jakikolwiek spór co do wyniku licytacji powstanie po aukcji, wynik sprzedaży w ramach aukcji uznaje się za ostateczny. 3) Aukcjoner rozpoczyna licytację i decyduje o wysokości kolejnych postąpień. W celu osiągnięcia ceny minimalnej obiektu aukcjoner i pracownicy Ardor Auctions mogą składać w toku licytacji oferty w imieniu komitenta bez wskazania, że czyni to w imieniu komitenta, bądź to przez składanie następujących po sobie ofert licytacyjnych, bądź też oferty w odpowiedzi na oferty składane przez innych oferentów. Jeżeli nie ma żadnych ofert na dany obiekt, aukcjoner może uznać przedmiot za niesprzedany. 4) Ceny na aukcji podawane są w polskich złotych i w tej walucie powinna być dokonana płatność, chyba, że obiekt w katalogu jest wyceniony w innej walucie: euro lub dolarach amerykańskich. Licytacja jest wtedy przeprowadzana w walucie wyceny katalogowej. W odpowiedzi na potrzeby klientów zagranicznych estymacje w katalogu aukcyjnym mogą być podawane także w euro, funtach brytyjskich i dolarach amerykańskich, odzwierciedlając w przybliżeniu cenę przy obecnym kursie waluty. Stosownie do tego estymacje podawane w euro, funtach brytyjskich i dolarach amerykańskich mają charakter wyłącznie orientacyjny. 5) Licytujący, który zaoferował najwyższą kwotę zaakceptowaną przez aukcjonera, jest zwycięzcą licytacji. Uderzenie młotkiem przez aukcjonera oznacza akceptację najwyższej oferty i zawarcie umowy sprzedaży między Ardor Auctions a kupującym. Ryzyko i odpowiedzialność za obiekt przechodzący na własność kupującego opisane zostały w paragrafie 6 poniżej. 6) Każda poaukcyjna sprzedaż obiektów oferowanych na aukcji podlega również WARUNKOM SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ.

5. CENA NABYCIA I OPŁATA AUKCYJNA

1) Do kwoty wylicytowanej doliczana jest opłata aukcyjna oraz opłaty dodatkowe wynikające z oznaczeń katalogowych obiektu. Opłata aukcyjna stanowi część końcowej ceny obiektu i reprezentuje 10% 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 mBank 43 1140 1977 0000 3056 1400 1005, W tytule prosimy wpisać nazwę aukcji, datę aukcji, nazwę oraz numer obiektu. 4) Własność zakupionego obiektu nie przejdzie na kupującego, dopóki Ardor Auctions nie otrzyma pełnej ceny nabycia za obiekt, w tym opłaty aukcyjnej. Ardor Auctions nie jest zobowiązana do przekazania obiektu kupującemu do chwili przeniesienia własności obiektu na kupującego. Wcześniejsze przekazanie obiektu kupującemu nie jest równoznaczne z przeniesieniem prawa własności obiektu na kupującego ani zwolnieniem z obowiązku zapłaty przez niego ceny nabycia.

6. ODBIÓR ZAKUPU

1) Odbiór wylicytowanych pojazdów jest możliwy po dokonaniu wpłaty pełnej ceny nabycia oraz uregulowaniu innych płatności wobec Ardor Auctions i spółek powiązanych. Jak tylko nabywca spełni wszystkie wymagania, powinien skontaktować się z domem aukcyjnym, aby umówić się na odbiór pojazdu. 2) Kupujący powinien odebrać zakupiony obiekt w terminie 5 dni od daty aukcji. Po tym terminie Ardor Auctions transportuje wszystkie wylicytowane pojazdy do magazynu zewnętrznego, a kupujący obciążony zostanie kosztami transportu oraz magazynowania. Wielkość opłat będzie uzależniona od operatora magazynu. Zaakceptowanie niniejszego regulaminu równoznaczne jest z zaakceptowaniem regulaminu spółki magazynowej. Po upływie 5 dni od daty aukcji na kupującego przechodzi ryzyko utraty i uszkodzenia nieodebranego obiektu, a także ciężary związane z takim obiektem, w tym koszty jego ubezpieczenia. Ardor Auctions odpowiada względem kupującego za szkody z tytułu straty lub uszkodzenia obiektu, jednak jedynie do wysokości ceny nabycia obiektu.
3) Jeżeli klient sam wybierze firmę transportową, jej przedstawiciel powinien skontaktować się z Ardor Auctions telefonicznie przed planowanym odbiorem pojazdu. 4) Ardor Auctions będzie 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 sprzedający, w przypadku gdy nabywca nie uiści pełnej ceny nabycia za obiekt w terminie 5 dni od daty aukcji, Ardor Auctions może zastosować jeden lub kilka z poniższych środków prawnych: a) przechować obiekt w magazynie Ardor Auctions m lub w innym miejscu na ryzyko i koszt klienta; b) odstąpić od sprzedaży obiektu, zatrzymując dotychczasowe opłaty na poczet pokrycia szkód; c) odrzucić zlecenie nabywcy w przyszłości lub zrealizować takie zlecenie pod warunkiem uiszczenia 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 zwłoce 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 kliencie od osób trzecich. Ardor Auctions może również wykorzystać dane osobowe dostarczone przez klienta w celach marketingowych, dostarczając materiały o produktach, usługach bądź wydarzeniach organizowanych przez Ardor Auctions oraz spółki powiązane. Zgadzając się na WARUNKI SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ i podając dane osobowe, klienci zgadzają się, że Ardor Auctions i spółki powiązane mogą 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 nabyciaj, niezależnie czy taka szkoda jest charakteryzowana jako bezpośrednia, pośrednia, szczególna, przypadkowa czy następcza. 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 WARUNIKI SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ wraz późniejszymi zmianami i uzupełnieniami, o których mowa w paragrafie 1 powyżej, wyczerpują całość praw i obowiązków pomiędzy stronami w odniesieniu do sprzedaży obiektu. 2) Wszelkie zawiadomienia powinny być kierowane na piśmie na adres Ardor Auctions. Powiadomienia kierowane do klientów będą przesyłane na adres podany w ostatnim piśmie do Ardor Auctions. 3) Jeśli jakiekolwiek z postanowień WARUNKÓW SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ okazałoby się nieważne, bezskuteczne lub niemożliwe do zastosowania, pozostałe postanowienia będą nadal obowiązywać. Brak działania lub opóźnienie w wykonywaniu praw wynikających z WARUNKÓW SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ nie oznacza zrzeczenia się praw lub zwolnienia z obowiązków ani nie uchyla obowiązywalności całości bądź części z postanowień WARUNKÓW SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ.

12. PRAWO OBOWIĄZUJĄCE

Prawa i obowiązki stron wynikające z niniejszych WARUNKÓW SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ, przebieg aukcji i jakiekolwiek 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 przeciwdzia- łaniu 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 powy- żej 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.

Art. 568. KC [Wygaśnięcie uprawnień z rękojmi za wady fizyczne. Przedawnienie roszczenia o usunięcie wady lub wymianę rzeczy]
§ 1. Sprzedawca odpowiada z tytułu rękojmi, jeżeli wada fizyczna zostanie stwierdzona przed upływem dwóch lat, a gdy chodzi o wady nieruchomości - przed upływem pięciu lat od dnia wydania rzeczy kupującemu. Jeżeli kupującym jest konsument a przedmiotem sprzedaży jest używana rzecz ruchoma, odpowiedzialność sprzedawcy może zostać ograniczona, nie mniej niż do roku od dnia wydania rzeczy kupującemu.
Art. 770. KC [Odpowiedzialność komisanta]
§ 1. Komisant nie ponosi odpowiedzialności za ukryte wady fizyczne rzeczy, jak również za jej wady prawne, jeżeli przed zawarciem umowy podał to do wiadomości kupującego. Jednakże wyłączenie odpowiedzialności nie dotyczy wad rzeczy, o których komisant wiedział lub z łatwością mógł się dowiedzieć.

Alfa Romeo Giulia TI 1966

001

**Auto z wyjątkową historią, od nowości w Polsce.
Po renowacji blacharskiej i lakierniczej.
Przystosowana do użytku sportowego.**

**Cena wywoławcza:
30 000 złotych**

**Szacowana Wartość:
45 000 – 65 000 złotych**

**Nr. nadwozia:
AR468339**

Historia Modelu

Alfa Romeo jest jedną z bardziej utytułowanych włoskich marek, zaś jej sztandarowymi produktami od lat są auta typu sedan, charakteryzujące się usportowionym charakterem. Jednym z pierwszych takich modeli była Giulia, która zadebiutowała w 1962 roku. Autorem prostego, acz urokliwego projektu nadwozia był Giuseppe Scarnati. Udało się tu uzyskać wyjątkowo niski, jak na sedana z tamtych czasów, współczynnik oporu powietrza Cx = 0,34, na co wpływ miało używanie już wtedy przez Alfę tunelu aerodynamicznego. Pod maską Giulii początkowo pracował silnik o pojemności 1570 cm³ i mocy 92 KM. W połączeniu ze swą wysokoobrotową charakterystyką, pozwalał na osiągnięcie całkiem sporej przyjemności z jazdy tym niezbyt ciężkim samochodem. Taka wersja nosiła nazwę Giulia TI.Gamę wzbogacały później zarówno wersje mocniejsze, w tym bardzo rzadka, homologacyjna TI Super z odelżonym nadwoziem i 112-konnym silnikiem (powstało zaledwie 501 sztuk odmiany drogowej), jak i słabsze, chociażby wprowadzona w 1964 roku wersja 1300 o mocy 78 KM, zestawiana z czterobiegową skrzynią (odmiana 1600 miała pięć przełożeń). Giulia podczas swego cyklu produkcyjnego była stopniowo unowocześniana. Początkowo występowały tu jedynie hamulce bębnowe bez wspomagania, natomiast wśród późnych egzemplarzy można natrafić nawet na wspomagane hamulce tarczowe z przodu i z tyłu. Ostatecznie jednak produkcję zakończono w 1978 roku, a następcą Giulii stał się model Giulietta.

Historia Egzemplarza

Prezentowana na aukcji Rozalin 2016 Alfa Romeo Giulia TI jest samochodem wyjątkowym, posiada ona bowiem Polską historię właścicielską od nowości. W latach 1966-1968 państwowy Motozbyt dostał niewielką partię Giulii, dostępnych tylko i wyłącznie dla artystów i naukowców zasłużonych ówczesnemu socjalistycznemu reżimowi. Samochody te trafiły nad Wisłę jako "dodatek" do licencyjnej umowy mającej rozpocząć produkcję Fiata 125 na warszawskim Żeraniu. Większość samochodów została dostarczona w szarym kolorze Antracite Inglese i tylko kilka sztuk, w tym egzemplarz oferowany na aukcji, został sprowadzony w kolorze Bianco Spino. Niestety przy zakupie nowej Guilii nie było żadnej mowy o gwarancji, co przy cenie za którą można było ówczas nabyć dwie Warszawy nie zachęcało do zakupu. Samochód wpierw trafił do rąk profesora Janusza Groszkowskiego, który przyczynił się do rozpracowania niemieckich rakiet V2. Większość właścicieli pozbyło się ich samochodów bardzo szybko – były one strasznie kłopotliwe w serwisowaniu, a dostępność części była znikoma. Samochód pozostał w rękach profesora do 1985 roku, po czym trafił do Krakowa, a później, w latach 90-tych, w okolice Łodzi, gdzie został gruntownie odrestaurowany. Więcej informacji na temat tego samochodu można odnaleźć w numerze 76 z 2006 roku magazynu Automobilista. Po tej wczesnej renowacji trafił w ręce obecnego właściciela, który poddał silnik modyfikacjom służącym przystosowania auta do podjęcia rywalizacji na próbach sprawnościowych i rajdach turystycznych. Zmodyfikowane zostało zawieszenie pojazdu, silnik oraz układ wydechowy. Zmiany zaszły również we wnętrzu, gdzie standardowa kierownica została zastąpiona sportową. Wszystkie modyfikacje zostały przeprowadzone zgodnie ze sztuką, z zachowaniem klasycznego ducha motorsportu. Samochód jest w ciągłym użytkowaniu. Wraz z samochodem są dołączane oryginalne kierownica oraz felgi. Samochód obecnie jest w stanie dobrym, oryginalne chromy wymagałyby odświeżenia, lakier prezentuje się dobrze, wnętrze wygląda zjawiskowo. Stan mechaniczny pojazdu jest bez zarzutu. Nowy właściciel tego pojazdu mógłby przywrócić go do serii lub też kontynuować modyfikacje pod kątem paszportu FIA dla aut klasycznych. Wyjątkowa Polska historia tego samochodu czyni z niego wartościowy obiekt kolekcjonerski.

**Chassis number:
AR468339**

**Starting price:
30 000 PLN**

**Estimated value:
45 000 – 65 000 PLN**

A car with unique history, has been in Poland since new. Refurbished body- and paintwork. Prepped for competitive driving.

Model History

Alfa Romeo is one of the most legendary and successful Italian brands in history. For many years, its core specialty were distinctively sporty saloon cars. One of the very first cars of this type was the Giulia, which was first unveiled in 1962. Its simple, but charming looking body was designed by Giuseppe Scarnati. He managed to achieve an exceptionally low (given the saloon body type and technology available at the time) drag coefficient of just Cx=0.34. This was mostly down to the fact that Alfa Romeo had already used a wind tunnel to improve aerodynamic properties of their cars. Initially, the Giulia was propelled by a 92 BHP engine displacing 1570 cc. A combination of its high revving nature and low weight of the car meant it was hugely enjoyable to drive. This version was called Giulia TI. The Giulia range was later joined by more powerful versions, including a very rare TI Super, created for homologation purposes. Only 501 of them were made, with lightened body and a 112 BHP engine. Less powerful models were also available, example being the 1300, introduced in 1964. It was powered by a 78 BHP engine, mated to a four speed gearbox (the 1600 had a five-speed transmission). During its lifecycle, the Giulia underwent several makeovers. Initially it was only offered with unassisted drum brakes, whereas later models can even be found with power-assisted disc brakes all round. Production ended in 1978, when the Giulia was replaced by a new model called Giulietta.

Car history

The Alfa Romeo Giulia TI featured at the Rozalin 2016 auction is a truly unique vehicle. It was originally purchased in Poland and spent its entire lifetime in the hands of Polish owners. Between 1966 and 1968 a state-owned car retailer Motozbyt received a small batch of Giulias. They were available exclusively for artists and scientists of outstanding merit for the communist regime. These cars were shipped to Poland as part of the license agreement with Fiat, which was a foundation for manufacturing the Fiat 125 in production facilities located in Warsaw's industrial estate Żerań. Most of these Giulias featured Antracite Inglese paintwork. Only a few of them were painted in Bianco Spino colour, including the car on offer. Unfortunately, the small batch of Giulias imported to Poland weren't covered by any guarantee when they were new, which was discouraging for potential buyers. Especially as the car cost twice as much than a brand new Warszawa at the time. At first, the car on offer was delivered to Professor Janusz Groszkowski, who played an important role in deciphering the schemes of V2 rockets during World War II. Most of the owners got rid of their cars very quickly, as they were notoriously difficult to maintain in Poland and parts were pretty much unobtainable. Professor Groszkowski had kept the car until 1985. Later it was sold to a buyer from Cracow and in the 90's – to Łódź, where it was thoroughly restored. More information on this particular vehicle can be found in the 76th issue of Automobilista magazine from 2006. After early restoration it was sold to its current owner, who modified the engine with competitive driving and tourist rallying in mind. Modifications included suspension, engine and exhaust system of the car. Various bits of the interior were also changed, including the standard steering wheel, which was swapped for a more sporty one. All the modifications have been done legitimately, in accordance with all the motorsport principles. To this day, the car is regularly used. It comes with factory steering wheel and wheels. It is preserved in an overall good condition - only original chrome parts need refurbishing. The paintwork is perfectly sound, while the interior looks sensational. Mechanically, the car is basically faultless. Prospective buyers of this car can restore it to its fully original shape, or carry on modifying it in accordance with FIA's Historical Technical Passport. Its exceptional Polish history makes it a one-of-a-kind proposition and will surely have a positive influence on its value.

Alfa Romeo Giulia TI 1966

001

Jaguar E-Type 1973

Najlepszy rocznik E-Type Serii trzeciej. Po renowacji, zachowany w wyjątkowym stanie. W bardzo atrakcyjnym zestawieniu kolorystycznym.

Cena wywoławcza:
110 000 złotych

Nr. nadwozia:
UD1S74793BW

Szacowana Wartość:
160 000 – 200 000 złotych

Historia Modelu

Ten brytyjski samochód, stanowiący ikonę stylu i elegancji lat 60-tych, zadebiutował na samym ich początku, w roku 1961. To wtedy publiczność salonu w Genewie ujrzała E-Type'a po raz pierwszy. Nadwozie zaprojektowane przez Malcolma Sayera charakteryzowało się lekkim, opływowym kształtem z bardzo długą maską. O stylistyce tego modelu wypowiedział się sam Enzo Ferrari, nazywając E-Type'a "najpiękniejszym autem w historii". Nowością w tamtych latach było zastosowanie niezależnego zawieszenia tylnego, zaprojektowanego przez Boba Knighta. E-Type miał również hamulce tarczowe zarówno z przodu, jak i z tyłu, co stanowiło kontynuację myśli technicznej zastosowanej w modelu XK150. Klienci Jaguara mieli do wyboru trzy wersje nadwoziowe: 2-drzwiowe, 2-osobowe coupe, roadstera i wprowadzone w 1966 roku coupe mieszczące cztery osoby w układzie 2+2. Ta ostatnia odmiana miała nieco powiększony rozstaw osi. Pierwsza seria modelu napędzana była znanym już z wcześniejszych modeli 6-cylindrowym silnikiem rzędowym typu XK, tutaj o pojemności 3.8 litra i mocy 269 KM, pozwalającym E-Type'owi na osiągnięcie 100km/h w czasie poniżej 7 sekund. W pierwszej serii modelu, od grudnia 1964 roku, jednostka napędowa została zastąpiona przez nowszy, 4.2 litrowy motor. Miał tyle samo mocy, co poprzednik, natomiast wytwarzał większy moment obrotowy (385 zamiast 353 Nm). W drugiej serii (od 1968 roku) dostępny był jedynie silnik o pojemności 4.2 litra. Początkowo jedyną dostępną skrzynią biegów była czterobiegowa ręczna przekładnia, w 1966 roku do oferty dodano także trzybiegowy automat, zestawiany jedynie z nadwoziem coupe 2+2. Opisywany egzemplarz pochodzi z trzeciej serii modelu, produkowanej od 1971 do 1975 roku. Zrezygnowano w niej z "krótkiego" coupe i w ofercie pozostało jedynie coupe 2+2 i roadster, który także otrzymał przedłużony rozstaw osi. Z zewnątrz egzemplarze serii trzeciej można rozpoznać m.in. po dużym, krzyżowym grillu z przodu, szerszych tylnych oponach, czy czterech końcówkach układu wydechowego. Wewnątrz zniknęła kierownica wykonana z drewna. Największe zmiany zaszły jednak pod maską, gdzie trafiła jednostka V12 o pojemności 5.3 litra i mocy 276 KM. Pozwoliło to na osiągnięcie 100 km/h w czasie zaledwie 6.4 sekundy. Takie zmiany wymagały zastosowania większych, wydajniejszych hamulców. W standardzie egzemplarze serii trzeciej mają również wspomaganie kierownicy. Ogółem wyprodukowano 38 419 egzemplarzy serii pierwszej, 18 809 egzemplarzy serii drugiej i 15 287 egzemplarzy serii trzeciej, co łącznie daje 72 515 E Type'ów wytworzonych między 1961, a 1975 roku, kiedy to zaprezentowany został następca, model XJS. Ze względu na mniej udaną stylistykę, nie jest obecnie tak ceniony, jak E-Type, którego ceny stale rosną.

Historia Egzemplarza

Prezentowany na aukcji Rozalin 2016 Jaguar E-Type serii trzeciej jest modelem na rynek amerykański. Oryginalnie w beżowym kolorze karoserii z brązowym wnętrzem został on nabyty w stanie Nowy Jork w 2002 roku przez obecnego właściciela i został wysłany do Polski, gdzie, w 2003 roku poddano go kompleksowej renowacji. Zyskał on bardzo efektywny wiśniowy kolor oraz beżowe wnętrze. Poziom jaki został osiągnięty w odbudowie tego samochodu trzynaście lat temu sprawił, że po dziś dzień auto prezentuje się zjawiskowo. Wszystkie elementy karoserii, podwozia, chromy, elementy wnętrza, oraz elementy mechaniczne są zachowane w wzorowym stanie technicznym i estetycznym. Na przestrzeni trzynastu lat od momentu renowacji, oprócz regularnego serwisowania Jaguar nie wymagał żadnych interwencji, a używany był każdego roku E-Type posiada funkcjonalną klimatyzację oraz podgrzewane siedzenia, co jest rzadkością. Pod każdym względem ten Jaguar E-Type jest bardzo dobrą inwestycją.

Chassis number:
UD1S74793BW

Starting price:
110 000 PLN

Estimated value:
160 000 – 200 000 PLN

Best model year of Series III E-Type. Fully restored, maintained in immaculate condition. Featuring a hugely desirable colour specification.

Model History

This quintessentially British vehicle is a style icon of the 1960's. It made its first public appearance in front of the audience of the 1961 Geneva Motor Show. Its body was designed by Malcolm Sayer and was distinguished by its svelte, streamlined shape. Even Enzo Ferrari himself expressed his view on the E-Type's styling. On its release he described it as "the most beautiful car in history". The E-Type was fitted with independent rear suspension designed by Bob Knight, which was considered a novelty at the time. What's more, it also had disc brakes all-round. This was a development of engineering solutions first used on the XK150. Customers could choose between three body styles: a two-door, two-seat coupe, a roadster and a 2+2 four-seater version of the coupé, which was introduced in 1966 with a lengthened wheelbase. Series 1 of the E-Type was powered by a 6-cylinder XK engine, already known from older Jaguar models. In this application it displaced 3,8 litres and developed 269 BHP, which was enough to accelerate the car from standstill to 100 km/h in under 7 seconds. From December 1964, Series 1 received a bigger 4.2-litre engine. It produced the same amount of power as its predecessor, but had more torque – 385 instead of 353 Newton metres. Series 2, launched in 1968, was only available with the 4.2 litre engine. Initially, it was offered exclusively with a four-speed manual gearbox. In 1966 a three-speed automatic was added to the options list, but it could only be specified with the 2+2 coupé body style. The car on offer is the Series 3, which was manufactured between 1971 and 1975. In this generation Jaguar dropped the short-wheelbase coupe version. The only models available were 2+2 coupe and roadster, the latter of which had also had its wheelbase extended. On the outside, Series 3 can be recognised by i. a. the large cross-slatted front grille, wider rear tires and four exhaust tips. On the inside, one could also notice that the steering wheel was no longer made from wood. Biggest changes however were made under the bonnet. Underneath it there was a 5.3-litre V12 engine developing 276 BHP. Acceleration from 0 to 100 km/h was dealt with in 6.4 seconds. Due to the extra power, the car had to be fitted with bigger brakes to be able to cope with extra performance. Series 3 was also fitted with power steering as standard. In total, 72 515 E-Types were made between 1961 and 1975, 38 419 of which were Series 1, 18 809 - Series 2 and 15 287 – series 3. Its successor was called the XJS and was launched in 1975. It's styling was less successful and as a result of that, it's not as highly sought after as the E-Type, which keeps appreciating in price.

Car history

The Jaguar E-Type Series III featured at the Rozalin 2016 auction was originally sold in the United States. It left the factory with a beige paintwork on the outside and brown interior on the inside. It was purchased by its current owner in New York in 2002. It was then shipped to Poland, where it was thoroughly restored in 2003. It was given a new, very attractive cherry paintwork and a beige interior. Restoration was carried out with such meticulous attention to detail that even now, 13 years later, the car looks astonishing. All the elements of the bodywork, chassis, chrome bits, parts of the interior trim and mechanical components are maintained in excellent technical and aesthetical condition. Restoration process was accomplished 13 years ago. Since then the car didn't need a single repair, apart from routine maintenance. What makes it quite unusual is the fact that it was used regularly every season. The E-Type has a fully functional air conditioning and heated seats, which is very rare for this model. This car looks like a seriously good investment in every respect.

Dodge Viper 1993

Jeden z 1043 egzemplarzy - pierwsza faza produkcji. Zachowany w stanie fabrycznie nowym, przebieg 4900 mil. W klasycznej kombinacji kolorystycznej - czerwień z czernią. Modern muscle car wykazujący duży wzrost zainteresowania kolekcjonerskiego.

Cena wywoławcza:
170 000 złotych

Szacowana Wartość:
200 000 – 250 000 złotych

Nr. nadwozia:
1B3BR65E0PV200414

Historia Modelu

Historia Dodge'a Vipera, bohatera amerykańskiej i światowej popkultury początku lat 90-tych, rozpoczyna się kilka lat wcześniej, w roku 1988. To wtedy Bob Lutz, ówczesny dyrektor Chrysler Corporation, wpadł na pomysł stworzenia nowoczesnej interpretacji legendarnej Cobry. Miało to być auto mocne, relatywnie proste konstrukcyjnie, lekkie i zapewniające osiągi na najwyższym poziomie. Dwuosobowe nadwozie roadster nowego modelu zaprojektował Tom Gale, zaś opracowaniem silnika zajęli się inżynierowie Lamborghini, będącego wówczas własnością koncernu Chryslera, na podstawie jednostki Chrysler LA V8, stosowanej do tej pory zarówno w autach osobowych, jak i użytkowych, czy łodziach. Owocem amerykańsko-włoskiej współpracy stał się ośmiolitrowy silnik V10, wytwarzający w wersji finalnej 400 KM i 610 NM przy 2100 obrotów na minutę. Zestawiono go z napędem na tył i z sześciobiegową manualną skrzynią biegów. Testy prototypów Vipera trwały od 1989 roku, zaś model ostatecznie trafił do sprzedaży w styczniu 1992 roku. Osiągał 100 km/h w ciągu 4.4 sekundy, zaś po upływie 13.1 sekundy przejeżdżał dystans 1/4 mili. Jego prędkość maksymalna to 265 km/h. Pierwsza seria, produkowana w latach 1992-1995 charakteryzowała się spartańskim wykończeniem i wyposażeniem. Nie było systemu ABS, klimatyzacji, czy nawet dachu i bocznych szyb. Miękki dach znajdował się co prawda na liście opcji, ale pierwotnie był przeznaczony jedynie do zakładania podczas przechowywania auta. Samochód był bardzo wymagający w prowadzeniu, na co wpływ miał, oprócz ogromnej mocy silnika i braku systemów wspomagających kierowcę, także relatwnie niewielki rozstaw osi (2440 mm). Do końca 1995 roku wyprodukowano 5988 egzemplarzy pierwszej serii modelu.

Historia Egzemplarza

Prezentowany na aukcji Rozalin 2016 Dodge Viper to wersja RT/10, czyli pierwsza generacja serii modelowej. Fabrykę opuścił w 1993 roku, jako jeden z 1043 wyprodukowanych egzemplarzy - był to pierwszy pełny rok produkcji dla Vipera. Samochód był dostarczony na Florydę, do Miami gdzie był użytkowany rekreacyjnie przez pierwszego właściciela, co wpłynęło na bardzo niski przebieg, który w tym momencie wynosi 4900 mil. Stan samochodu nie odbiega od tego, w którym został odebrany z salonu. Nie posiada żadnych śladów użytkowania, lakier, jak i tapicerka są w stanie perfekcyjnymi. Auto zostało zamówione w klasycznym dla Vipera zestawieniu kolorystycznym - czerwona karoseria z szarym wnętrzem. Mimo śladowego użytkowania Viper był serwisowany na bieżąco, a po jego przyjeździe do Europy został wykonany duży serwis, wymieniono w nim elementy gumowe zawieszenia, jedynie z powodu ich wieku. Jedyny element, który może wymagać sprawdzenia to plastikowe części nadkoli przednich, które celowo zostały zachowane w stanie oryginalnym. Egzemplarz po przyjeździe do Europy został opłacony, i jest gotowy do rejestracji. Jest to obecnie najbardziej poszukiwana wersja Vipera, a egzemplarz do nabycia na aukcji Rozalin jest jednym z nielicznych samochodów pierwszej serii zachowanych w stanie oryginalnym. Niski przebieg pojazdu stanowi wyjątek. Auto jest odprawione i opłacone i gotowe do rejestracji w dowolnym kraju europejskim. Dodge Viper RT/10 jest uznawany za nowoczesną interpretację tradycyjnego muscle-cara, a egzemplarz oferowany przez Ardor Auctions jest niewątpliwie bardzo wartościowym dodatkiem do każdej kolekcji samochodów.

Chassis number:
1B3BR65E0PV200414

Starting price:
170 000 PLN

Estimated value:
200 000 – 250 000 PLN

One of just 1043 examples from the first production batch. Preserved in a showroom condition, with 4900 miles on the odometer. Classic colour combination: red body with black interior. A modern-day muscle car,becoming increasingly collectible.

Model History

Dodge Viper is an icon of the American and international pop-culture of the early 90's. Its history however, began a couple of years earlier. In 1988 Bob Lutz, the then-president of Chrysler Corporation, came up with an idea of creating a modern interpretation of the legendary AC Cobra. According to basic design principles, the car had to be light, powerful, built around a relatively simple structure and provide top-notch performance. The two-seat, open body of the new car was designed by Tom Gale, whereas its engine was designed by engineers from Lamborghini, which was owned by Chrysler at the time. The basis for the engine was Chrysler's LA V8, which was previously used on passenger cars, commercial vehicles and boats. The outcome of this cooperation between Americans and Italians was an 8-litre V10 engine, which developed 400 BHP and 610 Nm of torque at 2100 rpm in its final trim. It was mated to a six-speed manual gearbox, which sent power to the rear wheels. Testing of Viper prototypes began in 1989. Three years later, Chrysler started to sell the production version to the general public. It only took it 4.4 seconds to accelerate from standstill to 100 km/h and just 13.1 seconds to cover quarter of a mile. Top speed was 265 km/h. First production batch, manufactured from 1992 to 1995, was distinguished by a truly basic interior and almost no equipment at all. There was no ABS or air conditioning. It didn't even have a roof or side windows. A soft top was available as an optional extra, but it was originally designed solely to protect the interior of the car when stationary.

Car history

Dodge Viper offered at the Rozalin 2016 auction is a Gen 1, dubbed RT/10. It left the factory in 1993, being one of 1043 examples made that year – it was the first full production year of the car. It was delivered to a customer in Miami, Florida, where it was used sporadically by its first owner. As a result, its current mileage is extremely low at just 4900 miles. Overall state of repair of the car is virtually the same as it was when it was picked at the dealership. It has no signs of wear and tear, both paintwork and upholstery are in perfect condition. It was specified in a typical colour combination, with red body and grey interior. Despite occasional use, Viper has never missed a service and underwent a thorough inspection after it was shipped to Europe. Its rubber suspension components had to be replaced due to their age. The only parts which need checking are plastic bits of the front wings, which were kept original on purpose. This particular example has been taxed after it arrived in Europe and is ready to be registered. This is the most highly sought after version of the Viper. The car to be auctioned at the Rozalin 2016 Auction is one of very few first generation cars kept in original condition. Such low mileage is also extremely unusual for an early Viper. Customs clearance has been done and the car is ready to be registered in any European country. Dodge Viper RT/10 is widely regarded as a modern interpretation of a traditional muscle car. The car offered by Ardor Auctions is without doubt a valuable addition to every car collection.

Dodge Viper 1993

Porsche 911 RSR Recreation

Replika zbudowana z dużą starannością i dbałością o szczegóły. Po odbudowie, auto nie brało udziału w wyścigach. Mocny silnik gaźnikowy i lekka karoseria, bardzo dobry stosunek mocy do wagi.

Cena wywoławcza:
480 000 złotych

Nr. nadwozia:
9117200256

Szacowana Wartość:
550 000 – 650 000 złotych

Historia Modelu

Produkowana od 1973 roku Carrera RS była pierwszym modelem Porsche z gamy 911, w pełni łączącym w sobie cechy cywilnego pojazdu sportowego z torową wyścigówką. Jej nazwa stanowiła swoisty hołd producenta z Zuffenhausen dla serii wyścigowej Carrera Panamericana, odbywającej się w latach pięćdziesiątych ubiegłego wieku w Meksyku, natomiast RS to skrót od „Rennsport", czyli „wyścigowy" po niemiecku. Z myślą o Grupie 4 FIA, stworzono wyścigową odmianę RSR 3.0, która pojawiła się na torach jeszcze w 1973 roku, a jest z kolei rozwinięciem koncepcji RSR 2.8. Ze względu na przepisy homologacyjne, zmianie uległa aerodynamika pojazdu. Tylny spojler wersji produkcyjnej, potocznie nazywany „kaczym kuprem", zastąpiono płetwą, a nadkola zostały znacznie poszerzone. Carrerę RSR 3.0 napędzała trzylitrową jednostką napędową, tradycyjnie chłodzoną powietrzem. Wyposażoną ją w mechaniczny wtrysk paliwa Bosch, dzięki czemu była w stanie rozwinąć moc maksymalną z rzędu 330 KM przy 8000 obr/min. Zwiększono także stopień sprężania do poziomu 10:3,1. Podwójny układ wydechowy zaadaptowano ze słabszej odmiany RSR 2.8. Sprężyny śrubowe w zawieszeniu były wykonane zarówno ze stali, jak i z tytanu. Skrywał je masywny zestaw kół, z czego 15-calowe trafiły na oś przednią, natomiast 14-calowe na tylną. Napęd na tylną oś przekazywano za pośrednictwem pięciobiegowej przekładni manualnej, połączonej z silnikiem sprzęgłem Sachsa. Znaczna część elementów nadwozia, jak i wnętrza została wykonana z aluminium, dzięki czemu masa RSR 3.0 wynosiła zaledwie 900 kg. Tak udoskonalona Carrera osiągała prędkość maksymalną 270 km/h, zaś pierwsze 100 km/h była w stanie osiągnąć w ciągu 5 sekund. Porsche sprzedawało model RSR 3.0 wielu prywatnym teamom wyścigowym (między innymi Kremerowi lub Gelo), a te z kolei odnosiły w nich spore sukcesy w prestiżowych seriach wyścigowych. Warto wspomnieć między innymi o zwycięstwach w amerykańskiej serii IROC w latach 1973-1974. Łącznie zbudowano 110 sztuk RSR 3.0. W międzyczasie opracowano prototyp wyposażonego w turbosprężarkę modelu RSR 2.1, który w 1974 roku zajął drugie miejsce w 24 godzinnym wyścigu Le Mans. Duchowym następcą obu stała się Carrera RSR 964 z „płaską szóstką" o pojemności 3.8 l, obecna w wielu seriach wyścigowych od 1993 roku. Dziś cała trójka ma swoje naczelne miejsce w panteonie sław wyścigowych modeli niemieckiego producenta.

Historia Egzemplarza

Porsche 911 RSR oferowany na aukcji Rozalin 2016 to samochód z pewnością wyróżniający się z tłumu. Budowa repliki zajęła obecnemu właścicielowi około półtora roku i została przeprowadzona z zachowaniem dużej staranności i dbałości o szczegóły. Aktualnie pojazd jest już ukończony i przygotowany do pierwszych startów w imprezach sportowych. Warto dodać, iż baza przeznaczona do budowy pojazdu została dobrana bardzo starannie. Samochód został sprowadzony ze Stanów Zjednoczonych, od początku z myślą o budowie repliki tego kultowego auta wyścigowego lat 70-tych. Porsche 911 model 930, który posłużył do budowy pojazdu, został rozebrany do ostatniej śrubki, nadwozie oczyszczone, a następnie wyposażone w klatkę bezpieczeństwa oraz bodykit i polakierowane. Jednostka napędowa to klasyczna wersja gaźnikowa, która została odbudowana na nowych częściach z najwyższej półki przez doświadczonego eksperta. Szacowana moc silnika po odbudowie to 265-270KM, co przy wadze poniżej 1000kg oraz nowym, dedykowanym zawieszeniu firmy Bilstein daje nam bardzo konkurencyjny pojazd, gotowy rywalizować o czołowe miejsca na próbach sprawnościowych, niekoniecznie z autami z poprzedniej epoki. Porsche zarejestrowane jest jako pojazd zabytkowy.

Chassis number:
9117200256

Starting price:
480 000 PLN

Estimated value:
550 000 – 650 000 PLN

Replica vehicle built with great care and attention to detail. After the reconstruction, the car did not participate in racing events. High-power carburettor engine and lightweight body, with very good power to weight ratio.

Model History

The Carrera RS was manufactured from 1973 and was the first Porsche 911 which combined driveability of a road-going sports car with dynamic abilities similar to those of a racing car. Its name was a homage paid by the Zuffenhausen-based manufacturer to the racing series Carrera Panamericana, held in Mexico in the 1950s. RS, on the other hand, stands for "Rennsport" – a German word for "racing". A track-only version called RSR 3.0 was created to compete in the FIA Group 4 category. It was a development of the RSR 2.8. Its racing career began in 1973. In order to make the new car compliant with homologation rules, its aerodynamics had to be changed. Rear spoiler from the road-going version, commonly referred to as the "ducktail", was replaced with a tail fin. On top of that, wheel arches have been flared. Carrera RSR 3.0 was powered by a 3-litre, air-cooled, horizontally opposed engine. It was equipped with a mechanical fuel injection by Bosch, which enabled it to produce 330 BHP at 8000 rpm. Compression ratio was also increased to 10:3.1. Twin-exhaust was borrowed from the RSR 2.8. Coil springs in the suspension were made of either steel or titanium. They were hidden behind a hefty set of wheels, 15-inch at the front and 14-inch at the rear. Power was transferred to the rear axle via a five-speed manual gearbox, which was connected to the engine with a clutch made by Sachs. Several body panels and interior parts were made of aluminium for weight reduction. As a result, the RSR 3.0 weighed just 900 kg. Adding power and getting rid of unnecessary weight made it hugely fast. Top speed was 270 km/h, whereas 0-100 km/h was dealt with in just 5 seconds. Porsche sold the RSR 3.0 to many private racing teams (i. a. Kremer or Gelo), which were successful in a number of prestigious racing series. Victories in the American IROC series in 1973-74 are worth mentioning here. Overall, just 110 examples of the RSR 3.0 were made. In the meantime, Porsche created a prototype of a turbocharged RSR 2.1 model, which finished second in the 1974 24 Hours of Le Mans. A spiritual successor to the aforementioned cars was the 964 Carrera RSR with a 3.8-litre flat six, which entered many racing series from 1993. Today, all three of them have a special place in the racing corner of Porsche's hall of fame.

Car history

The Porsche 911 RSR offered at the Rozalin 2016 auction is a car that stands out of the crowd. This replica was built with meticulous attention to detail and it took its current owner about 18 months to complete it. Currently, the car is finished and ready to compete in various sports events. The base for this project was chosen very carefully. The donor car was shipped from the United States with converting it into a replica of the legendary 70's racecar in mind. 930-gen Porsche 911, which served as a base for this project, was completely disassembled, its body sand-blasted, repainted and fitted with body kit and roll cage. The car is powered by a classic carbureted unit, which was rebuilt using genuine, high-quality parts by an experienced technician. Estimated power after engine overhaul is rated at 265-270 BHP. The car weighs only 1000 kg and has a new, custom-made Bilstein suspension, which makes it a hugely competitive vehicle, ready to win competitive sections and beat even more modern vehicles. This car is registered as a classic vehicle.

MARTINI RACING
26
MARTINI
Shell
MARTINI PORSCHE
BILSTEIN

26
MARTINI
Shell
BILSTEIN

Porsche 911 SC 1983

Egzemplarz po pełnej renowacji od podstaw. Matching numbers.

Cena wywoławcza:
120 000 złotych

Nr. nadwozia:
WPOAAO917DS121244

Szacowana Wartość:
180 000 – 240 000 złotych

Historia Modelu

Model 911 3.0 SC powstał w 1977 roku jako późna ewolucja pierwszej generacji kultowej dziewięćset jedenastki. Gama modelu została ograniczona do dwóch wersji. Oprócz modelu Turbo, który pojawił się trzy lata wcześniej, zamiast dotychczasowych odmian 911 S i 911 Carrera, klientom zaoferowano odmianę SC. Skrót ten oznaczał "Super Carrera". Nowa wersja była napędzana 3-litrowym, 6-cylindrowym wolnossącym silnikiem, oczywiście w układzie boxer. Początkowo moc wynosiła 180 KM, w roku modelowym 1980 wzrosła do 188 KM, zaś między 1981 a 1983 rokiem już 204 KM. Silnik był chwalony za duży moment obrotowy dostępny w dolnym zakresie obrotów. Wersja SC z zewnątrz wyróżniała się poszerzeniami nadwozia, zaś w standardzie montowano felgi firmy ATS. W opcjonalnym pakiecie sportowym oferowanym np. na rynku brytyjskim były m.in. felgi Fuchs z oponami o niższym profilu, przednia dokładka zderzaka i duży spojler tylny, tzw. "whale tail". Wszystkie te opcje były także dostępne osobno. W standardzie występowały chromowane wykończenia (np. wokół szyb), natomiast popularność zyskiwał także pakiet wykończeń w czerni. Od roku modelowego 1978 stosowano w pełni ocynkowane nadwozie. Wersja trzylitrowa była zestawiana głównie z pięciobiegową skrzynią manualną. Początkowo oferowana na specjalne zamówienie była także automatyczna przekładnia Sportomatic, lecz w roku 1979 została wycofana z oferty. W wersji SC po raz pierwszy wprowadzono układ wspomagania hamowania Hydrovac, co spotkało się z krytyką ze strony purystów, zwracających uwagę na gorsze wyczucie pedału hamulca. W latach 1978-1979 oferowane było także Porsche 911 3.0 SC Targa. To również na bazie SC powstało wprowadzone na rynek w 1982 roku 911 cabrio - pierwsze cabrio tej marki od czasów modelu 356. Produkcja odmiany SC zakończyła się w 1983 roku. Początkowo planowano zastąpienie 911 modelem 928, ale zainteresowanie starszym typem o ponad 50% przekroczyło zainteresowanie potencjalnym następcą, zdecydowano się więc na oferowanie obu aut równolegle.

Historia Egzemplarza

Porsche 911 SuperCarrera z 1983 roku prezentowane na aukcji Rozalin 2016 jest egzemplarzem przewidzianym na rynek amerykański. Posiada on książki oraz dokumentację historii ze Stanów Zjednoczonych. W 2014 roku samochód został sprowadzony do Polski gdzie został poddany gruntownej renowacji od podstaw zachowując oryginalną specyfikację samochodu. Nadwozie zostało w całości odrestaurowane, podobnie z tapicerką, która zyskała nowe skóry, dywany oraz obszycia. Wiele plastików zostało odświeżonych, a niektóre nie wymagające interwencji zostały zachowane w oryginale. Silnik jest obecnie po pełnej odbudowie, ukończonej w 2016 roku. Do samochodu jest dołączony pełny zestaw lamp i plastików zderzakowych z modelu europejskiego, nowy właściciel będzie miał więc wybór w zachowaniu pełnej oryginalności lub też zamontowania atrakcyjniejszej estetycznie specyfikacji europejskiej. Samochód ten jest fantastyczną okazją do wejścia w posiadanie odbudowanego Porsche 911 SC w bardzo atrakcyjnym zestawieniu kolorystycznym.

Chassis number:
WPOAAO917DS121244

Starting price:
120 000 PLN

Estimated value:
180 000 – 240 000 PLN

Fully restored from the ground up. Matching numbers.

Model History

The 911 3.0 S.C. was launched in 1977. It was an evolution of the first generation of the legendary 911. Model range was reduced to just two versions. Apart from the Turbo, which was launched three years earlier, customers could choose an SC version, which replaced both the 911 Carrera and 911 Carrera S. SC stood for “Super Carrera”. The new version was powered by a three litre, horizontally opposed engine. Initially it produced 180 BHP. For model year 1980 power was up to 188 BHP, whereas from 1981 to 1983 it rose to 204 BHP. The engine was praised for having plenty of torque low down. The SC version was distinguished by wider body and standard ATS wheels. The optional sport pack offered for example in the UK included i.a. Fuchs alloy wheels with low-profile tires, front bumper tip and a large back spoiler, often referred to as “whale tail”. All of the aforementioned options were also available separately. The car was fitted as standard with chrome finish (e.g. on the window lining), but a black finish was also very popular among customers. From model year 1978, the body was galvanized. The three litre version was usually combined with a five-speed manual gearbox. Initially, customers could also specify the car with an automatic “Sportomatic” gearbox, but it was dropped in 1979. The S.C. version was the first 911 to be fitted with power-assisted Hydrovac brakes, which was instantly criticized by the purists. According to them, servo took away some of the brake pedal feel. Between 1978 and 1979 a 911 3.0 SC Targa was also offered. SC version also served as a base to the 911 Cabrio introduced in 1982. Interestingly, this was the second convertible made by Porsche since the legendary 356. Production of the SC ceased in 1983. At first, the 911 was supposed to be replaced with the 928, but the demand for the old car was 50 per cent higher than for the potential successor. As a result, both cars were offered simultaneously.

Car history

The 1983 Porsche 911 SuperCarrera featured at the Rozalin 2016 auction was originally destined for the US market. It comes with American service books and proven maintenance record. In 2014 it was shipped to Poland, where it was thoroughly restored from the ground up, retaining its original specification. The bodywork was completely restored, as was the upholstery, which gained new leather, carpets and stitching. Many plastic elements on the interior were refreshed, but some of them were still in good shape didn’t need any work. Engine has been completely rebuilt in 2016. The car comes with a set of lights and plastic parts of the bumper from the European spec model. This means its prospective owner will be able to keep the car in its fully original state or fit it with more attractive parts from the European model. This car is a one-of-a-kind opportunity to get hold of a restored Porsche 911 SC in a hugely desirable colour specification.

FASTEN BELTS
BRAKE
PORSCHE

Alfa Romeo GT Junior

**Alfa prosto z Włoch od wieloletniego właściciela.
W pełni odrestaurowana z dużą precyzją
i dbałością o szczegóły. Samochód w pełni sprawny,
przygotowany do rejestracji i długoletniej eksploatacji.**

**Cena wywoławcza:
75 000 złotych
Szacowana Wartość:
100 000 – 120 000 złotych**

**Nr. nadwozia:
AR 1247867**

Historia Modelu

Przepis na Alfę Romeo GT Junior był wyjątkowo prosty i skuteczny. Niewielka masa, relatywnie dynamiczny silnik i wyjątkowo atrakcyjna stylizacja nadwozia przy zachowaniu rozsądnej ceny sprawiły, że samochód zdobył sporą popularność i miejsce wśród najbardziej cenionych produkcji tej marki. Kariera modelu o takiej nazwie rozpoczęła się w 1965 roku, ale sama odmiana GT Junior była oparta na modelu Giulia Sprint GT, który zadebiutował dwa lata wcześniej. Oba te modele były dwudrzwiowymi, czteroosobowymi coupe, których nadwozie zaprojektował Giorgietto Giugiaro dla studia Bertone. O ile Giulia Sprint była napędzana jednostkami o pojemności co najmniej 1.6 litra (a były również odmiany mocniejsze, np. 1750 GT Veloce, czy 2000 GT Veloce), o tyle GT Junior była odmianą podstawową. Początkowo pod jej maską pracowała jednostka o pojemności 1290cm³. Model był skierowany do osób, które chciały jeździć świetnie wyglądającym samochodem zapewniającym bardzo dobre prowadzenie, ale jednocześnie, dzięki jego mniejszej mocy i pojemności silnika (pamiętajmy o surowych wówczas włoskich przepisach podatkowych), mogły kupić go za korzystniejszą cenę, niż Giulię. Silnik miał 90 KM (dla porównania, Giulia Sprint miała co najmniej 108 KM), ale zapewniał bardzo dobre osiągi, jak na swą moc i pojemność (100 km/h samochód osiągał w 12,6 sekundy). Kierowcy, którzy mieli okazję prowadzić GT Junior chwalili wyjątkową dynamikę auta powyżej 4000 obrotów na minutę. Od Giulii Sprint model GT Junior różnił się m.in. prostszym wnętrzem, czy nieco innym grillem z jedną listwą poprzeczną. Podczas swej rynkowej kariery GT Junior przechodził wiele modernizacji. W 1967 roku standardem stało się wspomaganie hamulców, zaś rok później, gdy model Giulia Sprint został zastąpiony przez 1750 GTV - także opisywany model został dość poważnie unowocześniony. Zmieniono tablicę przyrządów, udoskonalono zawieszenie, zaczęto także montować koła o nieco większym rozmiarze. W roku 1970 zmieniono delikatnie kształt przodu auta, zniknęła z niego chromowana listwa. Od roku 1972 również pod maskę modelu GT Junior trafił silnik o pojemności 1600 cm³. Produkcję zakończono w 1977 roku. Przez 12 lat wyprodukowano łącznie 91 964 egzemplarzy modelu z silnikiem 1.3 i 13 120 egzemplarzy modelu z jednostką 1.6. Na bazie Alfy Romeo GT Junior powstało także dwuosobowe coupe zaprojektowane przez Zagato, nazwane Junior Z.

Historia Egzemplarza

Alfa Romeo GT Junior prezentowana na aukcji Rozalin 2016 została wyprodukowana w 1970 roku i pierwsze 45 lat spędziła w okolicach włoskiego miasta Napoli. We Włoszech została poddana gruntownej, bardzo dokładnej renowacji przez poprzedniego właściciela, który jest wielkim entuzjastą klasycznej motoryzacji. Auto zostało następnie sprowadzone do Polski, lecz przedtem pokonało ponad 400 kilometrów po malowniczych, włoskich drogach co było świetnym sposobem na sprawdzenie stanu technicznego oraz stanowiło niewątpliwą przygodę dla obecnego właściciela, który miał okazję doświadczyć wszelkich zalet i temperamentu tego lekkiego, włoskiego coupe. Prace renowacyjne przeprowadzone przez włoskiego entuzjastę objęły zarówno kwestie mechaniczne, jak i estetyczne pojazdu. Został położony nowy lakier, wnętrze odzyskało swój pierwotny blask, a jednostka napędowa i zawieszenie pracują tak jak w dniu, w którym samochód opuścił fabrykę. Alfa Romeo jest świetną propozycją dla osoby poszukującej małego, zwinnego coupe, które jest w 100% przygotowane do sezonu. Samochód został przygotowany do rejestracji w Polsce i może zostać zarejestrowany zarówno jako samochód osobowy jak i zabytkowy.

**Chassis number:
AR 1247867**

**Starting price:
75 000 PLN**

**Estimated value:
100 000 – 120 000 PLN**

**A car from Italy, has been in the hands of a single owner for many years. Completely restored with meticulous attention to detail.
Fully functional and driveable, ready to be registered and driven for many years.**

Model History

The recipe for the Alfa Romeo GT Junior was extremely simple and effective. Take a relatively powerful engine, put it an attractively styled, lightweight body and garnish it with reasonable price. Combination of those ingredients made this car very popular and made it one of the most appreciated vehicles with Alfa Romeo badge of all time. The GT Junior went on sale in 1965, but it was based on the Giulia Sprint GT, which had already been on sale for two years by then. Both of these cars were two-door, four-seat coupes designed by Giorgetto Giugiaro for Bertone design studio. While the Giulia Sprint was powered by engines displacing at least 1.6 litres (more powerful variants, such as 1750 GT Veloce or 2000 GT Veloce were also offered), the GT Junior was a base model. Initially, it was powered by a 1290 cc engine. It was targeted at those who wanted to drive a car that was attractive and handled well, but was less expensive than the Giulia at the same time. Affordable price was achieved by using a smaller and less powerful engine (stringent Italian tax regulations favoured smaller-displacement engines at the time). The engine only developed 90 BHP (by comparison, Giulia's engine produced at least 108 BHP), but it was enough to keep the performance at a decent level, given the displacement and power output. Acceleration from 0 to 100 km/h was dealt with in 12.6 seconds. Those who had the chance to drive the GT Junior, praised the noticeable jump in performance above 4000 rpm. The interior of the GT Junior was much simpler than that of the Giulia Sprint. It also had a different grille with a single horizontal slat. During its lifetime, the GT Junior underwent several overhauls. From 1967 it was fitted with power-assisted brakes as standard. A year later, when the Giulia sprint was replaced by the 1750 GTV, its younger brother was also thoroughly refreshed. Instrument cluster was changed, suspension has been refined and bigger wheels became available. In 1970 the front of the car was mildly redesigned. Horizontal slat was dropped. From 1972, GT Junior also became available with 1600 cc engines. Production ended in 1977 after 12 years. Overall, 105 084 examples were made, 91 964 of them being 1.3-litre cars, and 13 120 - 1.6-litre cars. Alfa Romeo GT spawned a two-seat coupe designed by Zagato, called Junior Z.

Car history

Alfa Romeo GT Junior featured at the Rozalin 2016 auction rolled off the assembly line in 1970 and spent first 40 years of its life near the city of Naples (Napoli) in Italy. Back there it underwent a thorough and meticulous restoration carried out by its previous owner, a dedicated enthusiast of classic motoring. After that, the car was taken on a 400-kilometer drive on winding, Italian roads, which was a brilliant way of testing its state of repair and a treat for its current owner, who sat behind the wheel. It was a rare opportunity to experience all the virtues and the charisma of this lightweight Italian coupe. After passing the test with flying colours, it was imported to Poland. Restoration carried out by the Italian classic car aficionado included both mechanical and aesthetic side of the car. Its body had been repainted, interior – refurbished. Engine and suspension work just as well as on the day the car left the factory. This Alfa Romeo is a perfect proposition for those who are after a small, nimble two-door sports car, ready for the classic car season. It is prepared to be registered in Poland, either as a regular car or as a classic vehicle.

Alfa Romeo GT Junior

006

Ferrari GTB Turbo 1989

Jeden z 44 wyprodukowanych egzemplarzy w wersji z ABS. Perfekcyjnie zachowane auto o przebiegu 24 000 kilometrów. Ostatnia seryjna Berlinetta Turbo przed 488GTB.

Cena wywoławcza:
290 000 złotych

Nr. nadwozia:
79796

Szacowana Wartość:
350 000 – 400 000 złotych

Historia Modelu

To dwuosobowe Ferrari z centralnie umieszczonym silnikiem jest wariacją na temat modelu 328, z którym często bywa mylone. Główna różnica tkwi jednak pod maską. Model GTB Turbo, bo o nim mowa, napędzany jest jednostką V8 o relatywnie niewielkiej pojemności dwóch litrów – dla porównania, 328 miało wolnossący silnik o pojemności 3.2 litra. Dzięki zastosowaniu turbosprężarki, udało się uzyskać moc aż 254 KM przy 6500 obrotów na minutę. Powodem wprowadzenia doładowanej wersji były względy fiskalne – we Włoszech podatki od samochodu liczono według jego pojemności silnika. Osiągi (6.3 sekundy do 100 km/h, 253 km/h prędkości maksymalnej) były zbliżone do tych zapewnianych przez model z silnikiem wolnossącym. Oprócz GTB Turbo na rynku obecny był także model GTS Turbo. Litery „GT" oznaczały „Gran Turismo", natomiast B to Berlinetta (coupe), zaś S – Spider („targa-top"). Różnice pomiędzy tymi autami a „tradycyjnym" 328 są – oprócz silnika – kosmetyczne, takie jak np. drobne zmiany w wyglądzie pokrywy silnika czy seryjna obecność niewielkiego spojlera dachowego, który w 328 wymagał dopłaty. W latach 1986-1989 wyprodukowano 308 egzemplarzy wersji coupe i 828 sztuk wersji Spider. GTB Turbo nie miało bezpośredniego następcy – wszystkie wersje modelu 348, który zastąpił Ferrari 328, miały już silniki bez doładowania. Opisywany egzemplarz jest jednym z 44 wyprodukowanych z seryjnym układem ABS.

Historia Egzemplarza

Egzemplarz prezentowany przez Ardor Auctions podczas aukcji Rozalin 2016 jest jednym z ostatnich wyprodukowanych modeli GTB Turbo z całościowej produkcji 308 sztuk. Jest to model wyposażony w wypukłe felgi oraz ABS, których powstało tylko 44 sztuki. Jest to najrzadsza berlintta w karoserii 328/GTB Turbo z wszystkich wyprodukowanych. Przebieg licznikowy Ferrari to 24 000 kilometrów, a jego stan zachowania jest wzorowy. Prezentuje się w klasycznym zestawieniu czerwonego rosso z czarnym wnętrzem. Na praktycznie wszystkich elementach jest oryginalny lakier, a wnętrze wygląda jak nowe, plastiki, ani skóra nie prezentują widocznych śladów zużycia. Auto jest w bardzo dobrym stanie funckjonowania, zarówno od strony mechanicznej, elektrycznej oraz zawieszenia. Oprócz wymienionego paska rozrządu rok temu, przed aukcją zostały wymienione uszczelki miski olejowej, przewody olejowe, uszczelniacze wałków rozrządu i oraz został zrobiony serwis olejowy. Ferrari GTB Turbo prezentowane przez Ardor Auctions na aukcji Rozalin 2016 jest bardzo rzadkim i bardzo pożądanym samochodem, a jego wzorowy stan zachowania robi z niego wyjątkowy obiekt kolekcjonerski.

Chassis number:
79796

Starting price:
290 000 PLN

Estimated value:
350 000 – 400 000 PLN

One of just 44 examples with factory-fitted anti-lock brakes. Maintained in immaculate condition, with just 24 000 kilometers on the clock. The last turbocharged, production Ferrari Berlinetta before 488GTB

Model History

This two-seater, mid-engined Ferrari is a variety of the 328 model, for which it is often mistaken. The main difference between it and its lesser cousin lies under the bonnet. The car in question is called Ferrari GTB Turbo and it's propelled by relatively small, 2-litre V8 engine. By comparison, the 328 had a naturally-aspirated, 3,2-litre engine. Thanks to fitting it with a turbocharger, the smaller engine develops a staggering 254 BHP at 6500 revolutions per minute. Ferrari introduced a turbocharged version for tax reasons. According to Italian fiscal regulations, taxes imposed on car owners were calculated according to engine displacement, which meant that smaller engines were favoured. Performance of the GTB Turbo (0-100 km/h in 6,3 seconds and a top speed of 253 km/h) was close to that of the normally aspirated model. Apart from the GTB Turbo, a GTS Turbo version was also available. "GT" letters stood for "Gran Turismo", B for "Berlinetta" (mid-engined coupe in Ferrari speak) and S for Spider (targa top). Differences between those varieties and the ordinary 328 are purely cosmetic apart from the engine. For example, engine cover looks slightly different and a tiny roof spoiler came as standard, whereas in the 328 it was an optional extra. 308 examples of the coupe and 828 examples of the Spider were manufactured between 1986 and 1989. GTB Turbo had no direct successor, as all the versions of the 348 which replaced it, had naturally aspirated engines. The car in question is one of only 44 examples with factory-fitted anti-lock brakes.

Car history

This particular example of the Ferrari GTB Turbo, which will be offered on the Rozalin 2016 Auction organised by the vintage and classic car auction house Ardor Auctions, is one of only 308 examples ever produced. It is equipped with convex wheels and ABS – only 44 examples in this specification were made. It's the rarest variety of all the 328-based Ferraris ever manufactured. The car has only done 24 000 kilometers, its state of repair is excellent. It has a striking presence due to a classic combination of Rosso Corsa exterior and black interior. Virtually all of the body panels have original paint, while the interior looks like new. Neither leather, nor plastics show any visible signs of wear and tear.

Ferrari GTB Turbo 1989

007

Porsche 911 Carrera S 1997

Jedna z 3714 sztuk. Jedynie 62 000 kilometrów. W rzadkiej specyfikacji kolorystycznej biały z czarnym wnętrzem.

Cena wywoławcza:
290 000 złotych

Szacowana Wartość:
360 000 – 400 000 złotych

Nr. nadwozia:
WP0ZZZ99ZVS310687

Historia Modelu

Trzecia generacja kultowego Porsche 911, oznaczona kodem 993 jest ostatnią, w której zastosowano silniki chłodzone powietrzem. Model wszedł na rynek w 1993 roku. Podstawowe założenia konstrukcyjne 911 nie zmieniły się, choć wprowadzono unowocześnienia względem poprzedniej generacji, 911 typu 964. Poprawiono m.in. aerodynamikę nadwozia zaprojektowanego przez Toniego Hattera. Gama była bardzo szeroka - można było zamówić wersję z napędem na cztery koła, czy z automatyczną skrzynią biegów Tiptronic. 993 była napędzana tradycyjnie silnikami typu boxer, z czego najsłabsza odmiana wytwarzała 272 KM z 3.6 litra pojemności. Od 1996 roku zastosowano w nich system Varioram, co skutkowało zwiększeniu mocy do 285 KM. Wersja Targa oparta na wolnossącym flat six po raz pierwszy była wyposażona w szklany dach. Na szczycie gamy znajdowały się czteronapędowe wersje Turbo (408 KM), Turbo S (nawet 450 KM w roku modelowym 1996) i tylnonapędowe GT2 (436 KM). Te odmiany po raz pierwszy w tej generacji korzystały aż z dwóch sprężarek. Wiele opcji personalizacji było także dostępnych jeżeli chodzi o wyposażenie dodatkowe w katalogu Porsche. Do 1998 roku wyprodukowano 68 tysięcy egzemplarzy 911 993 w różnych wersjach. Następca, typ 996, miał już silnik chłodzony cieczą i o wiele mniej klasyczną stylizację, co spotkało się z głośną krytyką znawców i fanów marki, stąd bardzo duże pożądanie tego – zdaniem wielu purystów – ostatniego klasycznego modelu.

Historia Egzemplarza

Porsche 911 typ 993 Carrera S prezentowane na aukcji Rozalin 2016 jest jedną z najrzadszych wersji, które wystąpywały w nadwoziu coupe – wyprodukowano ich niespełna 4000, jedynie wersja RS występowała w mniejszej ilości egzemplarzy. Jest to samochód oryginalnie przewidziany na rynek japoński, a do Europy został sprowadzony w 2015 roku. Jest to mocniejsza wersja o mocy 285 koni mechanicznych, które przenoszone są na tylną oś przez przekładnię automatyczną typu Tiptronic, co dla konserów Porsche z Japonii nie powinno być zaskoczeniem. Egzemplarz oferowany przez Ardor Auctions był poddany poprawkom lakierniczym około cztery lata temu, jeszcze w Japonii. Prace zostały wykonane profesjonalnie, jakościowo nie odbiegając od standardów fabrycznych marki. Karoseria prezentuje się bardzo dobrze. Poprzedni właściciel wyposażył Porsche w zestaw felg aluminiowych z modelu 996 4S, tym samym odświeżając jego wygląd zewnętrzny. Wnętrze jest zachowane w stanie oryginalnym, prezentuje zwyczajne ślady użytkowania dla samochodu o tak małym przebiegu, jedynie na zszyciu siedzenia kierowcy jest obecny ubytek wielkości 3 milimetrów. Klasyczna konfiguracja, białe auto z czarnym wnętrzem, była rzadkością w przypadku Porsche 993 Carrera S, co zwiększa jego wartość kolekcjonerską. Od strony mechanicznej silnik, skrzynia, jak i zawieszenie są w stanie dobrym. Silnik nie ma wycieków, co w przypadku Porsche typu 993 jest niezmiernie ważne. Właściciel dysponuje fakturami serwisowymi z Japonii, które potwierdzają przebieg. Jego ostatni serwis przed sprzedażą do Europy miał miejsce mniej niż 400 kilometrów temu. Wzorowe zachowanie nadwozia oraz wnętrza, bardzo niski przebieg i staranne serwisowanie samochodu w Japonii, powodują, że tę 911-ka na pewno warto mieć w garażu.

Chassis number:
WP0ZZZ99ZVS310687

Starting price:
290 000 PLN

Estimated value:
360 000 – 400 000 PLN

One of 3714 ever made. With just 62 000 kilometres on the clock. In a desirable colour spec: white body with black interior.

Model History

Third generation of the legendary Porsche 911, codenamed 993, is also the last one powered by air-cooled engines. The 993 went on sale in 1993. Basic design principles had remained unchanged, but compared to the previous 964 generation; the new model had been thoroughly updated. Tony Halter-designed body had been redesigned, which also improved its aerodynamic properties. The range of the 993-gen 911 was massive and catered for needs of all types of customers. For instance, the car could be specified with four-wheel drive or an automatic Tiptronic gearbox. Like all 911s, the 993 was traditionally powered by horizontally-opposed engines, least powerful of which displaced 3,6 litres and developed 272 BHP. From 1996, engines were fitted with Varioram induction system, which resulted in a slight power increase to 285 BHP. Targa version was based on the normally aspirated model and was fitted with a glass roof for the first time. On the other end of the range, one could find 4-wheel drive Turbo developing 408 BHP, Turbo S (450 BHP for model year 1996) and rear wheel-drive GT2 (436 BHP) versions. For the first time in 911's history, these forced-induction varieties were equipped with not just one, but two turbochargers. Many customization features were available as optional extras. They could be found in the Porsche catalogue. Till 1998, 68 000 examples of 993-gen 911 in various guises had been produced. Its successor, the 996, had a water-cooled engine and much less traditional styling, which was heavily criticised by the experts and enthusiasts of the brand. According to purists, 993 is the last true 911, which makes it extremely desirable.

Car history

This 993-gen Porsche 911 Carrera S, offered at the Rozalin 2016 Auction is one of the rarest versions of the gen-993 Porsche 911. Total production volume was less than 4000 examples, which makes it the second rarest 993 after the exotic RS version. Originally this car was slated for Japanese market and was shipped to Europe in 2015. Its engine is more powerful than that of the standard Carrera, producing 285 BHP. Power is transferred to rear wheels via an automatic Tiptronic gearbox, which shouldn't come as a surprise for those who are interested in Porsches from Japan. Four years ago, back in Japan, the car on offer had undergone several paint corrections, which had been done professionally and in accordance with Porsche's factory guidelines. The body of the car is in a very good shape. Previous owner fitted the car with alloy wheels from 996-gen Carrera 4S, making its appearance more modern. Interior is fully original and has normal signs of wear for a car with such mileage. The only minor drawback is a missing piece of stitching on the driver's seat (about 3 millimetres long). Classic colour combination of white body and black interior was extremely rare on 911's in Carrera S guise, which makes the collector value of this car even greater. On the mechanical side, engine, gearbox and suspension components are in overall good shape. Current owner of the car provides service invoices from Japan including recorded mileage totals, which prove its authenticity. The last service before shipping to Europe was performed less than 400 kilometres ago. Body and interior maintained in excellent condition, very low mileage and meticulous servicing in Japan – all of this makes this 911 a car worth having on one's driveway.

WR 0911U

WR 0911U

Chevrolet Corvette C1 1956

Jedna z pierwszych Corvette C1 w nowej karoserii. W pełni odrestaurowana w oryginalnym kolorze Venetian Red. Po atrakcyjnej modyfikacji układu napędowego.

Cena wywoławcza:
190 000 złotych

Nr. nadwozia:
E57S100050

Szacowana Wartość:
250 000 – 300 000 złotych

Historia Modelu

Chevrolet Corvette jest uznawany za pierwszy amerykański samochód sportowy. Stał się legendą i przedmiotem marzeń całych pokoleń, zarówno tych wychowywanych za Oceanem, jak i w innych częściach świata. Pierwsza, opisywana przez nas, generacja modelu została zaprezentowana w styczniu 1953 roku podczas salonu samochodowego w Nowym Jorku, zaś produkcja rozpoczęła się sześć miesięcy później. Pod maską tego odważnie stylizowanego dwudrzwiowego i dwuosobowego kabrioletu mogły pracować rzędowe silniki sześciocylindrowe, ale sławę zyskały jednostki V8, z których najmocniejsza osiągała 360 KM przy 5.4 litra pojemności skokowej. Początkowo Chevrolet był dostępny jedynie z białym lakierem i czerwonym wnętrzem, inne opcje indywidualizacji modelu wprowadzono dopiero w drugim roku produkcji. Przez dziewięć lat przeszedł on liczne modernizacje, z czego najpoważniejsza była ta z roku 1956. Uaktualniono listę wyposażenia dodatkowego (można było zamowić np. elektrycznie sterowane szyby). Wycofano silniki R6, a zmiany były widoczne już na pierwszy rzut oka -odświeżono bowiem stylistykę auta. Ogólnie wyprodukowano ponad 69 000 egzemplarzy Corvette C1, zanim w 1962 roku na rynek nie weszła druga generacja, nazywana po prostu C2. Opisywany egzemplarz pochodzi z roku 1957, jest w pełni odrestaurowany i pokryty lakierem Venetian Red. Ma za sobą atrakcyjne modyfikacje układu napędowego, zaś jego numer nadwozia to E57S100050.

Historia Egzemplarza

Chevrolet Corvette C1 prezentowana na aukcji Rozalin 2016 jest samochodem wyjątkowym. Jest to jedna z pierwszych sześćdziesięciu Corvette C1 w nowej karoserii, po modyfikacjach nadwozia oraz gruntownym facelifting'u modelowym. Jest to tym bardziej interesujące, bowiem pierwsze egzemplarze nie dysponowały wydechem wyprowadzonym w zderzaku, jak to tradycyjnie bywa w Corvette C1, ale pod karoserią. Egzemplarz o numerze seryjnym E57S100050, zapisany jako "model year" 1957 opuścił fabrykę 24 września 1956 roku. Oryginalnie wyposażona w trzybiegową manualną skrzynię biegów oraz w silnik o pojemności 265ci, jest jedną z 3167 wyprodukowanych sztuk. Samochód został pokryty popularnym dla tego modelu lakierem w kolorze Venetian Red. Kilka lat po zakupie Corvette została wyposażona w silnik 283ci oraz czterobiegową skrzynię, które były montowane w nowszym modelu. Była to dosyć popularna modyfikacja, lepsza kultura pracy oraz komfort czterobiegowej skrzyni wpłynęły bardzo pozytywnie na użytkowanie samochodu. Egzemplarz oferowany przez Ardor Auctions został poddany wielu pracom renowacyjnym. Karoseria, która wymagała drobnych napraw blacharskich została naprawiona i pomalowana na nowo dwa lata temu. Oryginalne elementy chromowane zostały oczyszczone, wiele z nich otrzymało nową powłokę. Od strony mechanicznej samochód został poddany serwisowi olejowemu i pełnej weryfikacji. Przednia oś pojazdu została poddana gruntownej renowacji, wszystkie elementy, które wymagały wymiany są nowe lub zostały odrestaurowane. Wnętrze, które wykazywało oznaki zużycia, również było objęte pracami renowatorskimi – fotele i tapicerka są nowe, wszystkie elementy chromowane i plastikowe zostały odnowione. Brezentowy dach jest zachowany w stanie bardzo dobrym. Samochód jest gotowy nawet do dalszych tras w sezonie letnim. Według deklaracji właściciela, jedynie kilka elementów wymaga poprawek, aby Corvette stanowiła idealny samochód do użytku codziennego w sezonie letnim – w radiu brakuje głośnika oraz rezonatora, nagrzewnica wymaga regeneracji. Corvette o numerze seryjnym E57S100050, jest rzadkim, kolekcjonerskim egzemplarzem który na pewno będzie sprawiał niesamowitą przyjemność z posiadania i użytkowania przez nowego właściciela. Jej ikoniczna wręcz sylwetka stała się jedną z bardziej rozpoznawalnych w historii amerykańskich aut sportowych.

Chassis number:
E57S100050

Starting price:
190 000 PLN

Estimated value:
250 000 – 300 000 PLN

One of the first C1 Corvettes with a new body style. Fully restored, with original Venetian Red paintwork. With a desirable engine upgrade.

Model History

Chevrolet Corvette is widely regarded as the first American sports car. It is a complete legend and a dream car for whole generations brought up in the United States and in other parts of the world. The first generation Corvette, which is the car offered for sale here, was unveiled in 1953 during the New York International Auto Show, while the first actual car rolled of the production line six months later. Under the bonnet of this boldly styled 2-seater, 2-door convertible there was either a straight six-cylinder engine or a V8, the latter being one of the features Corvette became famous for. The most powerful engine developed 360 BHP from 5,4 liters of displacement. Initially, Chevrolet's sports car was available exclusively in white body paint and with red interior. More optional customization features were introduced in the second year of production. Throughout its 9-year lifecycle, the Corvette had undergone several overhauls, most substantial being the one carried out in 1956. List of optional extras had been updated (e.g. one could order the car with power windows). On top of that, straight-six engines had been discontinued. Changes were immediately noticeable, as the styling had been thoroughly refreshed. Overall, a total of 69 000 C1 Corvettes had been produced, before it was replaced by a new generation simply called the C2 in 1962. The car on offer is a 1957 model year, has been fully restored and painted in Venetian Red colour. It has had several interesting modifications done to the powertrain. Is chassis number is E57S100050.

Car history

Chevrolet Corvette C1, which will be offered on the Rozalin 2016 Auction, is a truly unique vehicle. It is one of 60 cars from the first batch of C1 Corvettes after a thorough overhaul and restyling. What makes it even more interesting, is that it has no bumper-exiting exhaust tips (typical for C1 Corvettes). Instead, they are placed underneath the rear bumper. This particular example, chassis number E57S100050, model year 1957, rolled off the production line on September 24th in 1956. It was originally equipped with a three-speed automatic transmission and was one of just 3167 examples of the C1 Corvette powered by a 265 cubic-inch engine. The body has been covered in Venetian Red paint, which was a popular colour choice for this model. A couple of years after purchase, the owner of this car had swapped the engine for a bigger one, displacing 283 cubic inches, mated to a new four-speed gearbox from the newer model. This was a popular upgrade among Corvette C1 owners. Bigger engine ran more smoothly, while four-speed gearbox improved comfort and driveability. This example, offered by the vintage and classic car auction house Ardor Auctions, has been thoroughly restored. It needed several body repairs and respraying, which was taken care of two years ago. Original chrome body parts have been cleaned, many of them have been re-plated, too. When it comes to mechanics, the car has had its engine oil changed and undergone a full inspection. Front axle of the car has been refurbished, while all the worn parts have been replaced or restored. A substantial restoration has also been performed on the inside. Interior of the car showed several signs of wear and tear, so the old seats and upholstery have been replaced with brand new ones. Chrome and plastic parts have been restored. The original vinyl soft-top has been preserved in a very good shape. The car is ready to cover even long distances in the summer season. According to the owner's statement, few parts need to be looked at in order for the car to be a perfect daily driver: the stereo is missing a speaker and an oscillator and the heater needs to be refurbished. This particular Corvette is an extremely rare and desirable collector item and there is no doubt that its future owner will surely be delighted with ownership and driving experience. Its iconic silhouette is among the most recognizable shapes in the history of American sports cars.

Chevrolet Corvette C1 1956

Lancia Fulvia 3 1975

010

Najbardziej dopracowana wersja legendarnego włoskiego coupe. Po renowacji mechanicznej, lakierniczej oraz wnętrza. W bardzo pożądanym zestawieniu kolorystycznym.

Cena wywoławcza:
35 000 złotych

Nr. nadwozia:
818.630.066008

Szacowana Wartość:
50 000 – 70 000 złotych

Historia Modelu

Lancia Fulvia jest uznawana za jedno z najładniejszych aut lat 60-tych i 70-tych. Odnosiła również liczne sukcesy w motorsporcie i na stałe zapisała się w kanonie aut włoskich z tego okresu. Jej kariera rynkowa rozpoczęła się od prezentacji podczas salonu samochodowego w Genewie w 1963 roku. Ten przednionapędowy samochód klasy średniej zastąpił tylnonapędowy model Appia, którego stylizacja nadal tkwiła w poprzedniej epoce. Początkowo w ofercie była jedynie wersja sedan, nosząca nazwę Berlina. Za jej kształty odpowiadał Piero Castagnero, zaś pod maską zastosowano silnik w niecodziennym układzie V4. Początkowo jego pojemność wynosiła 1199 cm³, później wzrastała stopniowo, przez 1216 cm³, 1231, aż po 1298 cm³. Moc wynosiła, w zależności od wariantu, od 58 KM aż do 92 KM w odmianach sportowych. W limitowanej wersji Rallye zastosowano także silnik 1.6 o mocy 115-132 KM. Po wersji sedan, w 1965 roku klientom dano również możliwość zakupu wersji coupe. Prócz różnic stylistycznych, charakteryzowała się także krótszym rozstawem osi. Również w 1965 roku na rynek weszła odmiana Sport, czyli fastback stylizowany przez słynną firmę Zagato, bazujący na wersji Coupe, ale o bardziej agresywnej i aerodynamicznej stylizacji. W 1969 roku wersja sedan przeszła kilka unowocześnień, coupe i wersję Sport zmodernizowano rok później. Auta po modernizacjach nosiły nazwę serii drugiej. Główną zmianą było, prócz delikatnych zmian stylistycznych, wprowadzenie pięciobiegowej skrzyni biegów - przekładnia montowana dotychczas miała o jedno przełożenie mniej. Fulvia była modelem, który pozwolił Lancii na powrót do motorsportu po rozstaniu z Formułą 1 w 1955 roku. Tym razem skupiono się nie na wyścigach, a na rajdach, zaś wyczynowe wersje Fulvii zapoczątkowały legendę włoskiej marki w tej dyscyplinie, pozwalając m.in. wygrać w sezonie 1972 Lancii tytuł mistrza świata wśród konstruktorów (IMC). Lancia Fulvia przestała być produkowana w 1976 roku, zaś jej następcą stał się model Beta. Wyprodukowano 125 tysięcy egzemplarzy modelu Fulvia Berlina serii pierwszej i 70 tysięcy egzemplarzy serii drugiej. Dla wersji Coupe liczby te wynoszą odpowiednio 58 i 83 tysięcy, zaś najrzadsza była wersja Sport. Przed modyfikacjami fabrykę opuściło 3901 aut, zaś po zmianach do klientów trafiło 3399 egzemplarzy tej stworzonej przez Zagato odmiany.

Historia Egzemplarza

Lancia Fulvia trzeciej serii prezentowana na aukcji Rozalin 2016 opuściła fabrykę w 1975 roku i została dostarczona jako nowa do Szwajcarii. Następnie została wyeksportowana do Niemiec. W 2009 roku została sprowadzona do Polski, gdzie poddano ją renowacji, zachowując jej oryginalną specyfikację. Jest to egzemplarz w bardzo ciekawym i poszukiwanym zestawieniu kolorystycznym, niebieski lakier z beżowym wnętrzem. W 2009 roku odnowiono lakier oraz poprawiono podwozie. W kolejnym roku zostały przeprowadzone prace mechaniczne, z uwzględnieniem zachowania jak największej oryginalności części. Tapicerka także została poddana renowacji. Elementy takie jak deska rozdzielcza, czy elementy inne drewniane nie wymagały napraw, co jest rzadkością w modelu Fulvia i podnosi wartość kolekcjonerską pojazdu. Większość chromowanych elementów nadwozia jest zachowanych także w oryginale. Fulvia jest gotowa do jazdy, może zostać zarejestrowana jako samochód osobowy lub zabytkowy. Kilka elementów wymaga niewielkich poprawek – oczyszczenie oryginalnej podsufitki, polerowanie lakieru bezbarwnego, oraz ewentualna wymiana przedniej szyby z powodu kilku odprysków. Fulvia jest obecnie bardzo przystępnym samochodem klasycznym, który posiada bardzo duży potencjał rynkowy, a jednocześnie może być z łatwością użytkowany na co dzień.

Chassis number:
818.630.066008

Starting price:
35 000 PLN

Estimated value:
50 000 – 70 000 PLN

The most refined version of the legendary Italian coupe. Mechanics, paintwork andinterior after thorough restoration. Desirable colour combination.

Model History

The Lancia Fulvia is deemed one of the most beautiful cars of the 1960s. It won numerous motorsport trophies, which placed it the hall of fame among all the other great Italian cars from this period. It was first unveiled at the 1963 Geneva Motor Show. This front-wheel drive, mid-sized saloon replaced the rear-wheel drive Appia model, which became outdated due to its 1950's styling. At first the Fulvia was only available as a four-door saloon, called Berlina. Styling was signed off by Piero Castagnero. Under the bonnet there was an unusual V4 engine. Initially it displaced 1199 cubic centimetres, but the Italians kept enlarging it – first to 1216 cc, then to 1231 cc and eventually to 1298 cc. Power output varied from 58 till 92 BHP in sport trims. Limited Rallye version was powered by a 1.6-litre engine, producing from 115 to 132 BHP. In 1965 the Fulvia range was joined by a coupe version. Compared to the saloon, it was styled differently and had a shorter wheelbase. The same year marked the introduction of the Sport version, designed and manufactured by the legendary company Zagato. It was based on the Coupe version, but had a much more aggressive and aerodynamic styling. In 1969, the saloon version was updated. A year later, coupe and Sport versions underwent a makeover, too. Facelifted cars are known as Series II. Apart from minor styling tweaks, the car was fitted with a five-speed gearbox, which replaced a four-speed unit. It was with the Fulvia that Lancia went officially back into racing after its withdrawal from Formula 1 in 1955. This time the effort of the Italian company was focused on rallying. Rally versions of Fulvia laid the foundations for Lancia's winning streak in rallying, i. a. by winning the Constructor's title in the International Championship for Manufacturers in 1972. Lancia Fulvia was produced until 1976 and was replaced by the Beta. Total production volume for the Berlina and coupe versions is 183 000 (Series I) and 153 000 (Series II) examples. The rarest variety is the Sport – just 7300 examples were made, 3901 of which are Series I cars and 3399 - Series II.

Car history

Lancia Fulvia offered at the Rozalin 2016 auction has left the factory in 1975 and was originally ordered by a customer in Switzerland. It was then exported to Germany. In 2009 it was brought to Poland, where it underwent a thorough restoration. Despite this, it retained its fully original specification. This car comes in a very interesting and desirable colour combination, with blue paintwork and beige interior. In 2009 its paintwork was refurbished, some minor repairs were done to the underbody as well. Mechanics of the car were restored using genuine, stock parts in the following year. On the inside, its upholstery was also restored. Things like dashboard or wooden bits didn't need repairing or replacing, which is rare for a Fulvia and makes its collector value even greater. Most of the chrome-coated bits of the body have been preserved in original shape. The Fulvia is ready for driving and can be registered as either a normal passenger car or a classic vehicle. A couple of things need to be looked at: original headliner should be cleaned, clear-coat would benefit from being polished and windscreen could be replaced as it has a couple of stone chips. At the moment, Lancia Fulvia is a fairly affordable classic car, but its value is highly likely to rise soon. On top of that, it could easily be used as a daily driver.

Lancia Fulvia 3 1975 010

POSZETKI I SPINKI INSPIROWANE SZTUKĄ
PONADCZASOWA ELEGANCJA - WYRAFINOWANY STYL
Jerry Nowosielski
Rabat 10%
Gallery & Art Boutique Galeria Mokotów – po okazaniu zdjęcia tej reklamy
desamodern.pl – po wpisaniu kodu promocyjnego AS1
Gallery & Art Boutique
desa MODERN

Jaguar XJS Kabriolet 1989

Kapsuła czasu: bardzo dobrze zachowany egzemplarz w oryginalnym lakierze. Tylko 64 000 mil od nowości. W bardzo poszukiwanym zestawieniu kolorystycznym.

Cena wywoławcza:
70 000 złotych

Szacowana Wartość:
90 000 – 100 000 złotych

Nr. nadwozia:
SAJJNVDW4KP165135

Historia Modelu

Jaguar XJ-S (później nazywany XJS) to duży samochód kategorii gran turismo, który był produkowany na przestrzeni aż trzech dekad. Przed tym modelem stało wyjątkowo trudne zadanie - zastępował on bowiem legendarnego E-Type'a. Historia tego auta rozpoczęła się w połowie szalonych lat 70-tych. Niskie i długie nadwozie zawierało w sobie geny poprzednika. Było jednak dostosowane do stylu ówczesnej epoki i bardziej aerodynamiczne. W roku 1975 na rynek weszła pierwsza wersja Jaguara XJ-S. Nazwa sugerowała, że auto jest bardziej grand tourerem, niż autem sportowym i ma więcej wspólnego z limuzyną, jaką był XJ. Zachowano typowe dla Jaguara niezależne tylne zawieszenie, pod maskę trafił początkowo jedynie silnik V12 o mocy 265 KM i pojemności 5,3 litra. Co prawda zapewniał bardzo dobre osiągi i kulturę pracy, ale połowa lat 70-tych była czasem kryzysu paliwowego i popyt na wielkie, paliwożerne silniki nie był zbyt duży. W roku 1981 jednostkę zmodyfikowano: nieco wzrosła jej moc (w Europie do 295 KM), ale jednocześnie zmalało spalanie. Dwa lata później wprowadzono rzędowy silnik 6-cylindrowy o pojemności 3,6 litra. Na rynku pojawiła się także wersja XJ-S SC, czyli dwuosobowa odmiana z nadwoziem typu targa. Nie zdobyła większej popularności, dlatego w 1988 roku wprowadzono tradycyjne cabrio. Dostępna również była specjalna, rzadka wersja XJR-S, z silnikiem V12, który mógł mieć nawet sześć litrów pojemności. Duże zmiany w gamie modelowej przyniósł rok 1992. Wtedy nazwa została zmieniona na XJS, przeprojektowano tył nadwozia i przednie zderzaki, wzrosła też pojemność silników. Sześciocylindrowy zamiast 3,6 litra miał okrągłe 4 litry pojemności, natomiast V12 generowało 304 KM i już seryjnie 6 litrów pojemności skokowej. Po 21 latach produkcji, w 1996 roku model został zastąpiony przez Jaguara XK. Wyprodukowano 115 413 egzemplarzy XJ-S i XJS.

Historia Egzemplarza

Egzemplarz Jaguara XJS V12 kabriolet prezentowany na aukcji Rozalin 2016 przez Ardor Auctions opuścił fabrykę jako wersja przeznaczona na rynek północnoamerykański i z tego powodu został wyposażony w poczwórne przednie reflektory oraz inne zderzaki. Do 2014 był samochodem typowo sezonowym i użytkowanym bardzo sporadycznie stąd jego bardzo niski przebieg 64 tysięcy mil. Był on wtedy także regularnie serwisowany. W 2014 roku egzemplarz ten został wyeksportowany do Polski – zdjęcia z odbioru pojazdu z portu są dostępne do wglądu. Jego kremowy lakier jest zachowany w stanie fabrycznym, to samo tyczy elementów ruchomych oraz dachu. Mechanicznie Jaguar funkcjonuje bez zarzutu i jest gotowy do jazdy. Wnętrze samochodu prezentuje się równie dobrze prócz jednego elementu na fotelu kierowcy i jest zachowane w wyjątkowym stanie oryginału. Jedynym elementem estetycznym jak podległ modyfikacji to gałka automatycznej skrzyni biegów, która zyskała drewniane wykończenie przypominające standard z E-Type, zamiast oryginalnego, mniej efektownego plastiku. Jaguar ten jest wyjątkowy ze względu na jego stan zachowania oraz ze względu na jego bardzo poszukiwane zestawienie kolorystyczne.

Chassis number:
SAJJNVDW4KP165135

Starting price:
70 000 PLN

Estimated value:
90 000 – 110 000 PLN

Time capsule: a well maintained example with original paintwork. Just 64 000 miles on the clock. Featuring a desirable colour specification.

Model History

The Jaguar XJ-S (later called XJS) is a full size gran turismo car. It was produced for more than two decades and had a very tough act to follow: replace the legendary E-Type. History of this car started in the middle of the raging 70's. Its long, low body shared parts of the DNA with its predecessor, but was adapted to the styling trends from the period. Jaguar's stylists made it more aerodynamically efficient as well. First generation of the Jaguar XJ-S was introduced in 1975. As its name suggested, it was more of a gran tourer than a full-on sports car and had more in common with the XJ, which was a luxury saloon car. Typically for a Jaguar, the XJ-S retained an independent rear suspension. Initially the car was only offered with a 5.3-litre V12 engine developing 265 BHP, which ran very smoothly and made the performance more than ample. However, despite this, the demand for such enormous, thirsty engines was very low in the 70's due to the ongoing oil crisis. In 1981 the engine was refreshed: power was increased (to 295 BHP in Europe), but fuel consumption was reduced at the same time. Two years later, an entry-level 3.6-litre six-cylinder engine was introduced. A two-seat variety with a targa roof, called XJ-S SC, was also available. Unfortunately, it didn't win hearts of the customers, so it was replaced by a traditional convertible in 1988. A rare, special XJR-S version with a V12 engine displacing up to six litres was also offered. In 1992, model range has been thoroughly refreshed. The name was changed to XJS, rear end of the car and its front fascia was redesigned, engines were bored out. From then on, the six cylinder engine displaced 4 litres instead of 3.6, while the V12 was a massive 6 litre unit. After 21 year of production, the XJS was replaced by the XK in 1996. Overall, 115 413 examples of XJ-S and XJS were made.

Car history

The Jaguar XJS V12 Convertible featured at the Rozalin 2016 auction organized by the vintage and classic car auction house Ardor Auctions was a US spec car. It was therefore fitted with quad headlamps and different bumpers. Till 2014 it was used very rarely and exclusively during the classic car season, which explains its extremely low mileage of just 64 000 miles. It was also regularly maintained. In 2014 the car was imported to Poland – a photographic documentation made upon taking delivery at the port is available. Its creamy paint is maintained in immaculate condition, as are moving parts and the roof mechanism. Mechanically, the car is faultless and ready to drive. Interior of the car is nearly as good as its mechanics, apart from one minor fault on the driver's seat. Other than that, it's fully original and well maintained. The only modified interior part was the unattractive plastic knob on the gear selector, which was swapped for a wooden one that resembled the shifter from the E Type. This Jaguar is a unique vehicle due to its exceptionally good state of repair and its desirable colour specification.

Jaguar XJS Kabriolet 1989

011

Mercedes Benz 500 SEC AMG

Oryginalna, europejska wersja AMG z pełnym pakietem. Auto w pełni sprawne, przygotowane do sezonu.

Cena wywoławcza: 80 000 złotych

Nr. nadwozia: 1260441A190045

Szacowana Wartość: 100 000 – 120 000 złotych

Historia Modelu

To klasycznie stylizowane, duże coupe przeszło do historii jako jeden z najładniejszych Mercedesów i symbol luksusu i przepychu lat 80-tych. Historia Mercedesa W126 Coupe, znanego jako SEC, rozpoczyna się w 1979 roku, kiedy na rynek trafia nowa generacja klasy S, początkowo w wersji sedan. Nie tylko była bardziej zaawansowana technologicznie i bardziej oszczędna od swojego poprzednika, zapoczątkowała także nowy prąd w stylistyce ówczesnych Mercedesów. Dwa lata później zadebiutowała wersja coupe, jako alternatywa dla tych, którzy chcieli poruszać się najbardziej luksusowym Mercedesem, ale lubili prowadzić auto samodzielnie. Auto wyróżniało się stonowanymi, eleganckimi liniami i wyjątkowo korzystną aerodynamiką (Cx = 0,34). O ile w wersji sedan modelu W126 występowały również silniki sześciocylindrowe (a nawet pięciocylindrowy diesel), o tyle w odmianie dwudrzwiowej klientom zaproponowano jedynie jednostki V8. Najsłabsza (oznaczenie 380 SEC) miała 204 KM. Odmiana 420 SEC wytwarzała 218 KM w latach 1985-1987 i 231 KM w latach 1987-1991. 500 SEC (taki silnik ma pod maską opisywany egzemplarz) w latach 1980-1985 miał 231 KM, zaś między 1985 a 1991 rokiem jego moc wzrosła aż do 252 KM. Na szczycie gamy znajdowała się jednostka o pojemności 5.6 litra (stąd nazwa, 560 SEC), mogąca pochwalić się mocą początkowo 272 KM, później okrągłych trzystu koni mechanicznych. W tym modelu zadebiutowało wiele nowatorskich jak na owe czasy, rozwiązań z zakresu komfortu czy bezpieczeństwa. Klienci mogli zdecydować się na poduszki powietrzne (początkowo dla kierowcy, później również dla pasażera), systemy ABS i ASR, czy w pełni automatyczną klimatyzację. Jedyną dostępną w wersji SEC przekładnią była czterobiegowa skrzynia automatyczna, napęd przekazywany był oczywiście na oś tylną. Auto chętnie było poddawane modyfikacjom, z czego najbardziej znane były te dokonywane przez firmę AMG. Tuner ten oferował nie tylko pakiety stylistyczne, ale i udoskonalał układ wydechowy i podnosił moc. Jednostka pięciolitrowa była rozwiercana do 5.4 litra, zaś moc rosła aż do 310 KM. Zdarzały się nawet, bardzo rzadkie, egzemplarze ze skrzynią manualną. Produkcję modelu W126 SEC zakończono pod koniec 1991 roku. Wyprodukowano 74 060 egzemplarzy (dla porównania, sedanów klasy S wytworzono przeszło jedenaście razy więcej). Następcą stał się model C140, oparty o kolejną generację klasy S. SEC do dziś jest bardzo ceniony za swoje niezwykłe dopracowanie technologiczne, wyjątkowy komfort i osiągi.

Historia Egzemplarza

Mercedes C126 500 SEC w wersji AMG oferowany na aukcji Rozalin 2016 to pojazd, którego miłośnikom kultowych Mercedesów firmowanych logo AMG nie trzeba przedstawiać. Prezentowany egzemplarz został sprowadzony przez obecnego właściciela z USA w 2015 roku. Stan pojazdu wymagał delikatnych poprawek. Podkreślenia wymaga fakt, iż jest to wersja europejska, przystosowana jedynie do ruchu w USA. W tym celu wymieniono zegary na wersję amerykańską. Dostępna jest pełna dokumentacja, która obejmuje książki serwisowe oraz rachunki za wymiany eksploatacyjne. Obecny właściciel odświeżył powłokę lakierniczą z zachowaniem oryginalnego odcienia lakieru, a po długich poszukiwaniach wyposażył samochód w oryginalne felgi Penta. Wnętrze pojazdu zostało poddane profesjonalnym zabiegom detailerskim i aktualnie wygląda jak nowe. Mechanicznie pojazd jest w pełni sprawny i przygotowany do sezonu, a procedura rejestracji jako zabytkowy została właśnie zakończona. Auto jest świetną propozycją dla osób, które pragną zasmakować niepowtarzalnego klimatu Mercedesów AMG lat 80-tych oraz tych, które poszukują C126 w tej unikalnej wersji.

Chassis number: 1260441A190045

Starting price: 80 000 PLN

Estimated value: 100 000 – 120 000 PLN

Original, European AMG version with complete package. Vehicle is fully operational, and prepared for the season.

Model History

This traditionally styled, full size coupe went down in history as one of the most beautiful cars ever made by Mercedes-Benz. It was also a symbol of luxury and excess of the 1980s.History of the W126 Coupe, also known as the SEC, began in 1979, when the new generation of S class went on sale. Not only was it more technologically advanced and efficient than its predecessor – it also started a revolution in design of Mercedes-Benz cars from that era.Two years later, the German manufacturer introduced a two--door version of the S class. It was an alternative for those, who wanted the ultimate luxury Mercedes-Benz, but also wanted to drive it themselves. The car was distinguished by subtle, elegant body lines and an extremely low drag coefficient (Cx=0.34).The W126 saloon could be had with a six- or even five-cylinder engine (the latter being a diesel). Two-door version, however, was only available with a V8. The least powerful version, dubbed 380 SEC, had 204 BHP. 420 SEC had a 218 BHP engine between 1985-87 and 231 BHP between 1987-91. 500 SEC (as in the car on offer) had 231 BHP between 1980-85 and 252 BHP between 1985 and 1991. On top of the range there was a 5.6-litre 560 SEC version, which initially developed 272 BHP. Later models were good for around 300 BHP. Many innovative options improving safety and comfort were introduced for the very first time on board of the SEC. Customers could specify their cars with airbags (at first only for the driver, later for the passenger as well), anti-lock brakes, traction control and fully automatic climate control.The only transmission available for the SEC was a four-speed automatic, obviously sending power to rear wheels only.The car was often modified by various tuning companies, most recognizable being AMG. AMG offered not only exterior styling kits, but also modifications of the powertrain. They could also bore the 5-litre engine out to 5.4 litres, which increased power to 310 BHP or swap the stock automatic gearbox for a manual.The W126 SEC remained in production until the end of 1991. 74 060 examples were produced (making it 11 times more exclusive than the W126 saloon). It was replaced by the C140, which was based on the next generation S class (W140). Mercedes-Benz SEC to this day is widely recognized for its technological refinement, exceptional comfort and performance.

Car history

This AMG tuned Mercedes C126 500 SEC offered at the Rozalin 2016 auction is a car that needs no introduction, especially for the fans of AMG Mercs. The car on offer was shipped from the US in 2015 by its current owner. When it arrived in Europe, it needed some minor repairs. It has to be stressed that it left the factory as a European-spec car and was later modified to make it road legal in the US. The conversion included e.g. replacement of the instrument cluster. The car comes with a full, proven service record, including service books and invoices for consumables. The owner of the car has had the paintwork refurbished (the car has retained its original colour spec) and after a long search managed to find original Penta wheels, which are fitted to the car. Interior of the car has been thoroughly detailed and looks pretty much like new. Mechanically, the vehicle is fully functional and ready for the season, it has also been recently registered as a classic car. This car is a perfect choice for those who want to experience the inimitable character of AMG Mercs from the 80's and those who seek after a C126 in this unique version.

Mercedes Benz 500 SEC AMG

012

Porsche 911 2.2E 1970

Tylko dwóch właścicieli. Europejski egzemplarz, dostarczony nowy do Belgii. Po remoncie silnika, zachowany w dobrym oryginalnym stanie.

Cena wywoławcza:
250 000 złotych

Nr. nadwozia:
9110200803

Szacowana Wartość:
300 000 – 380 000 złotych

Historia Modelu

Pierwsza generacja legendarnego Porsche 911 weszła na rynek w 1964 roku. Powstała w odpowiedzi na zapotrzebowanie rynku na nowocześniejszego i szybszego następcę modelu 356. Założenia konstrukcyjne pozostały zbliżone, napęd na tył i silnik chłodzony powietrzem zamontowany z tyłu. Nowy model był jednak większy i wygodniejszy. Debiut miał miejsce na salonie we Frankfurcie w roku 1963, natomiast pierwsze egzemplarze (dziś uznawane za prawdziwe "białe kruki") nosiły nazwę 901. Została ona zmieniona na 911 po protestach Peugeota, który zwykł nazywać swoje modele numerami z zerem w środku. Pierwszy samochód noszący nazwę 911 wyjechał z fabryki we wrześniu 1964 roku. Auto było napędzane przez sześciocylindrowy silnik o pojemności 1991 cm^3 i mocy 130 KM. W środku zamontowano cztery siedzenia, choć te umiejscowione z tyłu były niewielkie: stąd auto, podobnie jak poprzednik, określane jest mianem coupe z fotelami w układzie 2+2. Pojawiła się także odmiana Targa. Moc 911 stopniowo rosła (do 160 KM w modelu 911 S, wyposażonym także w słynne, kute felgi Fuchs), zaś pod koniec 1969 roku pojemność silnika wzrosła do 2.2 litra. Powiększono także o 60 mm rozstaw osi auta, by poprawić jego zachowanie podczas szybkiego pokonywania zakrętów. W przypadku silnika 2.2 litra, podstawowa odmiana, oznaczona literą T, miała 125 KM. Mocniejsza, wersja E charakteryzowała się mocą 155 KM, zaś najmocniejsza odmiana S miała 180 KM - oferowano ją także w wersji odelżonej, ważącej jedynie 830 kg, gdzie zastosowano m.in. lżejsze fotele przednie. W roku modelowym 1970 wprowadzono także nową kierownicę, zmienione materiały we wnętrzu i dodano większe tarcze hamulcowe. Pierwsza generacja Porsche 911 uznawana jest za kultową i jest ceniona za swój prosty charakter, gdzie główny nacisk położono na czyste wrażenia z jazdy.

Historia Egzemplarza

Prezentowane na aukcji Rozalin 2016 Porsche 911 2.2E z 1970 roku jest samochodem wyjątkowym. Model ten opuścił fabrykę jako 803 egzemplarz z 1300 wyprodukowanych tego roku aut w wersji 2.2E. Od momentu jego odebrania w 1970 roku zmienił on tylko dwa razy właścicieli, drugi właściciel zakupił “dziewięćsetjedenastkę” w 1980 roku i od tego momentu przeprowadził szereg prac nad autem. Było to jedno z aut używanych dla przyjemności, pierwszą modyfikacją przeprowadzoną w 911 były nowe zderzaki, wzorowane na typie RS, dopełniają klasyczną linię auta – w tym przypadku powrót do oryginału nie jest trudny. Oryginalnie w kolorze białym, 911 została przemalowana na kolor czarny około 12 lat temu. Lakier obecnie prezentuje się dobrze, co więcej, samochód nie był nigdy restaurowany, jedynie przemalowany – na karoserii nie ma praktycznie żadnych śladów remontu nadwozia, jest ona zachowana w swojej oryginalnej formie. Podobnie jest z podwoziem tego egzemplarza i innymi elementami jak na przykład bagażnik, czy komora silnika. Remont i uszczelnianie mechaniki było przeprowadzone w Belgii niespełna 5 lat temu, silnik obecnie chodzi wzorowo, wraz z remontem silnika bak paliwa został poddany pełnej regeneracji. Podobnie było z tapicerką wnętrza, która jest dobrej jakości. Zachowane w oryginale chromy wymagają odświeżenia. Ten egzemplarz jest wyjątkowy z powodu jego stanu zachowania oraz historii właścicielskiej, a powrót do oryginalnej specyfikacji w jego wypadku nie jest kosztowny, jeżeli nowy właściciel tego sobie zażyczy. Jest to auto o bardzo dużym potencjale inwestycyjnym.

Chassis number:
9110200803

Starting price:
250 000 PLN

Estimated value:
300 000 – 380 000 PLN

Just two previous owners. European spec car, originally sold in Belgium. Rebuilt engine, preserved in original shape.

Model History

The first generation Porsche 911 was launched in 1964. It was developed in response to the market demand for a more powerful, larger, and more comfortable replacement for the Porsche 356. Basic design principles remained unchanged: the car was powered by an air cooled engine mounted at the rear end. However, the car was larger, more spacious and more comfortable. The 911 was first unveiled at the Frankfurt Motor Show in 1963. First examples (nowadays as scarce as hen’s teeth) were called 901. The name was later changed to 911 due to protests raised by Peugeot, which usually gave their cars three-digit names with a zero in the middle. First car with a 911 name rolled off the factory in September 1964. The car was powered by a six-cylinder, horizontally opposed engine displacing 1991 cubic centimeters and developing 130 BHP. Inside there were four seats, but the ones mounted in the back were very tiny, so the car is considered to be a 2+2 coupe. Later on, a Targa variety was launched. Power of the 911’s engines was gradually increased over time to 160 BHP in the 911 S model, which was fitted with legendary forged Fuchs alloy wheels. Towards the end of 1969, the engine was bored out to 2.2 litres. Wheelbase was also made 60 mm longer, to make it more stable in fast corners. Basic model with a 2.2-litre engine was called T and had 125 BHP. The more powerful E model had a 155 BHP engine. Top of the range S version developed 180 BHP and was also available in a stripped down version weighing just 830 kilograms. Such low weight was achieved thanks to fitting the car with lighter seats for example. In 1970 several changes were made to the car, including a new steering wheel, better trim on the inside and bigger brake discs. First generation Porsche 911 is a cult car, appreciated for its simple character and focus on the visceral thrill of driving.

Car history

The 1970 Porsche 911 2.2E featured at the Rozalin 2016 is a truly unique vehicle. Only 1300 911s in 2.2E version were ever produced, this is the car number 803. From the moment of its delivery it only changed owners twice. Its second owner bought the car in 1980 and has had several modifications done to it. It was his weekend car, used purely for fun. First modification were the bumpers, akin to those of the RS model, which look spot on with the classic body shape. However, they can be easily swapped for stock ones. The car was painted white in the factory, but it was repainted black about 12 years ago. The paintwork is in good shape and apart from respraying, it has never been restored. Its bodywork is preserved in its original form and has never been repaired. The same goes for the chassis and other bits, such as the boot or engine compartment. Engine rebuild and resealing of all mechanical components were carried out less than 5 years ago in Belgium. The engine runs perfectly after rebuild, during which fuel tank was also refurbished. Same goes for the upholstery, which is of good quality. Original chrome parts need refreshing. This particular car is unique due to its state of repair and short list of previous owners. Converting it back to stock will not be expensive, should its new owner elect to do so. The car is extremely likely to go up in value.

Porsche 911 2.2E 1970

013

Ferrari 308 GTB

Egzemplarz po renowacji i serwisie. Ferrari w poszukiwanej wczesnej specyfikacji silnikowej. Bardzo niski przebieg licznikowy.

Cena wywoławcza:
75 000 EUR
Szacowana Wartość:
92 000 – 110 000 EUR

Nr. nadwozia:
30579

Historia Modelu

Ferrari 308 GTB to przedstawiciel rodu klasycznych, dwumiejscowych coupe Ferrari z centralnie umieszczonym silnikiem. Powstało jako rozwinięcie opartego na modelu Dino projektu Ferrari GT4. Zostało zaprezentowane we wrześniu 1975 roku podczas salonu samochodowego w Paryżu. Główną różnicą w stosunku do GT4 było nadwozie – jego twórcą był pracujący dla Pininfariny Leonardo Fioravanti, który miał na swoim koncie m.in. zaprojektowanie wyglądu zewnętrznego legendarnej Daytony. Producentem karoserii dla 308 GTB była firma Carrozzeria Scaglietti (swój projekt nadwozia dla tego modelu miało także Bertone, natomiast nie został on wykorzystany). 308 GTB było dwumiejscowe, w odróżnieniu od GT4 z siedzeniami w układzie 2+2. Sprawiało to, że nowy model stał się bezpośrednim następcą także dwumiejscowego Dino 246. W latach 1975-1977 nadwozia wytwarzano z włókna szklanego, co pozwoliło na uzyskanie wyjątkowo niskiej masy własnej auta, wynoszącej jedynie 1050 kg. Później powrócono do stosowania stali, co zaowocowało wzrostem masy o 150 kg. Do napędu tego modelu użyto poprzecznie zamontowanej, znanej już jednostki 2.9 V8, tutaj produkującej 255 KM przy 6600 obrotów na minutę (w wersji amerykańskiej, ze względu na bardziej restrykcyjne normy dotyczące emisji spalin, moc obniżono do 240 KM). Auta przeznaczone na europejski rynek korzystały z suchej miski olejowej, natomiast te na inne rynki (USA, Australia, Azja, Bliski Wschód itd.) miały konwencjonalną, mokrą miskę. Zastosowano cztery gaźniki Webera, zaś napęd przekazywany był na tylną oś przez pięciobiegową skrzynię manualną. W 1977 roku do modelu 308 GTB (Gran Turismo Berlinetta, a więc coupe) dołączył model GTS (Gran Turismo Spider, nadwozie typu targa). Produkcje modelu zakończono w 1985 roku, gdy na rynku pojawił się następca, Ferrari 328 – zbliżone konstrukcyjnie, lecz z silnikiem o pojemności 3.2 litra. Wyprodukowano łącznie 2897 egzemplarzy modelu GTB i 3219 GTS'ów serii pierwszej, z czego 808 z nadwoziem z włókna szklanego. Ferrari 308 stało się ikonicznym sportowym samochodem lat 70 i 80, zaś sławę zdobyło również poprzez pojawianie się w popularnym serialu telewizyjnym „Magnum, P.I.".

Historia Egzemplarza

Ferrari 308 GTB oferowane na aukcji Rozalin 2016 jest egzemplarzem wyprodukowanym w 1979 roku skierowanym na rynek amerykański, w specyfikacji amerykańskiej. W 1980 roku trafił do swojego pierwszego właściciela, który był dealerem tej marki. Drugi właściciel tego samochodu nabył auto w 1981 roku w Michigan. Dokumenty zakupu oraz dokumenty związane z poszukiwaniem przez tego właściciela Ferrari 308 GTB są dostępne z samochodem. Samochód pozostał w jego rękach przez ponad 20 lat po czym trafił do Kalifornii. Ostatnie serwisowe faktury tego samochodu w USA datowane są z 2009 roku. Zachowało się sporo innych dokumentów, m.in. książki serwisowe oraz odręczne zapiski potwierdzające jej historię. W 2010 roku auto nabył właściciel z Francji, po czym samochód trafił do zamówionej przez firmy renowacyjnej w Europie, gdzie został przystosowany do specyfikacji Europejskiej, pozbyto się między innymi świateł obrysowych typu side-marker. Karoseria prezentuje się dobrze, a wnętrze jest bez skazy. Mechanicznie pojazd jest w pełni sprawny i przygotowany do długiej, bezproblemowej eksploatacji. Ferrari 308 to z pewnością jedna z ikon i wizytówek początku lat 80-tych, a prezentowany egzemplarz bez wątpienia jest godny zaszczytnego miejsca w garażu. Obecny właściciel zarejestrował pojazd w Polsce jako zabytkowy, do czego dostępna jest pełna dokumentacja wraz z oceną rzeczoznawcy.

Chassis number:
30579

Starting price:
75 000 EUR
Estimated value:
92 000 – 110 000 EUR

Fully restored and regularly serviced.
With a desirable, early engine.
Extremely low mileage.

Model History

The Ferrari 308 GTB represents a line of classic, two-seat, mid-engine Ferraris. It was a development of the Dino-based Ferrari GT4 project. It was unveiled at the 1975 Paris Motor Show. The main difference between it and the GT4 was the body, styled by Pininfarina's Leonardo Fioravanti, who had been responsible for some of Ferrari's most celebrated shapes such as the Daytona. The body of the 308 GTB was manufactured by Carrozzeria Scaglietti (Bertone had also submitted his design proposal, but their project had been rejected by Ferrari). 308 GTB was a two-seater, as opposed to the 2+2 GT4. It meant the new car had become a successor to the Dino 246, which was also a two-seater. Between 1975 and 1977 the body of the car was made from fiberglass, which helped keep the weight down at just 1050 kilograms. Later on, the Italians switched back to steel body, which resulted in an overall weight increase of approximately 150 kg. The car was powered by a transversely mounted V8 engine producing 252 BHP (255 PS) in European versions (cars for US market were down to 237 bhp or 240 PS due to emissions control devices). European specification cars used dry sump lubrication. Cars destined to the Australian, Asian, Middle East and US market were fitted with a conventional wet sump. The engine was equipped with four Weber carburettors and channelled power to rear wheels via five-speed manual gearbox. In 1977, the 308 GTB (Gran Tourismo Berlinetta, or coupe in Ferrari speak) was joined by a GTS version (Gran Tourismo Spider also known as targa). Production ended in 1985, when it was replaced by the 328. It had a similar layout, but had a 3.2-litre engine. A total of 3219 GTS and 2897 GTB examples were made in the first production period, 808 of which were cars with fiberglass body. The GTB/GTS has become an iconic sports car of the 1970s. It was made famous on the popular television series "Magnum, P.I.".

Car history

The Ferrari 308 GTB featured at the Rozalin 2016 auction rolled off the production line in 1979 and was destined for the American market. In 1980 it was delivered to its first owner, who was a Ferrari dealer. Second owner of this car purchased it in 1981 in Michigan. The car comes with an original proof of purchase and a number of various documents. It remained in the hands of its second owner for 20 years. Later on it was sold to a customer in California. Last service bills from the US date back to 2009. Several other documents have been preserved, including service books or hand-written documentation of all the maintenance tasks performed on the car. In 2010 the car was purchased by a new owner from France, who commissioned a restoration company to convert the car to European specification. This included removal of "side markers" for example. The bodywork is in an overall good shape - the car is pretty much faultless. Mechanically, the car is spot on and ready for long, trouble-free driving. Ferrari 308 is without a doubt an icon of the early 1980's. This particular example is worthy of having its place in the garage of every seasoned car collector. Its current owner registered it as a classic car, which has been fully documented and proven by an independent expert.

Ferrari 308 GTB

014

Fiat 500 F 1969

Kompletnie odrestaurowany na najwyższej jakości elementach. Pomalowany w bardzo atrakcyjny kolor Azzuro Chiaro.

Cena wywoławcza:
45 000 złotych

Szacowana Wartość:
85 000 – 100 000 złotych

Nr. nadwozia:
2245537

Historia Modelu

Fiat 500 nie tylko zmotoryzował powojenną Italię. Stał się również symbolem włoskiego stylu życia, designu i jednym z bardziej lubianych samochodów wszech czasów. Historia tego legendarnego samochodu rozpoczęła się od debiutu w 1957 roku. Był to model wyczekiwany. Odbudowujące się po wojnie Włochy potrzebowały niedrogiego, prostego samochodu. Na rynku od 1955 roku był już podobny wizualnie model 600. Fiat zdecydował się jednak na wprowadzenie do gamy auta jeszcze mniejszego. 500 miała zaledwie 2,97 metra długości. Karoserię zaprojektował Dante Giacosa, zaś założenia konstrukcyjne to maksymalna prostota i dwucylindrowy silnik chłodzony powietrzem, umieszczony z tyłu. Również napęd był przekazywany na tylną oś, nie zastosowano tu natomiast silnika dwusuwowego, chętnie stosowanego w podobnych autach konkurencyjnych marek. Pierwsza wersja 500-tki wytwarzała 13,5 KM, zaś silnik miał pojemność 497 cm3. W standardzie występował rolldach, zaś drzwi otwierały się w stronę przeciwną do kierunku jazdy. Mocniejsza wersja Sport miała silnik rozwiercony do 499 cm3. Ta pojemność stała się standardem w roku 1960, a moc wzrosła do 17 KM. Późniejsze wersje, począwszy od produkowanego od 1965 roku 500F, miały już drzwi otwierane w tradycyjnym kierunku. Stopniowo unowocześniano także wnętrze auta i dodawano coraz więcej elementów wyposażenia poprawiających komfort. Występowały również wersje sportowe modyfikowane przez firmy Abarth, czy Giannini. Oferowano także wersje kombi (Giardineria) czy rzadkie Jolly Ghia, z materiałowym dachem i bez drzwi. Auto oferowano również w Nowej Zelandii czy USA, zaś austriacka firma Steyer-Puch sprzedawała swoje wersje 500-tki, z silnikiem typu boxer pochodzącym z motocykla. Produkcje zakończono w 1975 roku, zaś przez ostatnie trzy lata Fiat 500 występował na rynku równolegle ze swym następcą, modelem 126 (odmiana 500R, wyposażona m.in. w skrzynię biegów z synchronizacją). Ogółem wyprodukowano niemal 3 miliony 900 tysięcy egzemplarzy tego samochodu. Obecnie jest on poszukiwanym klasykiem - zwłaszcza od czasu debiutu nowej wersji Fiata 500, silnie nawiązującej stylistycznie do klasycznego poprzednika. Jednocześnie, w niektórych rejonach Włoch nadal można spotkać 500-tkę służącą jako samochód do codziennej jazdy.

Historia Egzemplarza

Fiat 500 prezentowany na aukcji Rozalin 2016 jest autem wyjątkowym – odrestaurowany w kolorze z palety Fiata z lat 60-tych o nazwie Azzuro Chiaro przez firmę Retroline, specjalizującą się w odbudowie włoskich Fiatów 500. Dbałość o detale tego pojazdu, używanego przez firme jako samochód demontracyjny na targach w Essen, Stuttgarcie oraz Padwie jest na najwyższym światowym poziomie, a jakość renowacji firmy jest doceniana w całej Europie przez specjalistyczną prasę oraz kolekcjonerów. Fiat 500 jest zarejestrowany w Polsce i jest gotowy do drogi. Jest to fantastyczna okazja, aby nabyć ciekawe auto zbudowane przez jednych z najlepszych specjalistów tego modelu na świecie.

Chassis number:
2245537

Starting price:
45 000 PLN

Estimated value:
85 000 – 100 000 PLN

Completely restored using top quality parts. Featuring highly attractive Azzuro Chiaro paintwork.

Model History

The original Fiat 500 is the car that motorized post-World War II Italy, but there's much more to it than that. It became an icon of the Italian design and lifestyle and one of the most likeable cars in history. History of this legendary motor car started in 1957. Its launch was long awaited by the Italian nation. Italy was going through the phase of rebirth after World War II and therefore needed an inexpensive, simple car. Fiat had already offered a visually similar 600 by then, but despite this, they decided to introduce a car that was even smaller. The 500 was just 2,97 metres long. Its body was designed by Dante Giacosa. Basic design principles were as simple as possible. Power was provided by a two-cylinder, air-cooled engine mounted in the back and sent to rear wheels. Most of Fiat's contemporary rivals used two-stroke engines in their small cars, but Italians begged to differ. The engine of the first generation 500 produced just 13.5 BHP and displaced 479 cc. It had a rolling roof and doors that were hinged at the back and opened backward. A more powerful Sport version had an engine bored out to 499 cc, which helped it gain another 3.5 BHP. Later models, starting with 500F launched in 1965, had conventional doors, opening forwards. Over time, the interior of the car was gradually refreshed and many comfort-enhancing optional extras were introduced. Sports models were famously produced by Abarth, as well as by Giannini. The 500 could also be had as an Estate (called Giardiniera) or in a rare, doorless Jolly Ghia version, sporting a canopy roof. The car was offered in New Zealand and USA. An Austrian company Steyr-Puch sold their own variety of the 500, powered by a horizontally-opposed motorcycle engine. Production of the 500 ended in 1975 although its replacement, the Fiat 126, was launched two years earlier. The 500 was sold alongside its successor as an R model, equipped with a synchromesh gearbox. A total of 3.9 million examples of the original 500 were produced. Nowadays it has become a desirable classic car, especially since Fiat introduced the new 500, inspired heavily by its classic predecessor. At the same time in Italy, one can still find a 500 serving as daily drivers.

Car history

The Fiat 500 offered at the Rozalin 2016 auction is a totally unique vehicle. It was completely restored and repainted in Azzuro Chiaro colour, which was also available in the 1960's when the car was brand new. The car was restored by a company called Retroline, which is specialized in rebuilding old Italian Fiat 500's. This particular car was used by the aforementioned company as a demonstrator car at motor shows in Essen, Stuttgart or Padua, to show their immense attention to details to the visitors. Restorations made by Retroline are of highest quality by any standards and are appreciated all over Europe by specialized press and car collectors. This particular Fiat 500 is registered in Poland and ready to hit the road. It's a fantastic opportunity to purchase an unusual vehicle built by one of the best Fiat 500 specialists in the world.

Kosiarki automatyczne

HUSQVARNA AUTOMOWER®

ZŁOTY MEDAL 2016

APLIKACJA NA SMARTPHONE I APPLE WATCH

Aplikacja Automower® Connect umożliwia zdalne sterowanie, konfigurację i monitorowanie kosiarki.

www.automower.pl

Najcichsza na rynku

Nie pozostawia śladów

Pokonuje nierówności

Odporna na warunki atmosferyczne

Działa o każdej porze

Husqvarna®
READY WHEN YOU ARE

Fiat Samantha 125 Vignale 1970

Jedna ze 100 sztuk wyprodukowana przez Vignale. Wyjątkowe auto zachowane w całościw oryginale i użytkowane. Perła włoskiego designu z przełomu lat 60-tych i 70-tych.

Cena wywoławcza:
110 000 złotych

Nr. nadwozia:
0102715

Szacowana Wartość:
160 000 – 220 000 złotych

Historia Modelu

Ten Fiat technicznie oparty jest na popularnych modelach 124 i 125, natomiast stylistycznie wyrasta na jedną z gwiazd designu lat 60-tych, choć wydaje się nieco niedoceniany. Piękny wygląd tego modelu to zasługa włoskiej firmy Carrozzeria Vignale, założonej w Turynie w 1948 roku. Firma zajmowała się projektowaniem i produkcją nadwozi do specjalnych wersji aut, przeważnie produkcji włoskiej, takich jak Alfa Romeo, Cisitalia, Maserati, czy właśnie Fiat. Opisywany model narodził się pod koniec lat 60-tych, zaś jego nadwozie charakteryzujące się płynnymi liniami i otwieranymi reflektorami typu pop-up (nasuwającymi skojarzenia z Lamborghini Miurą) zostało narysowane przez Virginio Vairo na zlecenie samego założyciela i prezesa firmy, pana Alfredo Vignale. Pan Vignale zapragnął stworzyć samochód typu gran turismo, atrakcyjny zewnętrznie, ale wygodny w czasie długich podóży, zdolny przewieźć w dobrych warunkach cztery osoby wraz z ich bagażami. Jako podstawę użyto Fiata 125 S, model Samantha Vignale dzielił z nim podwozie i silnik o mocy 100 KM wytwarzanej z pojemności 1.6 litra. W połączeniu z pięciobiegową manualną skrzynią biegów, zapewniał on całkowicie zadowalające osiągi (około 13 sekund do 100 km/h). Cena modelu Samantha Vignale była jednak dwukrotnością ceny modelu 125 S. Wyprodukowano około stu egzemplarzy modelu. Nie były one sprzedawane przez oficjalnych dealerów Fiata, a przez niezależne, specjalistyczne zakłady. Obecnie model staje się bardzo poszukiwany i zdobywa coraz większą popularność.

Historia Egzemplarza

Prezentowany Fiat 125 Vignale Samantha jest autem zachowanym w oryginalnym, bardzo dobrym stanie. Samantha o numerze VIN 0102715 sprzedana została za kwotę 1 800 000 Lirów we Włoszech i zarejestrowana 27 marca 1970 r. Od 23 kwietnia 1970 znajduje się również w rejestrze Automobile Club d'Italia. Cały czas była w rękach jednej rodziny z Wenecji. Do 2009 r. zarejestrowana na pierwszego właściciela. Samochód był w eksploatacji do 2012 r. na co wskazuje ostatnie ubezpieczenie, później odstawiony na kilka lat do garażu i regularnie przeglądany. W 2016 roku zakupiony został od wnuczki pierwszego właściciela. Autentyczny niezwykle niski przebieg 61350 km wynika z faktu że nie był jedynym autem właściciela i używany był okazjonalnie. Wyjątkowym faktem jest, że samochód ma oryginalne dokumenty z pełną historią. Na przednim pasie widnieje ciekawy i oryginalny detal jakim jest wspaniała i oryginalna plakieta Automobilklubu Wenecja. Ten unikalny Fiat posiada wszystkie elementy oryginalne, łącznie z 2 kompletami kluczyków oraz fabrycznym nigdy nie używanym kompletem narzędzi, kołem zapasowym i podnośnikiem. Auto posiada oryginalny lakier, poza drobnymi uszkodzeniami, nadwozie jest w niespotykanym jak na takie auto stanie. Stan podwozia i mechaniki również nie budzi najmniejszych zastrzeżeń. Wszystkie mechanizmy działają płynnie. Wnętrze ze względu na użyty materiał nosi ślady eksploatacji, jest w stanie dobrym niemniej wymaga atencji oraz poprawek, między innymi na przeszyciach. Plastiki oraz drewno są w stanie dobrym, jednak wymagają odświeżenia. Samochód oryginalnie wyposażony w elektrycznie podnoszone szyby przednie i ogrzewanie tylnej szyby. Jest to prawdopodobnie jedyna Samantha Vignale z całej produkcji, która jest zachowana w oryginalnym, dobrym stanie. Reprezentuje ona bardzo wysoką wartość kolekcjonerską i z pewnością będzie bardzo dobrą lokatą kapitału.

Chassis number:
0102715

Starting price:
110 000 PLN

Estimated value:
160 000 –220 000 PLN

One of just 100 cars made by Vignale. A unique example maintained in original shape and regularly driven. An Italian design icon from late 60's and early 70's

Model History

The Fiat Samantha is technically based on the popular 124 and 125 models. It is, however, one of the design icons of the 1960s, although nowadays it seems a bit underestimated. Its gorgeous looks are owed to an Italian company Carrozzeria Vignale, founded in Turin in 1948. Vignale designed and built bodies for low volume variants of the main production cars of other automobile manufacturers – mostly Italian, such as Alfa Romeo, Cisitalia, Maserati or Fiat. The car in question was conceived in the late 1960s. Its svelte body with pop-up headlamps (reminiscent of Lamborghini Miura) was designed by Virginio Vairo. He was commissioned to do so by the CEO and founder of the company, Mr. Alfredo Vignale himself. Mr. Vignale's intent was to create a Gran Turismo car: attractive on the outside, but ready to cover long distances and comfortably accomodate four people with their luggage onboard. The Fiat 125 S was used as a base, with which Samantha Vignale shared its chassis and its 1.6-litre, 100 BHP engine. Combined with a five-speed, manual gearbox, its performance was pretty brisk – acceleration from standstill to 100 km/h took around 13 seconds. Unfortunately, Samantha Vignale was twice as expensive as the 125 S. Only 100 examples of the Samantha were made. They weren't sold in official dealerships, but in independent, specialized workshops. Nowadays it's becoming increasingly sought after and more popular among classic car fans.

Car history

Fiat 125 Vignale Samantha featured at the Rozalin 2016 auction is a car preserved in original, very good condition. The car with VIN number 0102715 was sold for 1 800 000 lira in Italy and registered on March 27th in 1970. On April 23rd in 1970 it was also put in the register of Automobile Club d'Italia. It had been owned by a Venice-based Family till 2009. According to the most recent insurance documents, the car had been regularly driven till 2012. After that it had been put in a garage and regularly maintained. In 2016 it was sold by the granddaughter of its first owner. Its exceptionally low mileage of 61 350 kilometres is down to the fact that its previous owner had several different cars and only occasionally drove the Samantha. Astonishingly, the car comes with original documentation and full service record. It also has an unusual and interesting detail on its front fascia – a decal of the Automobile Club of Venice. This unique Fiat is fully original and comes with two sets of keys. Besides, it has factory set of tools, spare wheel and jack, none of which have ever been used. It features factory paintwork – apart from minor chips and scratches, its bodywork is in an unusually good shape. Chassis and mechanics are also faultless – each piece of mechanical hardware operates smoothly. The interior has a few signs of wear and tear, which is a result of fragile materials used by the manufacturer. It is well preserved, but would benefit from some maintenance (especially when it comes to the stitching). Plastic and wooden bits are in good shape, but would benefit from refurbishing. The car was factory fitted with electrically operated front windows and heated rear window. This is probably the only Samantha Vignale ever made to be preserved in original and overall good shape. It's an extremely valuable collector item and will surely be a great capital investment.

Fiat Samantha 125 Viagnale 1970

016

Porsche 911 993 Carrera 2 1994

Ostatnie Porsche 911 chłodzone powietrzem. Wyposażone w Aerokit II. W atrakcyjnym kolorze Amazon Green. 84 000 kilometrów przebiegu i pełna historia serwisowa.

Cena wywoławcza:
180 000 złotych

Szacowana Wartość:
210 000 – 240 000 złotych

Nr. nadwozia:
WP0ZZZ99ZRS315012

Historia Modelu

Trzecia generacja kultowego Porsche 911, oznaczona kodem 993, jest ostatnią, w której zastosowano silniki chłodzone powietrzem. Model wszedł na rynek w 1993 roku. Podstawowe założenia konstrukcyjne 911 nie zmieniły się, choć wprowadzono unowocześnienia względem poprzedniej generacji, 911 typu 964. Poprawiono m.in. aerodynamikę nadwozia zaprojektowanego przez Toniego Hattera. Gama była bardzo szeroka - można było zamówić wersję z napędem na cztery koła, czy z automatyczną skrzynią biegów Tiptronic. 993 była napędzana tradycyjnie silnikami typu boxer, z czego najsłabsza odmiana wytwarzała 272 KM z 3.6 litra pojemności. Od 1996 roku zastosowano w nich system Varioram, co skutkowało zwiększeniu mocy do 285 KM. Wersja Targa oparta na wolnossącym flat six po raz pierwszy była wyposażona w szklany dach. Na szczycie gamy znajdowały się czteronapędowe wersje Turbo (408 KM), Turbo S (nawet 450 KM w roku modelowym 1996) i tylnonapędowe GT2 (436 KM). Te odmiany po raz pierwszy w tej generacji korzystały aż z dwóch sprężarek. Wiele opcji personalizacji było także dostępnych jeżeli chodzi o wyposażenie dodatkowe w katalogu Porsche. Do 1998 roku wyprodukowano 68 tysięcy egzemplarzy 911 993 w różnych wersjach. Następca, typ 996, miał już silnik chłodzony cieczą i o wiele mniej klasyczną stylizację, co spotkało się z głośną krytyką znawców i fanów marki, stąd bardzo duże pożądanie tego – zdaniem wielu purystów – ostatniego klasycznego modelu.

Historia Egzemplarza

Zaprezentowany na aukcji Ardor Auctions model 911 Carrera 2 o numerze seryjnym WP0ZZZ99ZRS315012 został wyprodukowany w 1994 roku. Jest to bardzo ciekawie i atrakcyjnie wyposażony egzemplarz: poczynając od bardzo łatwej w obsłudze i niezawodnej skrzyni automatycznej Tiptronic, a kończąc na opcjonalnym pakiecie zewnętrznym Aerokit II. Co więcej, nadwozie tego egzemplarza jest pokryte bardzo atrakcyjnym i nietypowym lakierem Amazon Green, zachowanym w idealnym stanie. Wnętrze także prezentuje się bez zarzutu, a jedyne ślady zużycia można przypisać wiekowi auta, a nie zużyciu materiału. Skóra na siedzeniach jest miękka i bez zadrapań. Auto pochodzi z Japonii i przejechało jedynie 84 000 kilometrów, ma w pełni udokumentowaną historię serwisową. W rękach właściciela od zeszłego roku, zostało poddane wielu pracom mającym na celu umożliwienie bezproblemowej eksploatacji. Między innymi silnik został rozebrany i uszczelniony, maglownica została zregenerowana, a cały układ kierowniczy uszczelniony. W samochodzie zostały zamontowane nowe opony Pirelli, naprawiono system otwierania dachu, wymieniono wahacze oraz wykonano pełny serwis olejowy. Wiele detali estetycznych także zostało poddane odświeżeniu, jak wymiana tylnych lamp czy korku wlewu paliwa. Nabywca tego pojazdu dostanie samochód gotowy do bezproblemowego użytkowania, w bardzo atrakcyjnej wersji wyposażeniowej i kolorystycznej, którym będzie mógł się cieszyć latami.

Chassis number:
WP0ZZZ99ZRS315012

Starting price:
180 000 PLN

Estimated value:
210 000 –240 000 PLN

The last air-cooled Porsche 911. Fitted with Aerokit II package. Desirable Amazon Green paintwork. 84 000 kilometres on the odometer, full service history.

Model History

Third generation of the legendary Porsche 911, codenamed 993, is also the last one powered by air-cooled engines. The 993 went on sale in 1993. Basic design principles had remained unchanged, but compared to the previous 964 generation; the new model had been thoroughly updated. Tony Halter-designed body had been redesigned, which also improved its aerodynamic properties. The 993-gen 911 range was massive and catered for needs of all types of customers. For instance, the car could be specified with four-wheel drive or an automatic Tiptronic gearbox. Like all 911s, the 993 was traditionally powered by horizontally-opposed engines, least powerful of which displaced 3,6 litres and developed 272 BHP. From 1996, engines were fitted with Varioram induction system, which resulted in a slight power increase to 285 BHP. Targa version was based on the normally aspirated model and was fitted with a glass roof for the first time. On the other end of the range, one could find 4-wheel drive Turbo developing 408 BHP, Turbo S (450 BHP for model year 1996) and rear wheel-drive GT2 (436 BHP) versions. For the first time in 911's history, these forced-induction varieties were equipped with not just one, but two turbochargers. Many customization features were available as optional extras and could be found in the Porsche catalogue. Till 1998, 68 000 examples of 993-gen 911 in various guises had been produced. Its successor, the 996, had a water-cooled engine and much less traditional styling, which was heavily criticised by the experts and enthusiasts of the brand. According to purists, 993 is the last true 911, which makes it extremely desirable.

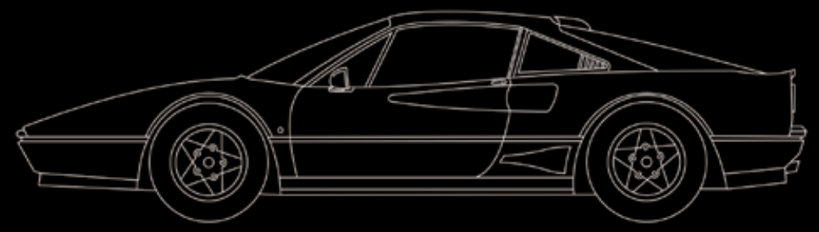
Car history

991 Carrera 2, presented on the auction organised by the vintage and classic car auction house Ardor Auctions was manufactured in 1994 (chassis number WP0ZZZ99ZRS315012). It is distinguished by an unusual and desirable specification, including but not limited to a very user-friendly and reliable automatic Tiptronic gearbox and optional external Aerokit II package. What is more, the body of this particular example features very attractive and rare Amazon Green paintwork. The paint itself is original and has been maintained in a perfect condition. Interior is also flawless, with a bit of a patina to it, but with no signs of actual wear and tear. Leather on the seats is still soft and has no scratches. The car was originally sold in Japan, has only done 84 000 kilometres and comes with a fully documented service history. It's been in the hands of its current owner since last year. During this period, several maintenance tasks have been performed to keep it running perfectly at all times. Among other things, owner of this car has had the engine dismantled and resealed, steering gear refurbished, and the whole steering system examined for leaks and resealed, too. The car has been fitted with new Pirelli tires, its roof mechanism has been repaired and control arms replaced, while transmission and engine oil have been changed. Cosmetic details, such as tail lights and fuel filler cap, have also been replaced. Prospective buyers of this car have a unique opportunity of acquiring a vehicle in desirable specification, with exquisite paintwork, ready for trouble-free ownership. There's no doubt this vehicle will bring its owner joy for many years.

Porsche 911 993 Carrera 2 1994 017

ARDOR
CARS

THE FIRST CLASSIC CAR BROKER IN POLAND



If you are looking for classic, sports, or collectible car - please contact us. We will help you build the collection and find a dream vehicle on request.

Managing a collection - we can help in the sale of your classic cars. We encourage you to contact us and make inquiries.

www.ardorcars.pl

Ardor Auctions sp. z o.o. | Building Royal Wilanów, entrance A | Klimczaka 1 st. | 02-797 Warsaw

Mercedes 300SL 1986 R107 1970

**Rzadka wersja eksportowa z 3-litrowym silnikiem.
W bardzo atrakcyjnym zestawieniu kolorystycznym.
Po kompletnej renowacji.**

**Cena wywoławcza:
65 000 złotych**

**Szacowana Wartość:
85 000 – 110 000 złotych**

**Nr. nadwozia:
WDB1070411A053875**

Historia Modelu

Mercedes SL R107 pojawił się na rynku, gdy wymagania względem roadsterów rosły. Nowe samochody tego typu miały być nie tylko bardziej dynamiczne, ale i wygodniejsze oraz zapewniające wyższy poziom bezpieczeństwa. Następca „Pagody" prezentował też nową linię stylizacyjną produktów marki ze Stuttgartu – z grillem ustawionym wertykalnie, a nie horyzontalnie. Pierwsze egzemplarze modelu R107 wyjechały z fabryki w Sindelfingen w kwietniu 1971 roku. Auto było wyjątkowo dopracowane: szczególny nacisk położono na wspomniane wcześniej bezpieczeństwo, zastosowano kontrolowane strefy zgniotu, silnik podczas zderzenia miał chować się pod kabiną, zaś w razie dachowania pasażerów miała chronić wyjątkowo mocna rama przedniej szyby. Na liście wyposażenia w późniejszym okresie produkcji w wyposażeniu znajdował się także system ABS, czy poduszka powietrzna dla kierowcy. Roadster musiał być jednak nie tylko bezpieczny i wygodny, ale także zapewniać przyjemność z jazdy. Zadbano o to, układając gamę silników modelu R107. Początkowo klienci mogli wybierać jedynie spośród silników V8. Słabszy z nich miał 3.5 litra pojemności i 200 KM. W roku 1973 dołączył do niego silnik o 25 KM mocniejszy, o pojemności 4.5 litra. Później pod maską SL'a montowano także jednostki o pojemności 3.8 czy 4.2 litra, zaś najmocniejszy silnik w gamie miał 5 litrów pojemności i 240 KM (w produkcji od 1980 roku). W związku z trwającym wówczas na świecie kryzysem paliwowym, europejską paletę jednostek napędowych uzupełniono w roku 1974 o silnik R6 o mocy 185 KM (oznaczenie 280 SL). Od 1985 sześciocylindrowy motor w R107 miał 188 KM i trzy litry pojemności skokowej. Ten model Mercedesa odnosił wiele sukcesów w motorsporcie, głównie w rajdach długodystansowych. Jednym z kierowców, którzy nim jeździli, był Sobiesław Zasada. Mercedes R107 był drugim – po klasie G – najdłużej produkowanym autem tej marki. Wytwarzano go przez 18 lat, do 1989 roku, kiedy to na rynek wszedł następca, model R129. Ogółem wyprodukowano 237 287 egzemplarzy modelu SL i 62 888 sztuk modelu SLC.

Historia Egzemplarza

Mercedes 300SL oferowany na aukcji Rozalin 2016 jest bardzo nietypowym egzemplarzem serii modelowej R107. Samochód ten został zamówiony jako nowy w Anglii jednak został on skonfigurowany jako wersja eksportowa do użytku na kontynencie, z kierownicą po lewej stronie. Posiada on licznik w milach oraz kilometrach, jak i trzecie światło stopu. Dodatkowo został on wyposażony w czujnik temperatury zewnętrznej oraz ogrzewane siedzenia. Opuścił on fabrykę w kolorze Arctic White z niebieskim wnętrzem, po czym spędził większość czasu w rękach jego pierwszego właściciela na Majorce. Po sprowadzeniu do Polski, pięć lat temu został on poddany gruntownej renowacji blacharsko-lakierniczej, mechanicznej oraz wnętrza. Zyskał on bardzo atrakcyjne zestawienie kolorystyczne niebieskiego lakieru z jasnym, kremowym wnętrzem. Góra deski rozdzielczej także została obszyta w skórę, dając całemu wnętrzu świeży aspekt. Dach dostał nowe poszycie w oryginalnym, niebieskim kolorze, plastiki oraz drewno zostały odrestaurowane. Posiada on dwa zestawy kół, w tym nowsze felgi Mercedesa z lat 90-tych, oraz odnowiony hardtop, także w niebieskim kolorze. Góra klapy bagażnika może wymagać małego odświeżenia estetycznego. Regularnie serwisowany i po gruntownej odbudowie, ten egzemplarz 300SL będzie dla nowego właściciela wiernym kompanem podróży i wyjazdów weekendowych.

**Chassis number:
WDB1070411A053875**

**Starting price:
65 000PLN**

**Estimated value:
85 000 –110 000 PLN**

A rare export version equipped with the 3-liter engine. In a very attractive colour combination. After a complete restoration.

Model History

When the R107-gen Mercedes SL was launched, expectations of typical buyers towards cars of this type were increasingly high. Not only did new roadsters have to be more dynamic, they also had to be more comfortable and safer. The R107 was a successor to the legendary "Pagoda". Its styling was the beginning of a new, modern look for Mercedes, which would be seen in all subsequent company designs, with vertical rather than horizontal front grille. First examples of the R107 rolled off the production line in Sindelfingen in 1971. The car was incredibly well engineered and refined. Engineers put a lot of stress on the aforementioned aspect of safety. As a result of that, they used several safety features such as crumple zones or engine that slid under the passenger cell during a head-on crash. It also had extremely strong A-pillars and windscreen frame with bonded glass for better roll-over protection. Later on, customers could also specify their cars with antilock brakes or driver airbag. The new roadster had to be safe and comfortable, but also fun to drive. The last aspect was dealt with by giving the R107 powerful engines. Initially, the customers could choose between a variety of V8 engines, least powerful of which displaced 3.5 litres and developed 200 BHP. In 1973 it was joined by a 4.5 litre engine, which was 25 BHP more powerful. Later they were replaced by 3.8 and 4.2 litre units. The most powerful engine in R107 engine displaced 5 litres and developed 240 BHP. It was available from 1980. From 1974, due to the ongoing oil crisis, engine line-up in Europe was joined by a straight-six, 185 BHP engine. In 1985 a new entry-level, straight-six engine was introduced. It displaced 3 litres and developed 188 BHP. This car was successful in motorsport, mostly in endurance rallying. One of the professional drivers to have competed behind the wheel of an R107 SL was a Polish rally driver Sobiesław Zasada. The R107 was manufactured for 18 years, from 1971 through 1989, which made it the second longest single series ever produced by the German automaker, after the G-Class. In 1989 it was replaced by the R129. A total of 237 287 of SL's and 62 888 SLC's were produced.

Car history

The Mercedes 300SL offered at the Rozalin 2016 auction is of a very rare and uncommon type of the R107 series. This car was ordered brand new in the UK, however it was dealer-configured as a special export continental car with left hand drive steering. It is equipped with a mile-scaled speedometer and a third stop light. On top of it it was ordered with exterior temperature indicator and heated seats. It left the factory in a artctic white exterior over dark blue interior color combination and remained most of the time in the hands of its first owner in Mallorca. After it was brought to Poland it benefited from a ground-up body, engine and interior restoration. Its original paint was removed and it was resprayed in dark blue from Mercedes palette, and its interior was fully re-upholstered in beige-cream leather. The dashboard was also covered in leather for a better visual effect. The soft top was replaced by a new unit in its original dark blue shade. Interior wooden elements and plastics were restored. It comes with two sets of wheels, including ones from the mid 1990s, and a renovated hard top. The top of the boot needs some attention as it likely needs to be repolished. Serviced regularly and rebuilt from the ground-up, this 300SL will be a perfect weekend escapade companion, but will also effortlessly take its new owner on longer trips.

Mercedes 300SL 1986 R107 1970

018

MG MGB 1979

019

Zachowany w oryginale egzemplarz. Z ostatniego rocznika produkcji. W bardzo ciekawym zestawieniu kolorystycznym.

Cena wywoławcza:
25 000 złotych

Szacowana Wartość:
40 000 – 55 000 złotych

Nr. nadwozia:
GHN5UL4917086

Historia Modelu

MG MGB jest modelem, który kontynuował zapoczątkowaną przez MG Midget linię relatywnie niedrogich, lekkich aut sportowych. Wszedł do sprzedaży w 1962 roku i wyróżniał się nowatorską, jak na swoje czasy, samonośną konstrukcją (w odróżnieniu od modeli konkurencyjnych, wciąż opartych na ramie). Posiadał także, jako jeden z pierwszych samochodów na rynku, kontrolowane strefy zgniotu, mające uchronić kierowcę podczas uderzenia w nieodkształacalną barierę nawet przy prędkości 48 km/h. Początkowo do sprzedaży weszła jedynie wersja ze zdejmowanym dachem, trzy lata później gamę uzupełniła także wersja hatchback coupe, nazwana MGB GT. W późniejszym czasie dołączyła do nich także sześciocylindrowa odmiana MGC i ośmiocylindrowa MGB GT V8. Pierwsza ze wspomnianych odmian była dwuosobowa (niewielkie tylne siedzenie występowało przez krótki czas jako bardzo rzadko zamawiana opcja), zaś druga mogły pomieścić cztery osoby w układzie 2+2. Wersja MGC była oferowana zarówno jako coupe, jak i jako roadster, zaś GT V8 - jedynie jako coupe. Oferta silników otwierana była przez czterocylindrowy motor o pojemności 1.8 litra i mocy 95 KM na rynku brytyjskim. Na rynku amerykańskim, gdzie pojazd również był sprzedawany (z zewnątrz różnił się np. zderzakami dostosowanymi do tamtejszych norm bezpieczeństwa), na skutek przepisów dotyczących ochrony środowiska moc w pewnym momencie spadła do zaledwie 70 KM. Odmiana MGC była napędzana silnikiem R6 o pojemności 2.9 litra i mocy 145 KM, zaś ukoronowaniem gamy był model MGB GT V8 produkowany w latach 1973-1976. Pracowała w nim widlasta, ośmiocylindrowa jednostka wytwarzająca 180 KM z trzech i pół litra pojemności. Produkcja modelu zakończyła się w 1980 roku, łącznie wyprodukowano niemal 524 000 egzemplarzy wszystkich wersji. Model w mocno zmodyfikowanej wersji powrócił na rynek w latach 1993-1995 jako MG RV8 o mocy 190 KM, osiągający 100 km/h w czasie poniżej 6 sekund. Większość z 2000 wyprodukowanych egzemplarzy trafiła do Japonii.

Historia Egzemplarza

Prezentowany na aukcji Rozalin MG B z 1979 roku jest jednym z samochodów z ostatniej serii produkcji tego małego, angielskiego roadstera. Został on wyprodukowany z myślą o rynku amerykańskim i tam właśnie został zarejestrowany, po czym ponad dziesięć lat temu powrócił do Europy. Trafił do Holandii, gdzie ówczesny właściciel zamienił amerykańskie plastikowe zderzaki na elementy chromowane z modelu europejskiego dodając mu więcej wdzięku. Przy okazji homologacji, światła obrysowe także zostały wyłączone, a lampy podmienione. MG B jest w ciągłej eksploatacji, w dużej mierze jako samochód weekendowy. Silnik działa bez zarzutu jednak wymaga serwisu. Lakier posiada kilka wgniotek oraz odpryski – jest on w stanie średnim i wymagałby poprawek. Podczas 37 lat eksploatacji MG B zachował się bez objawów korozji, pojawiło się jedno ognisko na progu, ale za to podłoga jest w stanie bardzo dobrym. Wnętrze oprócz dwóch ubytków na górze deski rozdzielczej oraz na tylnym poszyciu foteli jest zachowane w bardzo dobrym oryginalnym stanie. Jest to bardzo ciekawa propozycja dla osób poszukujących MG B z samego końca produkcji, lub też roadstera, w którym nie potrzeba wiele do poprawienia, i którym można jeździć na co dzień.

Chassis number:
GHN5UL4917086

Starting price:
25 000 PLN

Estimated value:
40 000 – 55 000 PLN

Preserved in original shape. Last model year. Featuring a desirable colour specification.

Model History

The MG MGB is a continuation of a series of relatively inexpensive, lightweight sports cars, started by the MG Midget. It went on sale in 1962 and stood out of the crowd with its frameless body, which was ultra-modern at the time. Most of the competitor cars back then still had body mounted on to the frame. The MGB was also one of the very first cars on the market to have crumple zones, which were able to protect the driver during a head-on crash against a non-deformable barrier at speeds up to 48 kph. Initially, the car could only be had with a removable soft top. Three years after its market launch a hatchback hardtop version was introduced, called MGB GT. Later on, they were joined by a six-cylinder MGC and an eight-cylinder MGB GT V8 version. First of the aforementioned varieties was a two-seater (tiny back seat was available for a brief period, but was very rarely chosen by customers), the second one could fit four people on board in a 2+2 layout. The MGC was offered in both coupe and roadster form, whereas the GT V8 was available as a coupe only. Engine line-up in Britain started with a 1.8-litre, 95 BHP engine. In America, where the car was also offered (it had different bumpers to make it compliant with safety regulations prevailing there), power was reduced to just 70 BHP. The reason for this were stringent US emissions regulations. MGC version was powered by a straight-six, 2.9-litre engine developing 145 BHP. Top of the range MGB GT V8 version was produced from 1973 to 1976. As its name suggests, it was powered by a V8 engine displacing 3.5 litres and producing 180 BHP. Production ceased in 1980. 524 000 examples were made in total, including all versions. Between 1993 and 1995 the car was returned to the market in a heavily modernised version. It was called MG RV8, had a 190 BHP engine and was able to accelerate from standstill to 100 km/h in six seconds. Only 2000 examples were produced. Most of them were delivered to customers in Japan.

Car history

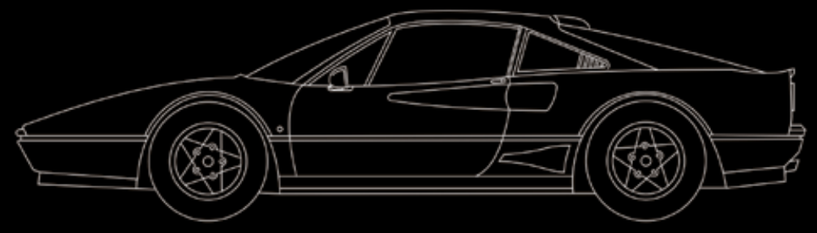
The 1979 MG MGB featured at the Rozalin 2016 auction comes from one of the last production batches of this lightweight British roadster. It was originally destined for the American market and was first registered there. 10 years ago it was shipped back to Europe. It was bought by a customer from Holland, where its then-owner swapped its plastic bumpers for chrome ones from the European spec model. This gave the car a much better visual presence. During homologation procedure, side markers on the car were removed and lights were swapped for European ones. This MG B is still being used, mostly as a weekend car. The engine runs perfectly fine, but needs some routine maintenance. The paintwork has a few dents and scratches. Its overall shape is average and it needs some work. The car is 37 years old and therefore has one minor rust spot on the sill. Apart from that, its underbody is rust-free. On the inside, the car has two dents in the dashboard and one bit of the upholstery on the rear seats is missing. Other than that, the interior is fully original and well maintained. This car is an attractive proposition for those who are looking for a late MG B or a roadster with no major issues for everyday driving.

MG MGB 1979

019

ARDOR
CARS

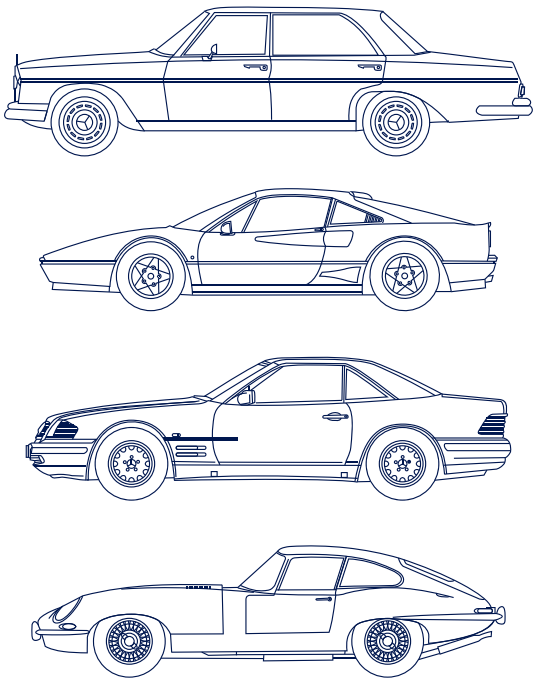
PIERWSZY BROKER MOTORYZACJI ZABYTKOWEJ W POLSCE



Jeżeli poszukujesz samochodu zabytkowego, sportowego, bądź kolekcjonerskiego - zapraszamy do kontaktu. Pomożemy w budowie kolekcji i znajdziemy wymarzony pojazd na zamówienie.

Zarządzanie kolekcją pojazdów. Służymy pomocą w sprzedaży samochodówzabytkowych. Zachęcamy do kontaktu i zapytań

www.ardorcars.pl

Ardor Auctions sp. z o.o. | Budynek Royal Wilanów, wejście A |ul. Klimczaka 1 |02-797 Warszawa

PL
SK 9