SAMOCHODY KLASYCZNE I MOTOCYKLE

AUKCJA 1 LIPCA 2017 WARSZAWA

SAMOCHODY KLASYCZNE I MOTOCYKLE

AUKCJA

1 LIPCA 2017 (SOBOTA) GODZ. 17

WYSTAWA OBIEKTÓW

30 CZERWCA 2017 W GODZINACH OD 17 DO 20

1 LIPCA 2017 W GODZINACH OD 11 DO 17

MIEJSCE AUKCJI I WYSTAWY

AUTOMOBILKLUB POLSKI

UL. POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH 127

WARSZAWA

HARMONOGRAM

DATA: 1 LIPCA 2017

Miejsce: Automobilklub Polski: ul. Powstańców Śląskich 127, 01-355 Warszawa

Dojazd: zgodnie z mapą dostępną na stronie internetowej www.ardorauctions.pl

PLAN WYDARZENIA:

30 czerwca

17:00-20:00 – wystawa obiektów (wstęp na wystawę po zakupieniu katalogu lub zarejestrowaniu się jako kupujący)

1 lipca

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

17:00 – początek licytacji

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

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

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

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

TIMETABLE

DATE: 1ST JULY 2017

Place: Automobilklub Polski, Powstańców Śląskich 127, 01-355 Warsaw

How-to-get: Detailed map is posted on our website – www.ardorauctions.pl

AUCTION SCHEDULE:

30th June

5pm-8pm – public catalogue preview

1st July

11am-5pm – public catalogue preview

5pm – auction

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

Auction – there are three option available:

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

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

ARDOR AUCTIONS

NASZ ZESPÓŁ

DZIAŁ SPRZEDAŻY

MICHAŁ WRÓBEL
Dyrektor Generalny
michal.wrobel@ardorauctions.pl
+48 661 561 561

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

DZIAŁ PRZYJĘĆ

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

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

Szanowni Państwo,

sezon wakacyjny to czas chwilowej ucieczki od obowiązków, rutyny, znajomych miejsc i miast. To momenty, które chcemy zapamiętać i uwiecznić, przeżywając coś jedynego w swoim rodzaju. Obiekty, które znajdą Państwo w ofercie lipcowej aukcji Ardor Auctions to nie tylko piękne, designerskie pojazdy – to również wehikuły wyjątkowych doświadczeń.

W podróż zabiorą nas absolutne klasyki i ikony motoryzacji. Maserati Shamal, niezwykle rzadki włoski samochód sportowy, Jaguar E-Type, brytyjskie coupé o ponadczasowej stylistyce czy Volvo P1800E, szwedzki klasyk w energetycznym, żółtym kolorze to idealne propozycje na spontaniczną weekendową wyprawę lub dłuższe wakacje.

Dla tych, którzy szukają dla siebie czegoś mniejszego i zgrabnego, przygotowaliśmy ciekawy wybór aut z Włoch i Wielkiej Brytanii. Kultowy Fiat 500 ze stylowymi dodatkami w postaci felg i kufra, intrygujący Autobianchi A112 Abarth, idealny do startów w rajdach historycznych, Austin 1100, przystępny cenowo klimatyczny pojazd rodem z lat 60-tych. Te i inne pojazdy trafią pod młotek 1 lipca w siedzibie Automobilklubu Polski.

Zapraszamy Państwa na aukcję,
zespół Ardor Auctions

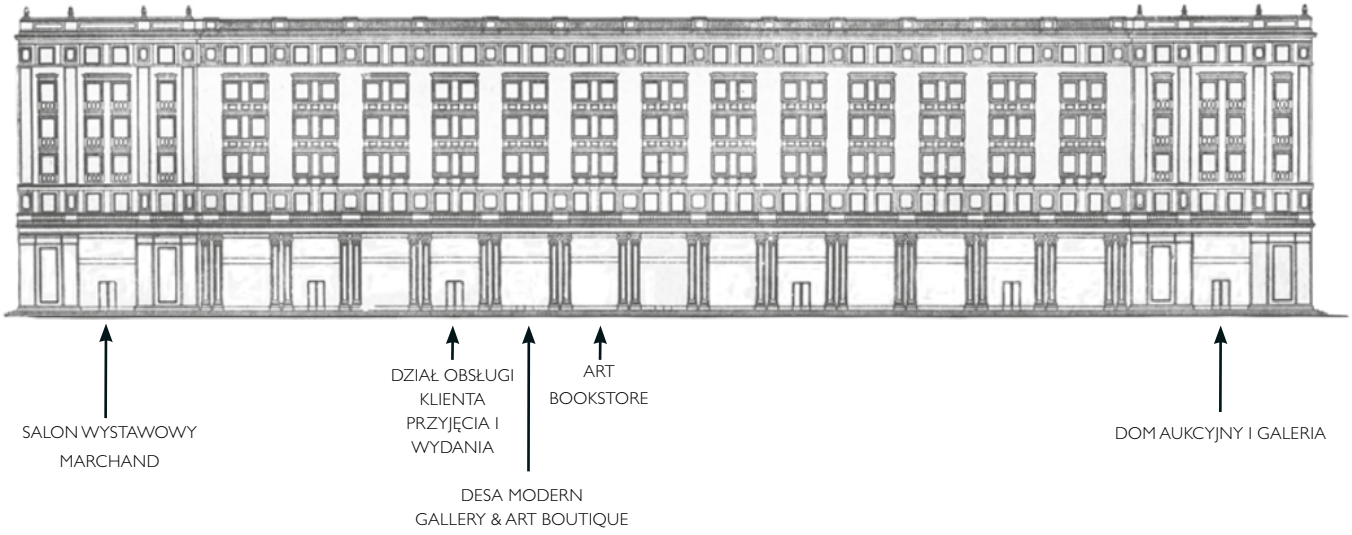
Dear Friends and Enthousiasts.

The Summer holiday season is certainly a time to escape responsibilities. Routine, and places we know too well. It is a season for moments we want to remember and immortalize, moments we want to live at our best. The lots we offer up for Auction this July are not only design statements – those are vehicles of tremendous experiences.

For this Summer trip we will certainly take true classics and icons of motoring such as the Maserati Shamal, a rare Italian sportscar, the last of its breed, the Jaguar E-Type coupé, with its timeless design, or the Volvo P1800E, a true Swedish classic in banana yellow. These cars are surely fantastic companions both for a weekend escape and a long trip.

For those, who are looking for a smaller, sportier car, we have selected a great choice of cars from Italy and the United Kingdom. The Fiat 500, for example with its stylish accessories, or the restless Autobianchi A112 Abarth, ready for historic rallying, the Austin 1100, taking us back to the English rock era of the 1960s. These vehicles and many more will be offered up for auction on the 1st of July at the Automobilklub Polski, in Warsaw.

Wishing you a happy bidding
The Ardor Auctions Team



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

BIURO PRZYJĘĆ I WYDAŃ OBIEKTÓW
Marszałkowska 34-50, 00-554 Warszawa
tel. 22 584 95 30, wyceny@desa.pl
pon.-pt. 11-19, sob. 11-16
wyceny biżuterii: śr. 15-19, czw. 11-15

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

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

GALERIA BIŻUTERII
Nowy Świat 48, 00-363 Warszawa
tel. 22 826 44 66, bizuteria@desa.pl
pon.-pt. 11-19, sob. 11-16

OKŁADKA FRONT Samochody klasyczne i motocykle. Aukcja Ardor. • **ISBN** 978-83-65519-57-3 • **Kod aukcji** 481SAM003
Nakład 2 500 egzemplarzy • **Koncepcja graficzna** Monika Wojnarowska • **Opracowanie graficzne** Krzysztof Załęski
Zdjęcia Ardor Auctions, Maciej Skrzyński, Konrad Skura, Tomasz Sarna, Michał Wróbel
Rys. arch. wg B. Garliński, Architektura polska 1950 -1951, Warszawa 1953, s. 70 • **Druk** Print Studio Kobyłka

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

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

ALEKSANDRA ŁUKASZEWSKA
Kierownik Galerii Marszałkowska
a.lukaszewska@desa.pl
22 584 95 34

MICHAŁ BOLKA
Doradca Klienta
m.bolka@desa.pl
22 584 95 36

ADRIANA ZAWADZKA
Doradca Klienta
a.zawadzka@desa.pl
22 584 95 35

ROMAN KACZKOWSKI
Doradca Klienta
r.kaczkowski@desa.pl
22 584 95 41

JAN GROCHOLA
Doradca Klienta
j.grochola@desa.pl
22 584 95 41

MAJA WOLNIEWSKA
Doradca Klienta
m.wolniewska@desa.pl
22 621 66 69

MARTYNA LISTKOWSKA
Doradca Klienta
m.listkowska@desa.pl
22 621 66 69

MICHAŁ BARCIK
Doradca Klienta
m.barcik@desa.pl
22 584 95 41

PAULINA WOJDAT
Doradca Klienta
p.wojdat@desa.pl
22 584 95 41

1

TRIUMPH GT6 1973

Nr nadwozia: KE22618

Rzadka wersja coupé
Sześciocylindrowy silnik
Pojazd nie wymagający większych nakładów finansowych

cena wywoławcza: 35 000 zł (estymacja: 45 000 - 60 000)

Chassis number: KE22618

Rare coupé version
Six-cylinder engine
No further major expenses necessary

Starting Bid: 35 000 PLN (Estimate: 45 000 - 60 000)
(8 300€/10 700 - 14 300€)

HISTORIA MODELU

Na początku roku 1963 Giovanni Michelotti został poproszony przez markę Standard-Triumph o zaprojektowanie wersji GT dla dopiero co wprowadzonego na rynek modelu Spitfire 4, który również był jego dziełem. Roadstera w oryginalnej wersji dostarczono do studia Michelottiego, a pod koniec roku prototyp Triumpha GT4 został odesłany do Anglii. Nowe nadwozie okazało się być bardzo efektowne i spodobało się szefostwu firmy. Problemem były jednak kiepskie osiągi prototypu, cięższa karoseria kiepsko współgrała z bazowym silnikiem o pojemności 1147cm³ i mocy 63 koni mechanicznych. Projekt GT4 na pewien czas wstrzymano.

Projekt Michelottiego wykorzystano jednak w ramach programu wyścigowego. Sylwetka fastback wykonana z włókna szklanego miała mieć lepsze właściwości aerodynamiczne, niż klasyczny Spitfire. Pomysł okazał się sukcesem i w prestiżowym 24-godzinnym rajdzie Le Mans w roku 1965 zespół Triumpha zajął 1 miejsce w swojej klasie, pokonując załogę MG oraz 13 miejsce w klasyfikacji generalnej. Te zwycięstwa oraz bardzo dobra sprzedaż samego modelu Spitfire spowodowały, że wrócono do planów seryjnego wytwarzania odmiany coupé. Samochód zdecydowano się wyposażyć w cięższą lecz mocniejszą 6-cylindrową jednostkę pochodzącą z innego produktu firmy – Triumpha Vitesse. Po pewnych zmianach oraz ulepszeniach auto ostatecznie trafiło na rynek w roku 1966 jako Triumph GT6. Zdecydowano się porzucić nazwę Spitfire by w krótkim „GT6" podkreślić oba najważniejsze atuty auta – stylizację nadwozia oraz większy silnik. GT6 promowano jako samochód, który zwyciężył w wyścigu Le Mans, lecz tak naprawdę, poza tym samym kształtem karoserii, GT6 i Spitfire Le Mans były to dwa osobne projekty o różnych parametrach. Wielu ludzi jednak uwierzyło w marketingowy slogan i ogółem sprzedano aż 40,926 egzemplarzy.

MODEL HISTORY

In early 1963 Giovanni Michelotti was commissioned by Standard-Triumph to design a GT version of their recently introduced Spitfire 4 (also designed by Michelotti). An unmodified Spitfire 4 roadster was delivered to Michelotti's design studios in Italy and late in 1963 the prototype Spitfire GT4 was returned to England for evaluation. The styling of the vehicle was a success but the extra weight of the GT bodyshell resulted in poor performance from the Spitfire's 1147 cc (63 BHP) power unit, and plans for producing the Spitfire GT4 were shelved.

The Michelotti's design was adopted by the Triumph racing programme. The fiberglass fastback was deemed to provide an aerodynamic benefit over the standard Spitfire body shape. The racing programme was successful and in 1965 resulted in 13th overall and a 1st in class at the prestigious 24 hours of Le Mans, beating the MG team. The competitive success and the continuing commercial success of the production vehicle led Triumph to re-evaluate its shelved plans for a coupé version of the Spitfire.

The car was mated with the heavier but more powerful 6-cylinder engine from the Triumph Vitesse. The car was further developed and refined and eventually launched as the Triumph GT6 (dropping the "Spitfire" prefix) to emphasise its GT styling and larger engine. Marketing advertised the GT6 as the "race winning Le Mans Spitfires" to capitalize on their aesthetic similarities, whereas the Le Mans Spitfires and the GT6 were actually, apart from their aesthetic similarities, two entirely separate development programmes with different parameters. However, the marketing spin was successful and a total of 40,926 units were sold.

silnik: *2.0l, R6*	***Engine:*** *2.0l, I6*
moc: *104 konie mechaniczne*	***Power:*** *104 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła*	***Other:*** *manual gearbox, rear wheel drive*
stan prawny: *zarejestrowany w Polsce, „żółte tablice"*	***Legal condition:*** *registered in Poland, "yellow" plates*

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

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

WPL 1E

HISTORIA EGZEMPLARZA

Triumph GT6 oferowany przez Ardor Auctions to samochód z ostatniego roku produkcji oznaczony symbolem MKIII. Samochód w tej formie produkowano od roku 1970 i stylistycznie nawiązywał do czwartej edycji modelu Spitfire. Zmieniono nieco przód oraz tył auta, zastosowano nowe klamki oraz zmodyfikowano tylne zawieszenie, dokładając przedni stabilizator. Dołożono również wspomagania hamulców, siedzenie wewnątrz pokryto materiał zamiast winylem. Wciąż dostępnych było wiele opcji wyposażeniowych, jednak zrezygnowano ze stylowych szprychowych felg. Waga samochodu nieco wzrosła do 920 kg. Jednostka napędowa była ta sama, co w GT6 MKII jednak dzięki lepszej aerodynamice samochód miał lepsze osiągi, odpowiednio 10.1 sekundy do setki oraz prędkość maksymalną rzędu 180 km/h, zdecydowanie pokonując w tej kwestii konkurencyjne MGB GT.

Prezentowany egzemplarz został zakupiony przez obecnego właściciela około 10 lat temu. Samochód został w całości odbudowany blacharsko. Przy okazji zmieniono kolor nadwozia z oryginalnego „Clipper Blue" na „British Racing Green". W ostatnim czasie w samochodzie wymieniono wykładziny wewnętrzne oraz naprawiono kilka usterek. W obecnej chwili karoseria wymaga drobnych poprawek lakierniczych, jednak bez większych nakładów finansowych.

Triumph GT6 to bardzo ciekawy klasyk za rozsądne pieniądze. Znakomicie wpasuje się w kolekcję brytyjskiej motoryzacji, jest to też dobra oferta dla osoby poszukującej pierwszego auta zabytkowego, które przysporzy wiele wrażeń podczas rekreacyjnych przejażdżek.

VEHICLE HISTORY

The Triumph GT6 offered by Ardor Auctions is a Mk III made in the last year of the model's production run. That variant was made from 1970, with its bodylines matching that of the Spitfire Mk IV. The front and rear was slightly modified, new door handles were introduced and rear suspension was modified with the addition of a front anti-roll bar. A brake servo was also added and seats were changed from vinyl to cloth. There was still a fairly comprehensive options list, but the knock-on wire wheels were no longer available. The unladen weight increased slightly to 920 kg. The powerdrive was identical as in the GT6 Mk II, but better aerodynamics led to better performance, with a 0–100 kph time of 10.1 second and a top speed of 180 km/h. Performance was now comfortably ahead of the competing MGB GT.

This example was bought by the current owner some 10 years ago. The car body was fully reconstructed. On that occasion, the paint job was changed from the original "Clipper Blue" to "British Racing Green". Recently, the interior linings were replaced and some minor defects were repaired. Presently, the car body needs some minor paint work, but no further major expenses are expected.

The Triumph GT6 is a very interesting vintage car available for a reasonable price. It would be a great addition to a collection of British automobiles or a good offer for a person seeking their first vintage car to offer exciting recreational driving experience.

2

MERCEDES-BENZ 500SL 1985

Nr nadwozia: WDB1070461A022115

Oryginalna europejska wersja
Auto po kompletnej renowacji
Pożądana odmiana 500 SL

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

Chassis number: WDB1070461A022115

The original European version
Fully restored
The highly sought after 500 SL variant

Starting Bid: 120 000 PLN (Estimate: 160 000 - 200 000)
(28 500€/38 000 - 47 500€)

HISTORIA MODELU

Mercedes SL z typoszeregu R107 pojawił się na rynku w momencie rosnących wymagań wobec roadsterów. Nowe projekty miały być nie tylko bardziej dynamiczne, ale i wygodniejsze oraz bezpieczniejsze. Następca ,,Pagody'' prezentował też zupełnie nową linię stylizacyjną. Priorytetem w przypadku roadsterów wciąż jednak pozostawała radość z jazdy. Zapewnić to miała nowa gama silników Mercedesa. Początkowo klienci mogli wybierać jedynie spośród widlastych ósemek. Słabszy motor miał 3.5 litra pojemności i rozwijał moc 200 koni mechanicznych. W roku 1973 dołączyła do niego jednostka o pojemności 4.5 litra, mocniejsza o 25 KM. W późniejszych latach montowano pod maską SL'a również silniki o pojemności 3.8 czy 4.2 litra. Najmocniejsza oferta w gamie miała 5 litrów pojemności i 240 KM (w produkcji od 1980 roku). W związku z trwającym wówczas kryzysem paliwowym europejską paletę jednostek napędowych uzupełniono w roku 1974 o silnik R6 wytwarzający 185 KM (oznaczenie 280 SL). Od 1985 roku sześciocylindrowy motor w R107 miał 188 KM i trzy litry pojemności skokowej. R107 cieszył się dużą popularnością na rynku amerykańskim. Z myślą o tamtejszych klientach wprowadzono w roku 1972 odmianę SLC z hardtopem. Oprócz twardego dachu, charakteryzowała się także rozstawem osi zwiększonym o 36 cm w stosunku do tradycyjnego roadstera. Wersje amerykańskie różniły się również kształtem zderzaków (ze względu na tamtejsze normy bezpieczeństwa), czy wypełnieniem reflektorów. Zmiany pod maską były również koniecznie, tak by spełnić obowiązujące za oceanem normy emisji spalin. W USA oferowano jedynie silniki V8. Najsłabsza z nich miała zaledwie 155 KM (380 SL/SLC). Można było też kupić konfigurację 560 SL/SLC (5.6 litra pojemności), acz moc (227 KM) była znów niższa niż w Europie. Mercedes R107 był drugim – po klasie G – najdłużej produkowanym autem tej marki. Wytwarzano go przez 18 lat, aż do 1989 roku, kiedy to zastąpił go typ R129. Ogółem wyprodukowano 237 287 egzemplarzy modelu SL i 62 888 sztuk modelu SLC.

MODEL HISTORY

The Mercedes SL of the R107 series was introduced on the market at a time of increasing expectations from roadsters. The new designs were expected to not only have better performance, but also increased comfort and safety. The successor of the "Pagoda" also had a brand new styling. Nevertheless, driving experience remained the top priority for roadsters. That was to be provided by a range of new Mercedes engines. Initially, customers were able to choose only from V8s. The weaker version displaced 3.5l and developed 200 BHP. In 1973, a 4.5l engine with 25 BHP more became available. Later, SLs were also mated to 3.8l and 4.2l engines. The most powerful available engine option, with a displacement of five litres and 240 BHP, entered production in 1980. Due to the ongoing fuel crisis, in 1974, an I6 engine developing 185 BHP was added to the range of engines available for the European versions (the 280 SL). Starting from 1985, the six-cylinder engine featured in the R107 developed 188 BHP with a displacement of three litres. The R107 was highly popular on the North American market. In 1972, a hardtop SLC version was introduced with American customers in mind. In addition to the hardtop, that version had a 36cm longer wheelbase. The American versions also had more prominent bumpers (to comply with the US safety regulations) and different lights. Some engine modifications were also necessary in order to meet the US emission requirements. Only the V8 versions were sold in the US. The weakest of the available engines produced only 155 BHP (the 380 SL/SLC). The 560 SL/SLC variant (with 5.6l displacement) was also available, but the engine power (227 BHP) was lower than in the European variant. The Mercedes R107 was the second longest single series ever produced by the automaker, after the G-class. The series was in production for 18 years until 1989, when it was replaced by the R129. The total production run was 237 287 units of the SL model and 62 888 units of the SLC model.

silnik: *5.0l, V8*	***Engine:*** *5.0l, V8*
moc: *231 koni mechanicznych*	***Power:*** *231 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów automatyczna, napęd na tylne koła*	***Other:*** *automatic gearbox, rear wheel drive*
stan prawny: *sprowadzony, opłacony*	***Legal status:*** *paid, not registered*

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

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

B ZU 970

500 SL
D

HISTORIA EGZEMPLARZA

Opisywany egzemplarz Mercedesa 500 SL pochodzi z roku 1985. Samochód trafił do Polski dwa lata temu z Japonii, gdzie został wyeksportowany prosto z Niemiec. Auto jest w oryginalnej europejskiej specyfikacji. Samochód jest świeżo po kompletnej renowacji na naprawdę dobrym poziomie. Podczas prac blacharskich naprawiono ubytki podłogi bagażnika oraz pod tylną kanapą. Dawny lakier został całkowicie zdarty, a następnie położono nowy w tej samej barwie. Drewno zostało odnowione, a nowe poszycia foteli wykonane z materiałów bardzo dobrej jakości, z zachowaniem oryginalnej specyfikacji. Deska rozdzielcza została odbudowana z użyciem materiałów stosowanych oryginalnie przez Mercedesa. Od strony mechanicznej wymieniono wszystkie elementy gumowe, które wykazywały oznaki zużycia. Silnik został wyregulowany i uszczelniony. Ciekawym dodatkowym wyposażeniem samochodu jest automatyczna klimatyzacja oraz elektryczne lusterko.

Mercedes 500 SL oferowany przez Ardor Auctions to świetna okazja do nabycia modelu R107 po gruntownym remoncie. Ich ceny w Niemczech przekraczają już momentami 50000 €. Auto jest opłacone i gotowe do rejestracji.

VEHICLE HISTORY

This Mercedes 500 SL was made in 1985. The car was imported into Poland two years ago from Japan, where it had been exported from Germany. The car is the original European variant. It was recently really well restored. Body works included repairs to trunk floor and to floor underneath the rear bench. The old paint was fully removed and a new paint job of the same colour was done. The woodwork was restored and new seat upholstery was made from very high quality materials, to the original specifications. The dashboard was reconstructed with the use of original materials as used by Mercedes. All the rubber mechanical parts with signs of wear were replaced. The engine was retuned and leak-proofed. The options include automatic air conditioning and an electrically operated mirror.

The Mercedes 500 SL offered by Ardor Auctions is a great opportunity to buy an R107 after general renovation. The prices for that model in Germany occasionally exceed 50.000 EUR. All the customs fees have been paid and the car is ready for registration.

B ZU 970

3

OPEL GT 1973

Nr nadwozia: 0407NC3183528

Rzadkie coupé w rozsądnej cenie
Samochód po renowacji blacharsko-lakierniczej
Zakup z potencjałem inwestycyjnym

cena wywoławcza: 35 000 zł (estymacja: 45 000 - 55 000)

Chassis number: 0407NC3183528

A rare coupé, reasonably priced
Body and paint works completed
Investment potential

Starting Bid: 35 000 PLN (Estimate: 45 000 - 55 000)
(8 300€/10 700 - 13 000€)

HISTORIA MODELU

Prace nad pojazdem sportowym rozpoczęto w centrum stylistycznym Opla już w 1962 roku. Koncepcja projektowa opierała się na dwóch założeniach: nisko umieszczone i wygodne fotele oraz aerodynamiczna sylwetka. Pierwszy pomysł pokazano w 1965 roku podczas targów motoryzacyjnych we Frankfrucie. Pojazd nazwano Experimental GT i wykorzystano płytę podłogową modelu Kadett B. Zanim jednak podjęto produkcję przyszłego Opla GT, szefostwo firmy musiało znaleźć odpowiedniego producenta karoserii. Karmann nie mógł się podjąć zadania ze względu na zbyt dużą ilość innych zamówień. O pomoc zwrócono się do francuskiej wytwórni Brissonneau & Lotz, która już wcześniej współpracowała z Oplem. Ona zaś zwerbowała do pomocy jeszcze jedną firmę, mianowicie francuskiego producenta nadwozi Chausson.

Pojazd po raz pierwszy zadebiutował przed światową publiką we wrześniu 1968 roku podczas targów motoryzacyjnych we Frankfurcie. Najwięcej zainteresowania wzbudzała oczywiście jego oryginalna stylistyka. Wyróżniały się przede wszystkim wąski chromowany zderzak oraz dwie szczeliny doprowadzające powietrze do komory silnika. Elegancki tył pojazdu zdobiła pochyła szyba oraz centralnie umieszczony wlew paliwa.

Pojazd oferowano z dwoma podłużnie umieszczonymi silnikami benzynowymi. Model 1100 GT napędzał czterocylindrowy silnik OHV o pojemności 1078 cm^3 i mocy 60 KM, a model 1900 GT o pojemności 1897 cm^3 i mocy 102 KM. Karoseria typu targa, zbudowana przez włoskiego specjalistę "Fissore", nigdy nie weszła do seryjnej produkcji. Wiosną 1970 roku zakończono produkcję modelu 1100 GT, wprowadzając odmianę GT/J z silnikiem 1900, lecz uboższym wyposażeniem. W roku 1971 z powodu zaostrzenia przepisów dotyczących norm emisji spalin w USA, Opel zredukował kompresję w silniku 1.9 i jego moc spadła do 83 koni mechanicznych. Eksport do Stanów Zjednocznych stanowił około 70% produkcji. Również wskutek zaostrzenia tamtejszych zasad bezpieczeństwa, które wymagałyby poważnych ingerencji w kształt nadwozia, podjęto decyzję o zakończeniu produkcji Opla GT w sierpniu 1973 roku. Zbudowano 103 463 egzemplarze.

MODEL HISTORY

Works on a sports car started at Opel's styling centre as early as 1962. The design concept was based on two principles: low-mounted and comfortable seats and a streamlined car body. The first concept was shown at the 1965 Frankfurt motor show. The car was named Experimental GT and featured the floor plate of the Kadett B. Still, before the future Opel GT could be greenlit for production, the company's management had to find an appropriate contractor for the car body. Karmann could not accept that task as it was too busy with other contracts. The French company Brissonneau & Lotz, which had been a contractor for Opel earlier, was contacted. Brissonneau & Lotz selected Chausson, another French car body manufacturer, as a subcontractor.

The car was first shown to the general public at the 1968 Frankfurt motor show. The car's most interesting feature was, of course, its original styling. The two most distinguishing features were the thin chrome bumper and two air intake slits. The classy rear featured a slanted rear window and a central fuel inlet. The car was sold in two engine versions, both with horizontally mounted gasoline engines. The 1100 GT was powered by the 4-engine OHV engine displacing 1078cc and developing 60 BHP and the 1900 GT featured an engine with the displacement of 1897cc and 102 BHP.

A targa body designed by the Italian company Fissore never went into serial production. In spring 1970, the production of the 1100 GT model ended and the GT/J version was introduced, featuring the engine from the 1900 version but fewer standard features. In 1971, as a result of more stringent US emission regulations, Opel reduced the compression ratio of the 1.9l engine, which reduced its power to 83 BHP. Exports to the United States accounted for 70% of sales. Also as a result of more stringent US car safety regulations, which would require major redesign of the chassis, in August 1973 the production of the Opel GT was discontinued. The total production run was 103 463 units.

silnik: *1.9l, R4*	***Engine:*** *1.9l, I4*
moc: *83 konie mechaniczne*	***Power:*** *83 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła*	***Other:*** *manual gearbox, rear wheel drive*
stan prawny: *zarejestrowany w Polsce*	***Legal condition:*** *registered in Poland*

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

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

WI 9030V

OPEL
GT

HISTORIA EGZEMPLARZA

Prezentowany przez Ardor Auctions Opel GT przybył do Polski ze Stanów Zjednoczonych kilka lat temu. Po dwukrotnej zmianie właścicieli na terenie kraju, trzeci nabywca postanowił przeprowadzić remont pojazdu. Opel został poddany pełnej renowacji blacharsko-lakierniczej, która została odpowiednio udokumentowana. Samochód otrzymał również nowe zawieszenie oraz hamulce. Wnętrze jest oryginalne, zostało jedynie wyczyszczone i odświeżone. Silnik przeszedł gruntowny serwis i drobne naprawy, podobnie instalacja elektryczna. Samochód pochodzi z samego końca produkcji, z roku 1973. Jest to wersja o obniżonej kompresji silnika, wobec czego moc wynosi 83 konie mechaniczne. Pięciocyfrowy licznik wskazuje przebieg 70 000. Bardzo wysoka jakość odbudowy nadwozia sprawia, że lekka sylwetka Opla prezentuje się wyjątkowo efektownie, szczególnie w oryginalnym i wyrazistym czerwonym kolorze. Opel GT to rzadkie i bardzo urodziwe coupé w rozsądnej cenie, które poza frajdą z użytkowania, może również przynieść zysk w przypadku dalszej odsprzedaży w niedalekiej przyszłości.

VEHICLE HISTORY

The Opel GT offered by Ardor Auctions was imported into Poland from the United States several years ago. The third Polish owner had the car restored. Full body and paint works were performed, with documents available. Suspension and brakes were also replaced. The interior is original, after some cleanup and refreshment. The engine had an overhaul and minor repairs, as had the electrical installation.

The car was produced at the very end of the production run, in 1973. It features the engine with a reduced compression ratio and 83 BHP. The five-digit odometer reads 70 000. The very high quality body renovation works make the Opel's light silhouette look particularly amazing, in particular in its original bright red paint job. The Opel GT is a rare and very good-looking coupé, reasonably priced, which, in addition to the joy of driving, can bring some profit if resold in the future.

WI 9030V

4

VOLVO P1800E 1970

Nr nadwozia: 184353-033840

Szwedzkie coupé w oryginalnym, żółtym kolorze
Samochód w bardzo dobrym stanie technicznym
Ciekawa i zwyżkująca lokata kapitału

cena wywoławcza: 70 000 zł (estymacja: 100 000 - 140 000)

Chassis number: 184353-033840

Swedish coupé in the original yellow paint
Very good technical condition
Interesting and promising investment opportunity

Starting Bid: 70 000 PLN (Estimate: 100 000 - 140 000)
(16 700€/23 800 - 33 500€)

HISTORIA MODELU

Prototyp nowego pojazdu był gotowy już w 1957 roku. Za wdrożenie projektu odpowiadał Helmer Petterson (wcześniej odpowiedzialny za model PV444), zaś nowoczesne i bardzo udane nadwozie zaprojektował jego syn, Pelle Petterson, wówczas działający dla studia Pietra Fruy z Turynu (przez wiele lat mówiono potem o rdzennie włoskim rodowodzie designu P1800). Podpisano umowę z fabryką brytyjskiego Jensena. Karoseria miała powstawać w manufakturze w Szkocji, skąd trafiała do angielskiego West Bromwich, gdzie wszystko łączono w całość. Oficjalna prezentacja odbyła się podczas brukselskiego salonu w roku 1960, a kilka miesięcy później z taśm zjechały pierwsze egzemplarze Volvo P1800. Pod maską modelu pracował początkowo rzędowy, 4-cylindrowy silnik o oznaczeniu kodowym B18. Jego pojemność wynosiła 1778 cm^3, zaś moc to okrągłe 100 KM. Napęd trafiał na tylną oś za pośrednictwem 4-stopniowej manualnej skrzyni (z nadbiegiem). Egzemplarze pierwszej serii można poznać po dużym „V" na wlocie powietrza oraz podwójnym wydechu pośrodku. Seria druga, znana jako 1800S, trafiała na rynek od 1963 roku. Litera „S" oznacza Szwecję, ponieważ właśnie tam, do zakładów w Gothenburgu przeniesiono produkcję. Silnik początkowo wzmocniono, uzyskując moc 115 KM. Ostatecznie jednostkę 1.8 wymieniono na silnik 2-litrowy, produkujący 118 KM.

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

Auto zasłynęło z występów w serialu „Święty", gdzie było prowadzone przez bohatera, w którego wcielał się Roger Moore. Chociaż P1800 nigdy nie było typowym samochodem sportowym, doceniono je jako komfortowe Gran Turismo. To właśnie do tego modelu należy rekord Guinessa w kategorii największego udokumentowanego przebiegu samochodu. Amerykanin, Ivy Gordon, przejechał swoim P1800S od 1966 roku ponad trzy miliony mil.

MODEL HISTORY

Already in 1957 the prototype of the new vehicle was ready. The person responsible for execution of this project was Helmer Petterson (earlier credited with the PV444 model), whereas its modern and timeless body was designed by his son, Pelle Petterson, who worked for the design studio of Pietro Frua at the time (Italian heritage of P1800's design was often talked about over the years). A deal with a British company called Jensen was sealed. The body was supposed to be manufactured in a workshop based in Scotland, from there it would be transported to the English city of West Bromwich, where final assembly would take place. The car was officially presented to the public for the first time at the Brussels Motor Show in January 1960. First examples of the Volvo P1800 rolled off the production line a couple of months later. At the beginning, the car was powered by an inline four-cylinder engine codenamed B18. It displaced 1778 cc and developed round 100 BHP of peak power, which was channelled to the rear wheels via a four-speed manual gearbox (equipped with overdrive). Series one cars are distinguished by a large "V" shape on the air intake and a twin exhaust mounted centrally. Series two, known as the 1800S, went on sale in 1963. Letter "S" stands for Sweden, because that's where the production was moved – to Volvo's own plant in Gothenburg. The engine's power output was initially increased to 115 BHP. Eventually the 1.8-litre unit was dropped and replaced by a 2-litre one, generating 118 BHP. In 1968, the interior was refreshed by adding i.a. a three-spoke steering wheel and dashboard with wooden inlays. In 1970 a 1800E version was launched, boasting a Bosch D-Jetronic fuel injection. It developed 130 BHP while keeping the fuel consumption on the same level as before. From then on, the car was also fitted with brake discs on all four wheels. Last series (built from 1972), dubbed 1800ES, was only available as a two-door shooting brake estate. Power dropped a little to 125 BHP, while customers could also specify their cars with a three-speed automatic gearbox. Production of the P1800 was ceased in 1973. Overall 47 492 examples were made, of which just 8077 were the ES models. The car became popular when it was featured as the car driven by the main character played by Roger Moore in the television series "The Saint". Although the P1800 was never a typical sports car, it was highly appreciated as a comfortable Gran Turismo car. This car also owns the Guinness world record for highest certified mileage of any car. An American called Irv Gordon has done more than three million miles in his P1800s since 1966.

silnik: *2.0l, R4*	***Engine:*** *2.0l, I4*
moc: *130 koni mechanicznych*	***Power:*** *130 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła*	***Other:*** *manual gearbox, rear wheel drive*
stan prawny: *zarejestrowany w Polsce, „żółte" tablice*	***Legal condition:*** *registered in Poland, "yellow" plates*

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

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

POS 9E

HISTORIA EGZEMPLARZA

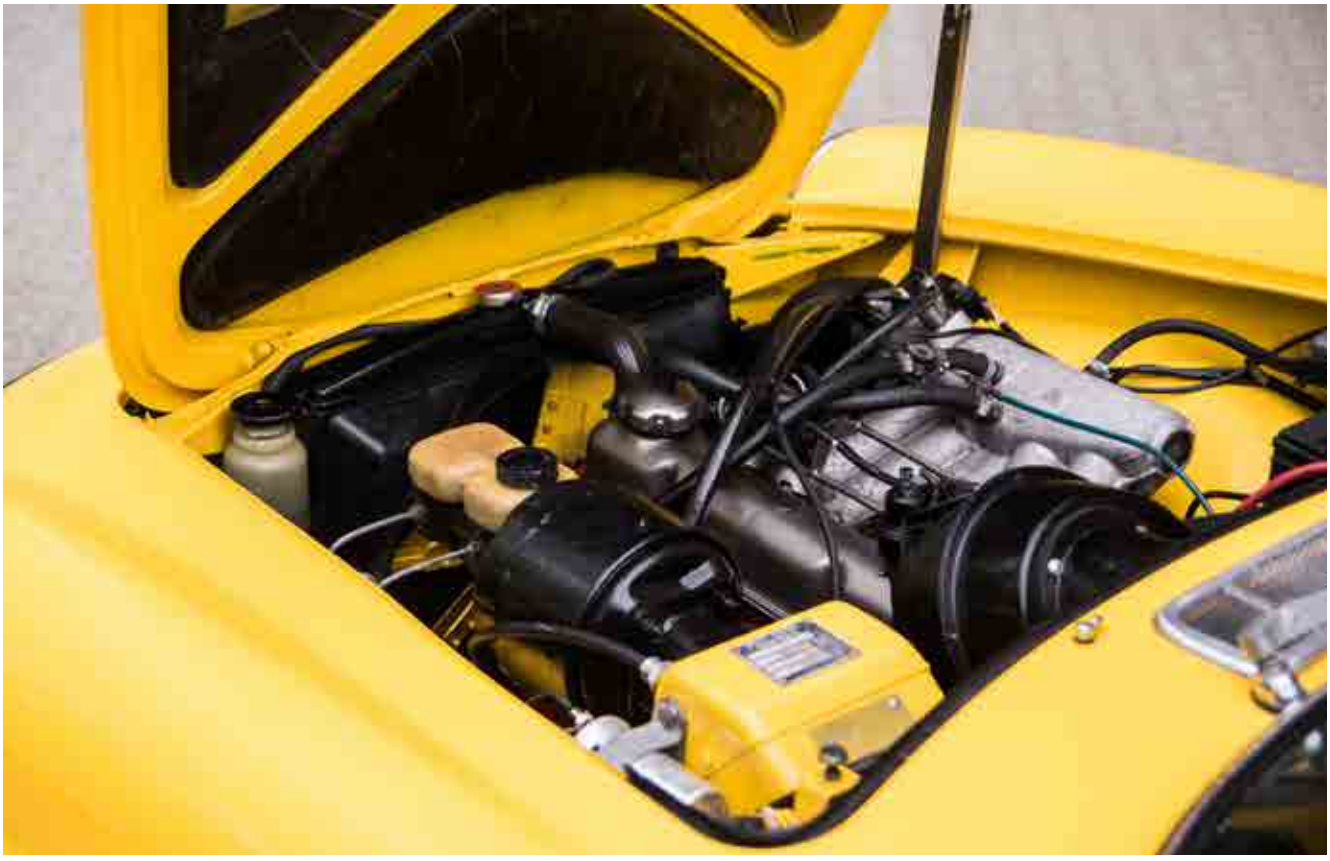
Volvo P1800E oferowane przez Ardor Auctions zostało wyprodukowane w 1970 roku. Samochód przyjechał do Polski z Teksasu, a następnie poddany częściowej renowacji. Obecnie samochód prezentuje się bardzo dobrze. Od strony mechanicznej, auto przeszło dogłębny serwis, dzięki czemu takie podzespoły jak silnik, skrzynia biegów, czy hamulce pracują bez zarzutu. Samochód został poddany częściowym pracom blacharskim, zostały wymienione progi oraz podłogi, co jest typową bolączką modelu P1800. Żółty lakier prezentuje się dobrze i powoduje, że auto wyróżnia się w tłumie. Warto podkreślić inwestycyjny aspekt w przypadku zakupu modelu P1800. W ostatnim czasie samochody te znacznie zyskały na wartości, a z powodu wysokich cen modelu S na rynkach europejskich, oferowany podczas lipcowej aukcji model E również zaczął cieszyć się bardzo dużą popularnością wśród kolekcjonerów. Ofertę tą należy nazwać okazją do nabycia ciekawego i niewątpliwie pięknego samochodu klasycznego, który dzięki swojemu wyglądowi oraz przede wszystkim stanowi technicznemu, będzie cieszył swojego właściciela przez następne lata.

VEHICLE HISTORY

The Volvo P1800E offered by Ardor Auctions was made in 1970. After the car was shipped to Poland from Texas, it was partially renovated. Currently, the car's condition and looks are very good. After a full mechanical inspection, all the components such as the engine, gearbox and brakes work flawlessly. Partial body repairs were performed, with side sills and floors, which are the typical weak spots of the P1800, replaced. The yellow paint looks good and makes the car stand out on the road. Of note are the good investment aspects of purchasing a P1800. The P1800 has lately significantly increased in value and, owing to the high prices of the S model on the European markets, the E model offered in the July auction has become very popular among collectors. This is an opportunity to purchase an interesting, and certainly beautiful-looking, classic car that, owing to its looks and technical condition, will please its owner for many years to come.

POS 9E

5000
6000
7000
RPM
WATER TEMP



POS 9E

5

MERCEDES-BENZ 230 SL 1966

Nr nadwozia: 113042-10-018787

Legendarny design Paula Bracqa
Ceniony niemiecki roadster
Samochód po pełnej odbudowie

cena wywoławcza: 220 000 zł (estymacja: 280 000 - 340 000)

HISTORIA MODELU

Mercedes-Benz W113 został zaprezentowany w roku 1963 na Międzynarodowym Salonie Samochodowym w Genewie. Samochód reprezentował drugą generację prestiżowej serii roadsterów SL. Szybko zyskał przydomek „Pagoda", ze względu na wklęsły kształt dachu w wersji hardtop, który przywodził na myśl buddyjską świątynię. Efektowna sylwetka Pagody wyszła spod ręki nieocenionego Paula Bracqa, który zdefiniował niemalże całą epokę w historii Mercedesa. W113 miał wspólne geny z W111, między innymi niezależne przednie zawieszenie, dwuobwodowy układ hamulcowy oraz udoskonalony silnik. W trakcie prac projektowych nad Pagodą bardzo ważnym zagadnieniem było bezpieczeństwo. Wprowadzono kontrolowane strefy zgniotu, wzmocniono konstrukcję kabiny, przeprojektowano wnętrze oraz oferowano montaż pasów bezpieczeństwa. SL zyskał przez to dodatkowe kilogramy, postarano się to jednak zbilansować, stosując aluminium do stworzenia maski, pokrywy bagażnika i poszycia drzwi.
Ostatnie egzemplarze Pagody zjechały z taśmy w 1971 roku. Łącznie powstało 48 912 samochodów we wszystkich odmianach silnikowych. Wysoka ilość wyprodukowanych egzemplarzy wynika z kultowego statusu jaki to auto uzyskało jeszcze w latach 60-tych. Ogromną zaletą Pagody jest jej niezawodność, stąd jest to tak chętnie poszukiwany klasyk ze stajni Mercedesa.

HISTORIA EGZEMPLARZA

Mercedes SL oferowany na aukcji lipcowej to pierwsza generacja modelu W113 oznaczona liczbą 230. Auto zjechało z taśmy produkcyjnej w październiku 1966 roku. 230 SL są najmniej zaawansowane technicznie, z drugiej strony uchodzą za odmiany o najbardziej sportowym charakterze. Montowano w nich rozwiercony i zmodyfikowany silnik z ówczesnej S-klasy połączony z ręcznymi przekładniami o 4 przełożeniach. Dopiero później w SL-ach zaczęły przeważać skrzynie automatyczne, gdy auto zyskało popularność w Stanach Zjednoczonych. Wspomniane jednostki napędowe świetnie pracowały na wysokich obrotach, a zawieszenie miało względnie twarde nastawy.
Mercedes 230 SL prezentowany przez Ardor Auctions pochodzi z USA i zanim trafiła na polskie drogi przeszła kompleksową renowacją w podwarszawskim zakładzie. Niebieska karoseria doskonale współgra z czarnym wnętrzem oraz granatowym dachem. Pojazd jest w pełni sprawny mechanicznie i gotowy do dłuższych tras. Obecny właściciel nie użytkował go w ostatnim czasie zbyt często, w związku z czym samochód wciąż zaskakuje swoją świeżością po niedawnym remoncie. Jest to bardzo dobra okazja do zakupu klasycznego, niemieckiego roadstera, który staje się coraz modniejszy wśród zagranicznych kolekcjonerów. Pagoda przejęła obecnie prestiżową pozycję, którą przez wiele lat dzierżył jej kultowy poprzednik 190 SL. Pod względem osiągów i łatwości prowadzenia zdecydowanie jednak jej ustępuje, Pagoda była bowiem jednym z najlepiej zaprojektowanych samochodów całych lat 60-tych.

silnik: 2.3l, R6

moc: 150 koni mechaniczych

inne dane: skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła

stan prawny: zarejestrowany w Polsce

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

Chassis number: 113042-10-018787

A legendary design by Paul Bracq
Highly-valued German roadster
Fully restored

Starting Bid: 220 000 PLN (Estimate: 280 000 - 340 000)
(52 500€/67 000 - 81 000€)

MODEL HISTORY

The Mercedes-Benz W113 was introduced at the 1963 Geneva Motor Show as a representative of the second generation of the prestigious SL roadster series. It quickly earned the "Pagoda" nickname owing to the concave hardtop, reminiscent of a Buddhist temple. The eye-catching styling was designed by the invaluable Paul Bracq, who defined an entire epoch in the history of Mercedes. The W113 had some common genes with the W111, such as the double wishbone front suspension, dual-circuit brake system and improved engine. Safety was a paramount issue during the design works. Designated crumple zones were introduced, the passenger cell was strengthened, the interior was redesigned and seat belts were offered. The SL gained some extra weight as a result, which was compensated by using aluminium for the bonnet, trunk lid and door skins.
The last Pagodas were made in 1971. The total production run was 48 912 of units in all engine variants. The high production run was a result of the cult status enjoyed by the car since the 1960s. A huge advantage of the Pagoda is its reliability, which makes this vintage Mercedes so desirable.

VEHICLE HISTORY

The Mercedes SL offered in the April auction is a first generation W113 model in the 230 version. The car was made in 1966. The 230 SL is the least technologically advanced version, yet it is considered to offer the best sports performance. It featured a bored out and modified engine from the contemporary S-class coupled with a 4-speed manual gearbox. Only later did the automatic gearbox option prevail, when the model became popular in the United States. The engine had excellent high rpm performance and the suspension was relatively hard.
The Mercedes 230 SL offered by Ardor Auctions was imported from the United States and was fully reconstructed at a body shop near Warsaw before it was used in Poland. The blue car body matches very well the black interior and navy blue roof. The car is fully operational from the mechanical standpoint and is ready for long drives. The car was infrequently driven by the current owner so it looks surprisingly fresh after the recent reconstruction. This is a very good opportunity to purchase a vintage German roadster that is becoming increasingly popular among foreign collectors. The Pagoda now inherited the prestigious position enjoyed over the years by its cult predecessor, the 190 SL. In terms of performance and ease of driving, the Pagoda is significantly better, being one of the best-designed cars of the 1960s.

Engine: 2.3l, I6

Power: 150 break horsepower

Other: manual gearbox, rear wheel drive

Legal status: registered in Poland

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

WF 6863A

WF 6863A

WF 6863

6

CHRYSLER 300 1962

Nr nadwozia: 82 23241234

Amerykański krążownik z europejską historią
Bardzo wyjątkowy design
Potężny silnik V8

cena wywoławcza: 85 000 zł (estymacja: 100 000 - 140 000)

Chassis number: 82 23241234

An American cruiser with an European History
A Timeless and unique design
V8 big block powered

Starting Bid: 85 000 PLN (Estimate: 100 000 - 140 000)
(20 300€/24 000 - 33 500€)

HISTORIA MODELU

Samochody marki „Chrysler 300" pochodzące z serii oznaczonej kolejnymi literami alfabetu, należały do kategorii „personal luxury car". Pierwsza generacja to Chrysler 300-C z roku 1955, jednak co ciekawe, jego następca z roku 1956 nazywał się 300B. W następnych latach powstawały dalsze odmiany modelu, z pominięciem litery „i", aż do „L" w roku 1965, gdy zaprzestano dalszego wytwarzania 300-tki. Samochody od początku oferowały dość wysokie osiągi i efektowny design. W pewnym sensie można uznać je za jednych z protoplastów późniejszych muscle-carów, choć były duże oraz stosunkowo drogie. Chrysler powrócił do symbolu „300" w latach dziewięćdziesiątych i dwutysięcznych, nowe auta nie imponowały jednak taką mocą jak ich poprzednicy, których minimalna moc wynosiła co najmniej 300 koni mechanicznych.
Chrysler 300H pojawił się w roku 1962 i powstał na platformie Chryslera Newporta i bliźniacznego Dodga 880 Jego charakterystyczną cechą był brak tylnych płetw oraz wprowadzenie pakietu „Sport Series". Pod maską można było opcjonalnie wybrać silnik w technologii „cross ram", jako bazę oferowano zaś jednostkę wyposażoną w dwa czterogardzielowe gaźniki, znaną z modelu 300E. Przy nieco większej mocy i mniejszej masie, 300H był szybszy niż 300G, jednak utrata bardziej luksusowego wykończenia i wysoka cena sprawiły że samochód sprzedawał się dość kiepsko. Zbudowano jedynie 435 aut w nadwoziu coupé oraz 135 cabrioletów.

HISTORIA EGZEMPLARZA

Chrysler 300 Sport Series (generacji H) oferowany podczas letniej aukcji Ardor Auctions to pojazd z dość długą europejską historią, w przeciwieństwie do wielu innych samochodów sprowadzanych z ostatnim czasie zza oceanu. Kilkanaście lat temu auto trafiło do Polski z Danii, gdzie było w posiadaniu lekarza. Auto już wtedy było po renowacji, która została przeprowadzona w Europie. Kilka lat temu lakier został poprawiony, obecnie może jednak wymagać prac kosmetycznych. Cały samochód, jak na przeszło 50-letni zabytek, sprawia wrażenie solidnego wozu. Od strony mechanicznej należy wspomnieć nieoryginalny silnik 440ci, o pojemności 7.2 litra, który uruchamia się i pracuje bez najmniejszych problemów dzięki modyfikacjom układu zapłonowego przy użyciu elementów firmy MSD. Wnętrze jak na swój wiek wygląda zaskakująco dobrze, jest przestronne, komfortowe i przytulne. Ogromnym atutem samochodu jest jego ekstrawagancki dizajn, pochodzący z okresu największego rozkwitu amerykańskiej motoryzacji. Ten ogromny i stylowy krążownik szos, z pewnością będzie się wyróżniał na tle aut konkurencyjnych marek.

MODEL HISTORY

The "Chrysler 300" cars from the series marked with a consecutive letter of the alphabet were categorized as "personal luxury cars" by the company from Detroit. The first generation was the 300-C introduced in 1955, but what's interesting, its successor in 1956 was called 300B. In the following years all the letters of the alphabet were used, except for skipping the "I" until the "L" series in 1965. that ended the 300 line. These cars offered good performance and a great design. In some sense we cold consider them as muscle cars before their time, despite their high pricing and grand dimensions. Chrysler used the 300 name again only in the 1990's and at the beginning of the 2000's but the new cars didn't match its predecessors in power.

The Chrysler 300H was introduced in 1962 and was build around the Newport and Dodge 880 platform. Its main characteristic were the missing fintails, and the new "Sport Series" package. As an option one could choose a a cross ram engine, the base model was equipped with 4-barrel carburetors known from the 300E range. With a bith more power and less weight the 300H was faster than the 300G, but the loss of luxury equipement and a relatively high price resulted unfortunately in poor sales, Only 435 coupés were manufactured.

VEHICLE HISTORY

The Chrysler 300 Sport Series (H-generation) offered by Ardor Auctions has a long lasting European history, differently with recent US-imported cars. More than 10 years ago this vehicle was imported to Poland from Danemark, where it was used by a doctor. It was already restored back then, the work itself was carried long time ago in Europe.

Few years ago the paint was refreshed but the car might need some cosmetic work. For a car that is more than 50-years old the overall impression of it is really solid from the bottom to the top. From the technical point of view, the car was equipped with a non original 440ci engine, which was overhauled and equipped for a stressless everyday use notably with MSD components. The interior despite its age looks really great and is very roomy and comfortable. Its main advantage is certainly the avantgarde design, coming from the best years of American motiring. This impressive cruiser will be stand out for sure from the crowd.

silnik: *7.2l, V8*	***Engine:*** *7.2l V8*
moc: *375 koni mechanicznych*	***Power:*** *375 break horspower*
inne dane: *skrzynia biegów automatyczna, napęd na tylne koła*	***Other:*** *automatic gearbox, rear wheel drive*
stan prawny: *zarejestrowany w Polsce*	***Legal status:*** *registered in Poland*

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

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

Coupe.

Holley
EQUIPPED
MSD
DIGITAL 6AL

7

AUTOBIANCHI A112 ABARTH 1979

Nr nadwozia: 01195125

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

cena wywoławcza: 28 000 zł (estymacja: 35 000 - 45 000)

HISTORIA MODELU

Historia Autobianchi sięga 1955 roku, jednak to 1967 był dla marki kluczowy, nastąpiło wtedy bowiem przejęcie firmy przez największego włoskiego gracza na rynku motoryzacyjnym – Fiata. Pod skrzydłami firmy z Turynu Autobianchi stało się swoistym poligonem doświadczalnym dla inżynierów Fiata. Model A112 jest tego bardzo dobrym przykładem, ponieważ dla rozwiązań technicznych, które zastosowano w tym samochodzie, auto było platformą testową przed wprowadzeniem ich do nowych modeli Fiata. A112 na początku lat 70. było modelem nowoczesnym. Kompaktowa i zwarta budowa oraz poprzecznie umieszczony silnik z przodu nie były oczywistym układem w tamtych latach. W samochodzie łatwo znaleźć podobieństwa do brytyjskiego, utytułowanego już modelu Mini. Pojawienie się modelu A112 było swoistym preludium do wprowadzenia Fiata 127, który miał być hitem sprzedażowym słonecznej Italii. Wczesne modele Autobianchi były wyposażone w jednostki znane z modeli Fiata, za bazę posłużyła niewielka jednostka serie 100. Był to silnik 4-cylindrowy, który po odpowiednich modyfikacjach trafiał do A112 w dwóch wersjach – 903cm^3 oraz 965cm^3. Ponieważ mowa tu o włoskim samochodzie, nie mogło zabraknąć również wersji o sportowym charakterze. Była nią firmowana logo ze skorpionem wersja Abarth, która została okrzyknięta ,,kieszonkowym Ferrari". Początek produkcji nastąpił w 1975 roku. Auto zostało wyposażone w niewiele większy silnik o pojemności 1049cm3. Jednostka napędowa generowała 70KM, co w niewielkiej 3-drzwiowej karoserii gwarantowało sportowe wrażenia z jazdy. Samochód był stosunkowo łatwy w obsłudze, jak i w prowadzeniu. Dzięki tej charakterystyce liczne egzemplarze A112 stawały w szranki z większymi i mocniejszymi konstrukcjami na trasach rajdów. Słynni włoscy kierowcy, tacy jak Attilio Bettega, Fabrizio Tabaton, Franco Cunico oraz Michele Cinotto, zaczynali swoje rajdowe kariery właśnie od startów A112. Historia modelu zakończyła się w 1985 roku. Auto zyskało status kultowego, nie tylko we Włoszech. Modele Abarth, tym bardziej zadbane, są dziś rzadkością. Przez lata służyły włoskim kierowcom rajdowym jako baza i początek przygody z rajdami, jednak od pewnego czasu cieszą się dużym zainteresowaniem na rynku kolekcjonerskim.

Chassis number: 01195125

Small Italian sports car
Perfect for historic rallies
Good technical condition, in need of some visual improvements

Starting Bid: 28 000 PLN (Estimate: 35 000 - 45 000)
(6 700€/8 300 - 10 700€)

MODEL HISTORY

The history of the Autobianchi brand reaches back to 1955, but the year 1967 was crucial for the brand, as it was then acquired by Fiat, the largest Italian automobile producer. Under the management of the Torino automotive giant, Autobianchi became a proving ground for Fiat's engineers. The A112 model is a very good example, being a test platform for a number of technical solutions later implemented in new Fiat models. At the beginning of 1970s, the A112 was a state-of-the-art model. The compact body and transversely-mounted front engine was not a obvious layout at that time. The car features some similarity to the famous British Mini. The A112 was a prelude to the introduction of the Fiat 127, which became a record-selling model in Italy. The early Autobianchi models were powered by engines known from Fiats, basing on a small serie 100 engine. It was a four-piston engine, featured after some modifications in the A112 model in two versions: 903cc and 965cc. No Italian car model, of course, would be complete without a sports version. This was the Abarth, featuring a scorpion logo and nicknamed "a pocket Ferrari". The production of the Abarth version started in 1975. It was powered by a slightly larger 1049cc engine with 70 BHP, which, coupled with a small 3-door body, ensured sports driving performance. The car was relatively easy to service and drive. Owing to those characteristics, a number of examples of the A112 competed against larger and more powerful models in rallies. Several famous Italian drivers such as Attilio Bettega, Fabrizio Tabaton, Franco Cunico and Michele Cinotto started their racing careers in the A112. The history of the model ended in 1985. The A112 has gained a cult following, not only in Italy but also abroad. The Abarth models, particularly those in a good condition, are now rare. Over the years, they served Italian race drivers as the mainstay and beginning of their racing adventures, and for some time have been enjoying some interest on the collector market.

silnik: *1.0l, R4*	***Engine:*** *1.0l, I4*
moc: *70 koni mechanicznych*	***Power:*** *70 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów manualna, napęd na przednie koła*	***Other data:*** *manual gearbox, front wheel drive*
stan prawny: *zarejestrowany w Polsce*	***Legal status:*** *registered in Poland*

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

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

112
DW 112WR

HISTORIA EGZEMPLARZA

Egzemplarz oferowany podczas aukcji 1 lipca to przedstawiciel najbardziej rasowej wersji Abarth modelu A112. Auto zostało wyprodukowane w 1979 roku i przez długie lata było w posiadaniu jednego właściciela. Wraz z jego śmiercią pojazd odziedziczył syn, który podjął decyzję o odbudowie. Proces ten niestety przerósł jego możliwości, auto trafiło do Polski jako projekt renowacyjny. Karoseria została naprawiona blacharsko i zmieniła kolor z granatowego na bardziej odpowiadający sportowemu charakterowi – czerwony. Powłoka lakiernicza została położona w sposób dostateczny, obecnie wymaga poprawek i polerowania. Wnętrze nosi ślady użytkowania, fotel kierowcy został zastąpiony sportową wersją z lat 80. Od strony mechanicznej auto zostało przygotowane bardzo dobrze. Silnik uruchamia się bez większych problemów i powoduje, że ten żwawy maluch potrafi dotrzymać tempa nawet nowszym samochodom. Ogromną zaletą auta jest fakt, że wszystkie emblematy i oznaczenia wersji Abarth są kompletne, co podnosi jego wartość kolekcjonerską. Obecnie trudno na rynku włoskim znaleźć jeżdżące Abarthy poniżej ceny 8000€, dlatego tę ofertę należy uznać za korzystną. Autko będzie idealną propozycją dla osoby, która chciałaby rozpocząć swoją przygodę w rajdach historycznych, bądź po prostu poczuć i zrozumieć samochód typu hot-hatch sprzed lat 80.

VEHICLE HISTORY

The car offered in the 1 July auction is an example of the most powerful Abarth version of the A112 model. The car was made in 1979 and was in the possession of one owner for many years. Upon his death, the car was inherited by his son, who decided to have the car renovated. Unfortunately, the process turned out to be beyond his capabilities and the car was imported to Poland as a renovation project. The car body was repaired and repainted from navy blue to red, as more fitting a sports car. The paint job was adequately done, now it needs some corrections and polishing. The interior shows some signs of use, the driver's seat was replaced by an 1980s sports version. The car has been very well prepared in mechanical terms. The engine starts without any major problems and makes this vigorous mini car able to keep pace even with newer models. One of the huge advantages of this car is the fact that all the emblems and Abarth version markings are intact, which increases its collector value. Currently, it is difficult to find an Abarth in a drivable condition on the Italian market below 8000 EUR, which makes this offer interesting. The car would be perfect for a person who wants to start participating in historic rallies or just would like to get a feel and experience of a hot-hatch made before the 1980s.

MONACO
MONTE-CARLO

DW 112WR
112

8

JAGUAR XJ6 1984

Nr nadwozia: SAJJCALT4CC3J0541

Brytyjska limuzyna o ponadczasowej stylistyce
Samochód w doskonałej kondycji
Najbogatsza wersja wyposażeniowa

cena wywoławcza: 35 000 zł (estymacja: 45 000 - 60 000)

HISTORIA MODELU

Jaguar XJ to flagowy model Jaguara produkowany od 1968 roku. XJ debiutował jako następca serii modeli S-Type, 420 oraz Mark 2. Jego nazwa powstała już w czasach tworzenia prototypów tego samochodu i jest skrótem od wyrażenia ,,Experimental Jaguar". Pierwszy Jaguar XJ był ostatnią limuzyną Jaguara, w której powstanie zaangażowany był Sir William Lyons, założyciel marki. Model często pojawiał się w mediach, szczególnie na stronach wyrafinowanych czasopism lub w filmowych i telewizyjnych obrazach portretujących życie elit oraz arystokracji. Do 2009 roku powstało siedem generacji auta, ich cechą charakterystyczną była nieznacznie zmieniająca się przez lata stylistyka, nawiązująca do pierwowzoru modelu. W roku 2009 Jaguar wypuścił na rynek najnowszą, ósmą generację XJ (X351), która zgodnie z nową linią marki, zrywa z dotychczasowym stylem ,,retro". Najnowszy XJ jest jednym z samochodów używanych przez angielską rodzinę królewską, a wersja opancerzona służy do wożenia premiera Wielkiej Brytanii.
Jaguar XJ to luksusowy sedan klasy wyższej (segment F). Cyfry 6 i 12 w nazwie modelu oznaczają liczbę cylindrów zastosowanego silnika. Odrębny model sportowy nosi oznaczenie XJ-S.

HISTORIA EGZEMPLARZA

Jaguar XJ6 Vanden Plas oferowany na licytacji Ardor Auctions to bardzo ciekawy egzemplarz. Samochód został po raz pierwszy zarejestrowany 2 stycznia 1984 roku w Szwajcarii. Do 2007 roku auto miało tam jednego właściciela, po czym przyjechało do Polski. W Polsce jest obecnie w rękach drugiego posiadacza. Szwajcarska książka serwisowa była prowadzona do przebiegu 139 000 km. Obecnie auto ma na liczniku 158 000 km. Jaguar napędzany jest rzędowym, 6-cylindrowym silnikiem o pojemności 4,2 litra i mocy 205 koni mechanicznych. Jest to pierwszy model z wtryskiem paliwa. Jednostka ta była najdłużej produkowanym silnikiem przez Jaguara, od końca lat 40. aż do połowy 80. Została uznana przez prestiżowy magazyn Top Gear za najlepszy i najmniej awaryjny silnik Jaguara w historii. Auto jest po pełnym serwisie mechanicznym w 2016 roku. Jedyne elementy, które nie są sprawne, to tempomat (typowa bolączka tego modelu) oraz spryskiwacze przednich lamp. Jaguar przechodził renowację blacharską w 2013 roku oraz lakierniczą na początku 2017 roku. Całe nadwozie było malowane u lakiernika, który specjalizuje się w samochodach klasycznych. We wnętrzu jest oryginalna tapicerka, jej stan należy ocenić jako dobry, choć gdzieniegdzie wymaga reparacji. Najdroższa wersja Vanden Plas zaskakuje wieloma udogodnieniami. W środku znajdziemy między innymi automatyczną klimatyzację, elektryczną regulację wszystkich szyb, lusterek oraz przednich foteli, szyberdach czy specjalne lampki do czytania. Dodatkowym wyposażeniem są również halogeny czy automatycznie wysuwana antena z tyłu. Samochód został uhonorowany wyróżnieniem w trakcie warszawskich targów pojazdów zabytkowych ,,Auto Nostalgia 2017".

Chassis number: SAJJCALT4CC3J0541

British luxury saloon car in an evergreen styling
Perfect condition
The best equipped version

Starting Bid: 35 000 PLN (Estimate: 45 000 - 60 000)
(7 200€/10 700 - 14 300€)

MODEL HISTORY

The Jaguar XJ has been the Jaguar's flagship model. The XJ launched as the successor to the series of S-Type, 420 and Mark 2 models. The name was devised at the prototype stage and stands for ,,Experimental Jaguar". The original model of the Jaguar XJ was last Jaguar saloon to have had the input of Sir William Lyons, the company's founder. The model has been often featured in media, in particular in high-profile magazines as well as movies and TV series portraying the life of the wealthy elite and aristocracy. Prior to 2009, seven generations of the model were introduced, featuring only minor changes to the bodylines of the original model. In 2009, Jaguar launched the latest, eighth generation of the XJ (X351), which, in line with the company's latest direction, broke from the previous retro styling. The latest XJ is one of the cars used by the British royal family and an armoured version is used for transporting the UK Prime Minister. The Jaguar XJ is a high-end luxury (F-segment) saloon car. The numbers 6 or 12 in the model's name stand for the number of cylinders in the featured engine. A separate sports model is designated XJ-S.

VEHICLE HISTORY

The Jaguar XJ6 Vanden Plas offered in the Ardor Auctions sale is a very interesting example. The car was first registered on 2 January 1984 in Switzerland. The car had one owner in Switzerland until 2007, when it was imported into Poland. The current Polish owner is the second owner. The Swiss maintenance log records odometer readings up to 139 000 km. The current odometer reading is 158 000 km. The Jaguar is powered by an inline 6-cylinder engine with the displacement of 4.2 litre and 205 horsepower. This was the first model to feature fuel injection. The powertrain was the longest manufactured Jaguar's engine and remained in production from late 1940s until mid 1980s. The engine was deemed the best and most reliable Jaguar engine in history by the high-profile Top Gear magazine. The car had a full mechanical inspection in 2016. The only faulty components are the cruise control (a typical weak point of that model) and front light sprinklers. In 2013, the Jaguar received some body repairs and in 2017, a new paint job. The entire chassis was repainted at an auto body shop that specialises in vintage cars. The interior features original upholstery, in a generally good condition, with repairs needed in some places. This high-end Vanden Plas version has a number of pleasantly surprising features such as automatic air-conditioning, electric operation of all windows, mirrors and front seats, sunroof and special reading lights. The extra accessories also include fog lights and an automatically retractable rear antenna. The car won a honourable mention at the "Auto Nostalgia 2017" Warsaw vintage car fair.

silnik: *4.2l, R6*	***Engine:*** *4.2l, I6*
moc: *205 koni mechanicznych*	***Power:*** *205 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów automatyczna, napęd na tylne koła*	***Other:*** *automatic gearbox, rear wheel drive*
stan prawny: *zarejestrowany w Polsce*	***Legal condition:*** *registered in Poland*

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

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

WT 73722

PL
WT 73722

9

MG MGB 1976

Nr nadwozia: GHN5405075

Klasyczny brytyjski roadster w atrakcyjnym kolorze
Auto po renowacji, gotowe do jazdy
Idealny klasyk na lato

cena wywoławcza: 40 000 zł (estymacja: 50 000 - 60 000)

HISTORIA MODELU

MGB jest samochodem, który kontynuował zapoczątkowaną przez MG Midget linię niedrogich, lekkich aut sportowych. Wszedł do sprzedaży w roku 1962 i wyróżniał się, nowatorską jak na swoje czasy, samonośną konstrukcją. Modele konkurencyjne wciąż w dużej mierze opierały się na ramie. Posiadał także – jako jeden z pierwszych pojazdów na rynku – kontrolowane strefy zgniotu, mające uchronić kierowcę podczas uderzenia w nieodkształcalną barierę nawet przy prędkości 48 km/h. Początkowo dostępna była jedynie wersja ze zdejmowanym dachem. Po trzech latach gamę uzupełniła także odmiana hatchback-coupé nazwana MGB GT. W późniejszym czasie dołączyła do nich także sześciocylindrowa odmiana MGC i ośmiocylindrowa MGB GT V8. Roadster był jedynie dwuosobowy. Niewielkie tylna kanapa występowała przez krótki czas jako opcja i była bardzo rzadko zamawiana. MGB GT mógł pomieścić cztery osoby w układzie 2+2. Wersja MGC była oferowana zarówno jako coupé, jak i roadster. GT V8 pojawiało się jedynie w nadwoziu coupé. Ofertę silników na rynku brytyjskim otwierał czterocylindrowy motor o pojemności 1.8 litra i mocy 95 KM. Pojazd był również oferowany w Ameryce. Z zewnątrz różnił się chociażby zderzakami, dostosowanymi do tamtejszych norm bezpieczeństwa. Na skutek przepisów dotyczących ochrony środowiska moc w pewnym momencie spadła do zaledwie 70 KM. Produkcja MGB zakończyła się w 1980 roku. Łącznie z taśmy zjechało niemal 524 000 egzemplarzy wszystkich wersji.

HISTORIA EGZEMPLARZA

Czerwone MGB oferowane przez dom aukcyjny Ardor Auctions opuściło fabrykę w 1976 roku. Obecny właściciel kupił pojazd w Szwajcarii ponad 10 lat temu. Pierwotnie auto było wyposażone w czarne, plastikowe zderzaki. Samochód poddano kompletnej renowacji, która objęła prace blacharskie, nową powłokę lakierniczą i zaawansowany serwis mechaniczny. Wygląd auta poprawiono dzięki zamontowaniu klasycznych chromowanych zderzaków. Wnętrze również w odpowiedni sposób odświeżono. Obecnie, po kilku latach od renowacji, samochód sprawuje się i wciąż wygląda bardzo dobrze. Żona obecnego właściciela użytkowała auta wyłącznie w ciepłe dni, resztą czasu auto spędzało w suchym i ogrzewanym garażu. Samochód, ze względu na swoją stosunkowo nieskomplikowaną konstrukcję, idealnie nadaje się jako pierwsze auto do kolekcji klasyków, jego urok doceni również motoryzacyjny laik, szczególnie podczas letnich przejażdżek, do których to auto zostało niemalże stworzone.

Chassis number: GHN5405075

Classic British roadster in an attractive colour
Renovated and ready to drive
Excellent vintage summer car

Starting Bid: 40 000 PLN (Estimate: 50 000 - 60 000)
(9 500€/11 900 - 14 300€)

MODEL HISTORY

MG MGB continues MG's line of relatively inexpensive, lightweight sports cars, started by the MG Midget in 1961. It went on sale in 1962 and was distinguished by a monocoque structure. At a time when all the competitors were still using body-on-frame structure, this was a huge innovation. It was also one of the first cars on the market to utilize crumple zones, which were designed to protect the driver during a head-on crash into a non-deformable barrier at speeds up to 48 kilometres an hour. Initially, the only version on sale was one with a removable roof. Three years later, the line-up was joined by a hatchback coupé version, called MGB GT. Later on, two more varieties were introduced: a six-cylinder MGC and an eight-cylinder MGB GT V8. First of the aforementioned varieties was a two-seater (for a brief moment, a small back seat was available as an optional extra, but was very rarely chosen by customers), while the second had just enough room to fit four people inside (2+2 layout). The MGC version was available in either coupé or roadster guise, whereas the GT V8 was sold exclusively with a fixed roof. At the bottom of the engine line-up in Britain there was a four-cylinder, 1.8-litre engine developing 95 BHP. The car was also sold on the American market, where its engine had to be tuned down to just 70 BHP at some point, as a result of making it compliant with US environmental laws. The US-version was also distinguished by different bumpers (also referred to as "five-mile bumpers"), which also had to be changed due to American safety regulations. MG MGB was manufactured till 1980. Overall, 524 000 examples were produced in different versions.

VEHICLE HISTORY

The red MGB offered by Ardor Auctions left the factory in 1976. The current owner bought the car in Switzerland over 10 years ago, still equipped with black plastic bumpers. The car underwent full renovation, which included body works, a new paint job and a complete mechanical inspection. The car's looks improved thanks to the chrome bumpers. The interior was also refreshed. Currently, several years after the renovation, the car works and looks very well. The car was driven by the wife of the current owner only on hot summer days and otherwise spent most of the time in a dry and heated garage. Owing to its relatively simple construction, the MGB is an excellent first vintage car to own and would be certainly appreciated by its future owner during summer rides, for which this model is perfect.

silnik: *1.8l, R4*	***Engine:*** *1.8l, I4*
moc: *95 koni mechanicznych*	***Power:*** *95 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła*	***Other:*** *manual gearbox, rear wheel drive*
stan prawny: *zarejestrowany w Polsce, „żółte" tablice*	***Legal condition:*** *registered in Poland, "yellow" plates*

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

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

SD 14A

MG

SD 14A

10

AUSTIN 1100 1968

Nr nadwozia: AASAL401701

Klimatyczny pojazd rodem z lat 60-tych
Legenda brytyjskiej motoryzacji
Atrakcyjny i przystępny cenowo klasyk

cena wywoławcza: 18 000 zł (estymacja: 22 000 - 30 000)

Chassis number: AASAL401701

Cool 60s-era car
Legendary British vehicle
Attractive and affordable classic

Starting Bid: 18 000 PLN (Estimate: 22 000 - 30 000)
(4 300€/5 200 - 7 200€)

HISTORIA MODELU

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

MODEL HISTORY

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

silnik: *1.0l, R4*	***Engine:*** *1.0l, I4*
moc: *39 koni mechanicznych*	***Power:*** *39 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów manualna, napęd na przednie koła*	***Other:*** *manual gearbox, front wheel drive*
stan prawny: *zarejestrowany w Polsce*	***Legal condition:*** *registered in Poland*

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

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

PKS 55AG

HISTORIA EGZEMPLARZA

Austin, bądź po prostu Mini, oferowane podczas aukcji 1 lipca to pojazd, który został wyprodukowany w 1968 roku. Autko było używane do codziennych dojazdów do pracy w małym miasteczku w regionie wielkopolski. Samochód został zakupiony przez obecną właścicielkę w stanie, który wymagał renowacji. Silnik oraz wnętrze zostały zastąpione częściami z nowszego modelu. Austin trafił do warsztatu we Wrocławiu, który specjalizuje się w serwisowaniu i odbudowie klasycznych modeli. Karoseria została poddana pracom blacharskim, a następnie polakierowana na efektowny, wiśniowy kolor. Auto zostało poddane kompletnemu serwisowi mechanicznemu, dzięki czemu autko przez wiele lat sprawiało bezproblemową frajdę swojej właścicielce. Po kilkuletniej eksploatacji na lakierze pojawiło się kilka drobnych ubytków, jednak nie wpływają one na uroczy charakter pojazdu, które obecnie jest gotowy nawet do dalszych podróży, bądź uczestnictwa w zlotach samochodów klasycznych.

VEHICLE HISTORY

The Austin, or simply Mini, offered in the 1 July auction sale was made in 1968. The car was used for daily commuting in a small town in the region of Greater Poland. When purchased by the current lady owner, the car was in need of renovation. The engine and interior were replaced by parts from a newer model. The Austin found its way to a repair shop in Wroclaw that specialises in servicing and restoration of vintage models. The auto body was repaired and repainted in effective cherry red. Thanks to a full mechanical inspection, the car then served the owner flawlessly for many years. After a few years, some scratches appeared on the paint, but they do not affect the charming style of the Mini, which is now ready even for a long drive or a vintage car show.

PKS 55AG

11

SUNBEAM TALBOT 80 1948

Niezwykła polska historia
Prawdziwy ,,barn find'', odnaleziony po latach
Rzadki i nietypowy klasyk

cena wywoławcza: 20 000 zł (estymacja: 35 000 - 50 000)

Unique Polish history
True barn find
Rare and uncommon classic

Starting Bid: 20 000 PLN (Estimate: 35 000 - 50 000)
(4 800€/8 300 - 11 900€)

HISTORIA MODELU

Marka Sunbeam Talbot powstała 1935 roku w Wielkiej Brytanii. Jej początek był wynikiem przejęcia francuskiej marki Talbot obecnej na rynku od 1902 roku przez markę Rootes Brothers. Od 1938 roku, w ramach przebudowy oferty, oficjalnie zaczęto używać nazwy Sunbeam Talbot. Po II Wojnie Światowej, w okresie gdy zakłady produkcyjne wracały do swojej dawnej produkcji po wojennej zawierusze, zdecydowano o przeniesieniu zakładu do miejscowości Ryton-on-Dunsmore w hrabstwie Warwickshire. Pierwszym modelem marki był 10, wcześniej produkowany jako Talbot Ten oraz 3-litre. Auta były tak naprawdę zmodyfikowanymi wersjami samochodu Humber-Talbot, które były pierwotnie zaprezentowane w 1938 roku. Model 80 oraz 90 zostały zaprezentowane w 1948 roku. Pojazdy stanowiły swoisty przełom designerski oraz techniczny w historii marki. Nowoczesne jak na ówczesne czasy opływowe linie stanowiły znak rozpoznawczy tego modelu, natomiast reflektory zintegrowane z przednimi błotnikami nawiązywały do kształtów samolotów myśliwskich. Autorem projektu modeli 80 i 90 był Ted White, znany z wcześniejszych konstrukcji marki Packard. Sunbeam-Talbot 80 został wyposażony w silnik o pojemności 1185cm3, pochodzący wprost z wysłużonego już modelu Ten. 80-tka była produkowana jako 4-drzwiowy sedan z drzwiami otwieranymi w dwie strony. Samochód był na ówczesne czasy bardzo wygodny, jednak nie gwarantował sportowych osiągów, które można było znaleźć w bardziej ,,dojrzałym'' modelu jakim był 90. Pojazdy były produkowane zaledwie przez 2 lata, a łączna liczba powstałych sztuk to 3500.

MODEL HISTORY

The Sunbeam Talbot brand was established in 1935 in the United Kingdom. Its origins can be traced back to the acquisition of the French Talbot brand, established in 1902, by the Rootes Brothers. The Sunbeam Talbot name was in official use since the restructuring of the offer in 1938. After World War Two, when manufacturing plants returned to peacetime production after the wartime disruption, the production facilities were relocated to Ryton-on-Dunsmore in Warwickshire. The Model 10 was the first model of the brand, earlier produced as Talbot Ten and the 3-litre. The cars were actually modified versions of the Humber-Talbot originally introduced in 1938. The Models 80 and 90 were introduced in 1948. Those models were a breakthrough of sorts in terms of design and technology for the brand. The streamlined lines, latest in fashion at the time, were a hallmark of the model while the headlights integrated with the front fenders evoked the shapes of fighter planes. The Models 80 and 90 were designed by Ted White, known for his earlier Packard designs. The Sunbeam-Talbot 80 was powered by a 1185cc engine taken directly from the aging Talbot Ten. The Model 80 was produced as a four-door sedan with front- and rear-hinged doors. The model was very comfortable for its time, but did not offer the sports performance of the more mature Model 90. The models were in production for only two years, with 3500 examples made.

silnik: *1.2l, R4*	***Engine:*** *1.2l, I4*
moc: *47 koni mechanicznych*	***Power:*** *47 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła*	***Other:*** *manual gearbox, rear-wheel drive*
stan prawny: *niezarejestrowany*	***Legal condition:*** *not registered*

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

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

7

HISTORIA EGZEMPLARZA

Oferowany przez Ardor Auctions samochód to przede wszystkim niezwykle ciekawa, co godne podkreślenia, polska historia. Pojazd został wyprodukowany w 1948 roku. Następnie został kupiony przez wysokiej rangi wojskowego, Mariana Wasilewskiego. Sunbeam-Talbot trafił na nasze drogi jako nowy samochód. W ówczesnych czasach stanowił niebywały ewenement w naszym kraju, gdzie trudno było o jakikolwiek samochód. Samochód od tego czasu był traktowany jako niezwykle rzadki luksus, właściciel używał go bardzo sporadycznie, na co dzień poruszając się innymi samochodami. Przez lata, prawdopodobnie z braku dostępu do części zamiennych, niektóre elementy zostały zastąpione polskimi odpowiednikami. Kierownica pochodzi od Syreny, przednie reflektory wraz z ramkami również zostały zastąpione polskimi odpowiednikami. Grill maski jest również nieoryginalny, prawdopodobnie został dorobiony. Auto, ze względu na stan zdrowia właściciela, nie było użytkowane przez wiele lat. Po długim postoju córka pana Wasilewskiego zdecydowała się sprzedać tę rodzinną pamiątkę. Obecnie samochód jest w stanie wymagającym kompletnej renowacji. Kupno obiektu oferowanego podczas naszej aukcji to przede wszystkim szansa stania się właścicielem kawałka polskie powojennej historii. Oprócz faktu, że sam model jest dziś niezwykle rzadki, na terenie Polski w latach 40-tych był kompletnie nieosiągalny. To unikatowa okazja zakupu rodzinnej pamiątki, która być może w przyszłości będzie stanowiła ciekawą bazę do odbudowy.

VEHICLE HISTORY

The car offered by Ardor Auctions has, above all, a very interesting Polish history. The car was made in 1948. It was purchased by Marian Wasilewski, a high-ranking military officer. The Sunbeam-Talbot was shipped to Poland brand-new. At the time, it was an extremely rare curio in Poland, when any car at all was a rare sight. Since then, the car was considered an extremely rare luxury and used on very rare occasions by its owner, who used other cars in day-to-day life. Over the years, probably due to the lack of access to spare parts, some of the parts were replaced by Polish equivalents. The steering wheel comes from the Syrena, front lights with frames are also Polish-made replacements. The grille is also a replacement, probably custom-made. On account of the owner's ailing health, the car was not in use for a number of years. After long disuse, Mr Wasilewski's daughter decided to sell the family heirloom. Currently, the car is in need of complete renovation. The car presented in our auction offers, above all, an opportunity to become the owner of a piece of post-war Polish history. In addition to the fact that the model is extremely rare today, it was completely unavailable in Poland in 1940s. This is an unique opportunity to buy a family heirloom that might offer an interesting basis for reconstruction in the future.

12

ŁADA 1500S 1981

Nr nadwozia: 0545733

Samochód w doskonałym stanie zachowania
Eleganckie zestawienie kolorystyczne
Pojazd o charakterze kolekcjonerskim

cena wywoławcza: 16 000 zł (estymacja: 20 000 - 28 000)

HISTORIA MODELU

Samochód WAZ 2106, znany u nas jako Łada 1500s, był rozwinięciem, a właściwie osobnym modelem, stworzonym na bazie WAZa 2103. 2103 sprzedawany w Polsce jako Łada 1500, zastąpił WAZa 2101, zwanego ,,kopiejką''. Łada ,,Kopiejka'' powstawała na licencji Fiata 124. Choć początkowo cieszyła się uznaniem kupujących, szybko wyszły na jaw jej liczne wady: słaby silnik, tanie materiały czy niska jakość wykończenia. Postanowiono stworzyć nową odmianę, za pierwowzór biorąc Fiata 124S Special. Modele 2103/2106, w Rosji określane również mianem ,,Żiguli'', są do siebie bliźniaczo podobne, jednak wprawne oko szybko zauważy pewne różnice. Z zewnątrz najważniejszymi zmianami są inny grill oraz obudowa przednich lamp. W 2106 kierunkowskazy na przednich błotnikach zostały obniżone i znajdują się w jednej linii z ozdobnymi chromowanymi listwami, na których drugim końcu umieszczono podłużne odblaski. Wiele subtelnych różnic widać we wnętrzach obu modeli. Deska rozdzielcza, podsufitka i okładziny słupków są takie same, różni się natomiast struktura ich materiału. Kokpit 2103 miał więcej ozdobnych detali, jak chromowane ramki wokół maskownicy głośniczka, popielniczki czy panelu sterowania nawiewem. Pewne zmiany zaszły również pod maską, wersja 2106 otrzymała poprawioną jednostkę ze średnicą cylindrów powiększoną z 76 do 79 mm. Pojemność wzrosła do 1568 cm³, moc jednak nieznacznie, bo z 75 do 78 KM. Mimo to, większy moment obrotowy polepszył wyraźnie dynamikę samochodu. Towarzyszyły temu niewielkie ulepszenia innych podzespołów, między innymi zmiana przełożeń biegów I-III i wzmocnienie sprzęgła i układu hamulcowego. W przypadku Łady 2106 w Polsce najczęściej spotyka się auta z lat 1980-82. Mimo wspomnianej modernizacji mechanicznej, nad Wisłą model 2106 sprzedawano z silnikiem 1500.

Chassis number: 0545733

Excellent condition
Classy livery
Collector car

Starting Bid: 16 000 PLN (Estimate: 20 000 - 28 000)
(3 800€/4 800 - 6 700€)

MODEL HISTORY

The VAZ 2106, better known as the Lada 1500S, was a development of, or, more accurately, a new model based on, the VAZ 2103. The 2103, sold in Poland as the Lada 1500, replaced the VAZ 2101, nicknamed "Kopeyka". The Lada "Kopeyka" was a licensed copy of the Fiat 124. Although initially popular with the buyers, it soon became infamous for its numerous defects such as the weak engine, cheap materials and low-quality trim items. A new version was developed, based on the Fiat 124S Special. The 2103/2106 models, also known in Russia as the "Zhiguli", look very similar, with some distinguishing features noticeable to a trained eye. The most significant exterior changes include a different grille and headlight surrounds. The 2106 features lowered indicators on the front bumper, which are in line with decorative chrome strips with elongated reflectors. There are numerous subtle interior differences between both models. The dashboard, ceiling lining and pillar linings are identical, differing only in material texture. The 2103's dashboard featured more decorative details such as chrome surrounds around the loudspeaker, ashtray and ventilation control panel. There were some modifications under the hood as well, with the 2106 featuring an improved engine with cylinders bored out from 76 to 79mm. Engine displacement increased to 1568 cc and power increased only slightly from 75 to 78 BHP. Nevertheless, the higher torque increased the car's performance significantly. There were also slight improvements to other components, including modified gear ratios for speeds 1 to 3 and strengthened clutch and braking system. Lada 2106s made in 1980-82 are most commonly found in Poland. Despite the above mentioned technical upgrade, the 2106 model was sold in Poland with the 1500 cc engine.

silnik: *1.5l, R4*	***Engine:*** *1.5l, I4*
moc: *75 koni mechanicznych*	***Power:*** *75 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła*	***Other:*** *manual gearbox, rear wheel drive*
stan prawny: *wyrejestrowany*	***Legal condition:*** *deregistered*

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

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

LADA 1500

HISTORIA EGZEMPLARZA

Prezentowany na aukcji egzemplarz to eksportowa Łada 1500s o oznaczeniu 21601, a więc ze starszą jednostką o pojemności 1500. Samochód pochodzi z roku 1981 i od nowości jest w jednych rękach. Od momentu zakupu właściciel zdążył przejechać jedynie 7000 kilometrów, po czym wyrejestrował pojazd w 1989 roku i wstawił go do garażu. Przez ten czas Łada była regularnie uruchamiana i czyszczona, nie poruszała się jednak po publicznych drogach. Stan zachowania samochodu jest niespotykany, choć posiada on kilka mankamentów na karoserii, pochodzących jeszcze z czasów użytkowania w latach 80-tych. Samochód jest w pełni kompletny, właściciel posiada do niego wszystkie oryginalne dokumenty, a nawet fabryczną puszkę farby do zaprawek czy dedykowany płyn hamulcowy „Newa" pochodzący „z dostaw z ZSRR".

Silnik startuje bez problemu, a instalacja elektryczna jest w pełni sprawna. Samochód oczywiście będzie wymagał przeglądu przed wyjechaniem na ulicę, w szczególności układ hamulcowy, jednak Łada 1500S z tak niepowtarzalną historią to już absolutna rzadkość w Polsce. Elegancki granatowy kolor nadwozia bardzo ładnie współgra z jasną tapicerką. Jest to doskonały zakup kolekcjonerski, szczególnie dla pasjonata motoryzacji dawnego bloku wschodniego, która w ostatnich latach staje się modna.

VEHICLE HISTORY

The car offered in the auction is the Lada 1500S export variant 21601 featuring the older 1500cc engine. The car was made in 1981 and has had a single owner. The owner drove only 7000 kilometres in the car, deregistered it in 1989 and kept in a garage ever since. The Lada was started and cleaned regularly but was never driven on public roads during that period. The car's condition is near perfect, with only some minor flaws of the body left over from the period when the car was driven in the 1980s. The car features all parts, a full set of original documents and even a factory-made can of paint for minor repairs and dedicated "Neva" brake fluid made in the USSR.

The engine starts without any problem and the electrical installation is fully operational. The car would certainly require a technical inspection, in of its braking system, before it can be driven, but a Lada 1500S with such an exciting history is an absolute unique in Poland these days. The classy dark blue body matches very well the light upholstery. This is an excellent collector opportunity, in particular for a fan of the former Eastern Bloc automobile industry, which has been developing quite a following over the last few years.

13

TRIUMPH SPITFIRE 4 1963

Nr nadwozia: 28307FC

Absolutna ikona włoskiej motoryzacji
Auto po kompleksowej renowacji
Prostota i piękno w czystej postaci

cena wywoławcza: 45 000 zł (estymacja: 65 000 - 80 000)

Chassis number: 28307FC

Lightweight British roadster in its purest form
Completely renovated
Documented renovation history

Starting Bid: 45 000 PLN (Estimate: 65 000 - 80 000)
(10 700€/15 500 - 19 000€)

HISTORIA MODELU

Historia Triumpha Spitfire'a sięga 1957 roku, kiedy to Giovanni Michelotti przygotował projekt na zlecenie firmy Standard-Triumph. Większość podzespołów została zaadaptowana z sedana tej samej marki – Triumpha Heralda. Samochód po finalnych poprawkach został zaprezentowany podczas londyńskiego salonu motoryzacyjnego w 1962 roku. Produkcja modelu Mark I rozpoczęła się w październiku tego samego roku. Ciekawostką jest, że projekt nosi nazwę legendarnego brytyjskiego samolotu myśliwskiego z okresu II wojny światowej. Auto zostało wyposażone w niewielki, 4-cylindrowy silnik o pojemność 1.1-litra. Jednostka była zasilana dwoma gaźnikami popularnej firmy SU. Samochód mieścił się w klasie niedrogich aut sportowych. Cena znalazła swoje odzwierciedlenie w ubogim wyposażeniu seryjnym pojazdu. Nawet na ówczesne czasy standard, który obejmował jedynie mechanicznie opuszczane szyby boczne oraz zamki w drzwiach, należy uznać za wyjątkowo skromny. Nie przeszkodziło to jednak w osiągnięciu sporego sukcesu sprzedażowego. Przez 2 lata wyprodukowano 45 753 sztuk Spitfire'a pierwszej serii. Wraz z biegiem lat Triumph ewoluował. Kolejne wersje – Mark II, III i IV – powstały odpowiednio w 1964, 1967 i 1970 roku. Wraz z pojawieniem się trzeciej serii pod maską zadebiutowała unowocześniona i mocniejsza jednostka napędowa o pojemności 1,3-litra. Ilość koni mechanicznych wzrosła z 63 do 75, co znacznie wpłynęło na osiągi Triumpha. Przyspieszenie od 0 do 60 mil na godzinę wynosiło 13,4 sekundy, natomiast prędkość maksymalna – 153 km/h. W 1969 wprowadzono zmiany w egzemplarzach przeznaczonych na rynek amerykański. Zaostrzenie przepisów bezpieczeństwa i emisji spalin wymusiło obniżenie stopnia kompresji oraz przearanżowanie wnętrza. Model 1500 zadebiutował w grudniu 1974 roku jako najbardziej zaawansowana ewolucja serii Spitfire. Zgodnie z nazwą auto otrzymało zmodernizowany silnik o pojemności 1,5-litra. Nastąpiło dalsze zróżnicowanie pomiędzy odmianami europejskimi, a tymi przeznaczonymi na rynek amerykański. Zmiany dokonane w wyglądzie i specyfikacji technicznej auta spowodowały, że wersje europejskie są znacznie bardziej cenione niż ich amerykańskie odpowiedniki. Produkcja Triumpha Spitfire'a 1500 zakończyła się w październiku 1980 roku. Liczba wyprodukowanych egzemplarzy osiągnęła 95 829.

MODEL HISTORY

History of the Spitfire dates back to 1957, when Giovanni Michelotti made a draft for a company called Standard-Triumph. Most of the parts were adapted from a saloon car made by the same company, Triumph Herald. After adding some finishing touches, the car was unveiled on the London Motor Show in 1962. Production of the Mark I model began in October in the same year. Fun fact: the was named after the legendary World War II British fighter plane. The car was fitted with a tiny, four-cylinder engine displacing just 1.1 litres. The engine was fitted with two carburettors made by a popular company called SU. The car was positioned on the market as an inexpensive sports car. Its price was reflected in poor equipment. Even by the standards of the day, wind-up windows and manual door locks were no luxury. Despite this, the car was a sales success. First series Spitfire sold in 45.753 examples over the period of two years. Over the years Triumph evolved. New versions – Mark II, III and IV – were introduced in 1964, 1967 and 1970 respectively. Along with introduction of the third series, a new, more modern and more powerful 1.3 litre engine was also made available. Power output rose from 63 to 75 BHP, which significantly improved Spitfire's performance. Acceleration from 0 to 60 miles an hour was dealt with in 13.4 seconds, whereas top speed was 153 kph.
In 1969 significant changes were made to the American market version. Stricter safety and emissions regulations meant lowering the compression ratio and rearranging the interior was necessary. The 1500 model was launched in 1974 as one of the most advanced iterations of the Spitfire series. As its name suggests, it received a modernized engine displacing 1.5 litres. European market models were further differentiated to their American counterparts. Changes regarding styling and technical specifications made European versions much more valuable than the American ones.
Production of the Triumph Spitfire 1500 ceased in 1980. Total number of vehicles produced reached 95.829.

silnik: *1.3l, R4*	***Engine:*** *1.3l, I4*
moc: *64 konie mechaniczne*	***Power:*** *64 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła*	***Other:*** *manual gearbox, rear wheel drive*
stan prawny: *zarejestrowany w Polsce, „żółte" tablice, pozwolenie na wywóz z kraju*	***Legal condition:*** *registered in Poland, "yellow" plates, permission to export*

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

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

TRIUMPH
WN 59X

HISTORIA EGZEMPLARZA

Triumph Spitfire, który będzie licytowany podczas aukcji 1 lipca, to egzemplarz z samego początku produkcji. Ten egzemplarz, wedle udostępnionej dokumentacji, trafił do Polski w 1996 roku. Samochód w przeszłości został wyposażony w silnik z nowszej generacji. Obecny właściciel nabył go w roku 2008 z rąk poprzedniego użytkownika. W latach 2008-10 samochód został poddany dogłębnej renowacji, która objęła odbudowę ramy, blacharkę, nowy lakier i pełny serwis mechaniczny. Same rachunki na zakup nowych części opiewają na kwotę 35000 zł. Od czasu remontu auto było używane sporadycznie, przejechało zaledwie 3000 km, jedynie w ciepłe i słoneczne dni. Jakość prac wykonanych na samochodzie jest na zdecydowanie dobrym poziomie. Po 7 latach od odbudowy samochód nie wymaga większych nakładów finansowych i jest gotowy do regularnej eksploatacji, nawet w przypadku dalszych wypraw. Samochód zapewni jeszcze dużo emocji i wrażeń przyszłemu właścicielowi, a fakt, że auto należy do wczesnych serii pojazdu, tylko dodaje mu wartości.

VEHICLE HISTORY

The Triumph to be offered in the 1 July auction was made at the very beginning of the production run of that British roadster. According to the available documents, the car was imported to Poland in 1996. At some point in the past, the car was outfitted with an engine from a newer generation version. The car was purchased by its current owner in 2008. In 2008-2010, the car was completely renovated, which included frame reconstruction, body works, a new paint job and mechanical repairs. According to the repair bills, 35000 PLN were spent on parts alone. Since the renovation, the car was used sporadically for recreation purposes, with only 3000 km driven on sunny days. The repair works are of good quality. Now, seven years after the renovation, the car does not need any major financial expenditures and is ready to drive. The Spitfire on offer by Ardor Auctions has no missing parts and is ready even for longer trips to the countryside. Thanks to the complete renovation, the car will certainly bring a lot of thrills to its future owner and the fact that it is an early version of the model only adds to its character.

14

FERRARI GTB TURBO 1989

Nr nadwozia: 79796

Jeden z 44 wyprodukowanych egzemplarzy w wersji z ABS
Perfekcyjnie zachowane auto o przebiegu 25 000 kilometrów
Ostatnia seryjna Berlinetta Turbo przed 488GTB

cena wywoławcza: 330 000 zł (estymacja: 370 000 - 420 000)

Chassis number: 79796

One of the 44 examples of the ABS version made
Perfect condition with 25 000 km of mileage
The last series production Berlinetta Turbo prior to the 488GTB

Starting Bid: 330 000 PLN (Estimate: 370 000 - 420 000)
(78 500€/88 000 - 100 000€)

HISTORIA MODELU

Ferrari GTB Turbo z centralnie umieszczonym silnikiem jest wariacją na temat modelu 328. Oba auta często bywają mylone. Główna różnica tkwi jednak pod maską. Model GTB Turbo napędzany jest silnikiem V8 o relatywnie niewielkiej pojemności dwóch litrów – dla porównania 328 miało wolnossący silnik o pojemności 3.2. Dzięki zastosowaniu turbosprężarki udało się uzyskać moc na poziomie 254 KM przy 6500 obrotach na minutę. Powodem wprowadzenia wersji doładowanej były względy fiskalne – we Włoszech podatki od samochodu liczono według jego pojemności silnika. GTB Turbo przyspieszało do 100 km/h w 6.3 sekundy, a jego prędkość maksymalna wynosiła 253 km/h. Osiągi te były zbliżone do tych zapewnianych przez model z silnikiem wolnossącym. Oprócz GTB na rynku obecny był także model GTS. Litery ,,GT'' oznaczają ,,Gran Turismo'', natomiast B to Berlinetta (coupé), zaś S – Spider (,,targa-top''). Różnice pomiędzy tymi autami a ,,tradycyjnym'' 328 są – oprócz silnika – kosmetyczne. Należą do nich drobne zmiany w wyglądzie pokrywy silnika czy seryjna obecność niewielkiego spojlera dachowego, który w 328 wymagał dopłaty. W latach 1986-89 wyprodukowano 308 egzemplarzy wersji coupé 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 lipcowej jest jednym z ostatnich wyprodukowanych egzemplarzy GTB Turbo z całościowej puli 308 sztuk. Jest to wersja wyposażona w wypukłe felgi oraz ABS, których powstało zaledwie 44 sztuki. Jest to najrzadsza ,,Berlinetta'' w karoserii 328/GTB Turbo z wszystkich wypuszczonych na rynek odmian. Przebieg Ferrari wynosi 25 000 kilometrów, a jego stan zachowania jest wzorowy. Doskonale prezentuje się w klasycznym zestawieniu czerwonego lakieru z czarnym wnętrzem. Niemalże na wszystkich elementach występuje oryginalny lakier, a wnętrze wygląda jak nowe. Ani plastiki, ani skóra nie noszą widocznych śladów zużycia. Auto jest w bardzo dobrej kondycji od strony mechanicznej. Dwa lata temu wymieniono pasek rozrządu. W zeszłym roku zostały wymienione uszczelki miski olejowej, przewody olejowe, uszczelniacze wałków rozrządu oraz wykonano serwis olejowy. W ostatnim czasie auto zostało przejrzane pod kątem elektrycznym. Ferrari GTB Turbo, jest bardzo rzadkim samochodem, a wzorowy stan zachowania czyni go pożądanym obiektem kolekcjonerskim.

MODEL HISTORY

This two-seater mid-engine Ferrari is a variation on the 328 model, with which it is often confused. The main difference here is the power drive. The GTB Turbo, which is being discussed here, is powered by a V8 engine with a relatively small displacement of 2 litres. To compare, the 328 had a naturally aspirated 3.2 l engine. Thanks to the supercharger, the engine had as much as 254 BHP at 6500 RPM. The turbocharged version was introduced for fiscal reasons, as vehicle taxes were based on engine displacement in Italy. Performance (0 to 100 kph acceleration time of 6.3 seconds, top speed of 253 kph) was similar to that of the naturally aspirated model. In addition to the GTB Turbo, also the GTS Turbo was introduced. The "GT" means ,,Gran Turismo", while B stands for Berlinetta (coupé) and S for Spider ("targa-top"). Apart from the engine, the differences between those models and the traditional 328 are cosmetic, such as the redesigned engine cover or a roof spoiler as a standard while it was optional in the 328. During the production period between 1986 and 1989, 308 coupés and 828 Spiders were made. The GTB Turbo had no direct successor, as all versions of the 348, which succeeded the Ferrari 328, had naturally aspirated engines.
The car is one of 44 examples made with ABS fitted as standard.

VEHICLE HISTORY

The car offered by Ardor Auctions in the July auction is one of the last models of GTB Turbo, which had a total production run of 308 units. Only 44 examples of this version, which was fitted with raised wheel rims and ABS, were made. This is the rarest berlinetta with the 328/GTB Turbo body out of all versions made. The odometer reading is 25 000 km and the car is in the perfect condition. Visually, the car features the classic combination of red rosso paint job and black interior. Virtually all the parts have the original paint and the interior looks brand new, with no sign of wear on the plastics or leather. The car's mechanical and electrical systems and suspension are in a very good condition. Two years ago, the timing belt was replaced and last year oil sump gaskets, oil lines and camshaft seals were replaced and the oil systems were inspected. Recently, the car's electrical systems were inspected. The Ferrari GTB Turbo offered by Ardor Auctions is a very rare and highly sought after car whose perfect condition makes it a unique collector vehicle.

silnik: *2.0l, V8*	***Engine:*** *2.0l, V8*
moc: *254 konie mechaniczne*	***Power:*** *254 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów manualna, napęd na tylne koła*	***Other:*** *manual gearbox, rear wheel drive*
stan prawny: *sprowadzony, opłacony*	***Legal condition:*** *paid, not registered*

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

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

SV 393938

SV 393938

SV 393938

TURBO

393938

15

MASERATI SHAMAL 1992

Nr nadwozia: ZAM339B00MA300224

Jeden z 369 wyprodukowanych egzemplarzy
Bardzo rzadkie, stylowe, włoskie coupé
Zakup interesujący pod kątem inwestycyjnym

cena wywoławcza: 250 000 zł (estymacja: 300 000 - 350 000)

Chassis number: ZAM339B00MA300224

One of 369 examples made
A very rare and stylish Italian coupé
An interesting investment opportunity

Starting Bid: 250 000 PLN (Estimate: 300 000 - 350 000)
(59 500€-71 500 - 83 500€)

HISTORIA MODELU

Nazwa modelu „Shamal" pochodzi od gorącego, letniego wiatru występującego w rejonie Mezopotamii. Samochód ten powstawał w latach 1989-96. Jego nadwozie naszkicował Marcello Gandini, prawdziwy mistrz designu, który zasłynął wcześniej projektowaniem takich aut, jak Lamborghini Countach, Bugatti EB110 czy Alfa Romeo Montreal. Linia tylnego błotnika Shamala wyraźnie nawiązuje do wspomnianego modelu Countach. Projekt już w samych założeniach był wyjątkowy. Niezwykle krótkie coupé miało być napędzane potężnym silnikiem V8. Jednostka o pojemności 3,2-litra została wyposażona w podwójne doładowanie i generuje moc 326 koni mechanicznych. Maserati Shamal przyspiesza do setki w 5,3 sekundy, a jego prędkość maksymalna to 270km/h. Te osiągi nawet dziś wzbudzają respekt. Oprócz potężnej mocy samochód imponował również zaawansowaną technologią. Został wyposażony w system aktywnego zawieszenia, który pozwala na osobną regulację tłumienia każdego z kół. Produkcję zakończono w 1996 roku, po złożeniu zaledwie 369 sztuk. Za sprawą ograniczonej liczby egzemplarzy auto jest dziś niezwykle rzadkie na rynku kolekcjonerskim. Pojedyncze sztuki, które sporadycznie pojawiają się w ofertach zachodnich dealerów, osiągają często niebotyczne ceny. Zadbane Maserati Shamal może jeszcze znacznie zyskać na wartości w najbliższych latach.

HISTORIA EGZEMPLARZA

Jeden z najciekawszych samochodów na lipcowej aukcji Ardor Auctions opuścił fabrykę w Modenie w 1992 roku. Maserati Shamal w kolorze Dazing Black, z wnętrzem w odcieniu Pelle Grigia trafił do Polski 13 lat temu i od samego początku był w rękach jednego właściciela. Karoseria auta została ponownie polakierowana kilka lat temu.W ciągu ostatnich kilku miesięcy auto zostało wypolerowane, co przywróciło lakierowi jego dawny blask. Wnętrze prezentuje się bardzo dobrze. Zarówno skóra, jak i alcantara na desce rozdzielczej zostały poddane czyszczeniu. Mankamentami pojazdu są: pęknięta klamka drzwi pasażera, zepsuty mechanizm popielniczki z tyłu oraz amortyzatory tylnej klapy, które wymagają wymiany. Poza tymi drobnymi usterkami samochód jest przygotowany do eksploatacji. W ostatnim czasie był serwisowany w warszawskim warsztacie, który specjalizuje się w naprawach włoskich aut sportowych. Maserati Shamal to nietuzinkowe auto sportowe, które swoją rzadkością jak i osiągami przyprawia o ciarki wielbicieli motoryzacji. Jego stan techniczny, jak i wizualny, są wysoce zadowalające – dzięki temu nowy właściciel może liczyć na wysoką stopę zwrotu z inwestycji na przestrzeni kilku lat, w międzyczasie mając możliwość poruszania się niezwykle stylowym coupé.

MODEL HISTORY

The Maserati Shamal, named after a hot summer wind that blows in the region of Mesopotamia, was developed between 1989 and 1996. The car was designed by the master designer Marcello Gandini, famous for the Lamborghini Countach, Bugatti EB110, and Alfa Romeo Montreal. The profile of the rear wheel well is a clear reference to the Countach. The car was unique even in its design. The very short coupé powered by a powerful V8 has been an eye-catcher since the very beginning. The power drive with a displacement of 3.2 litres was twin-turbocharged and put out 326 BHP. That translated to very good performance for the time: 0-100 kph in 5.3 seconds and top speed of 270 kph are impressive even today. In addition to the engine power, the Shamal was also a highly technologically advanced design, since it was fitted with an adaptive suspension, with variable damping rates for each wheel. The production ended in 1996 after only 369 examples of the model were made. As a result of the very limited production run, the model is now very rare on the collector market. Those examples that are sporadically found in the offer of Western car dealers often reach exorbitant prices. Well-preserved examples may still increase in value significantly in the incoming years.

VEHICLE HISTORY

This shining star of the coming Ardor Auctions auction was made in the Modena factory in 1992. The car, outfitted with the Dazing Black paint job and the Pelle Grigia interior, was imported to Poland 13 years ago and has had a single owner since that. The car was repainted several years ago and looks good now. The paint job was polished several months ago, which restored its lustre. The interior looks very good, with leather and alcantara on the dashboard cleaned. The flaws are as follows: cracked passenger door handle, broken rear ashtray mechanism and rear hatch dampers in need of replacement. Apart from those minor flaws, the Shamal is ready to drive and was recently inspected at a repair shop in Warsaw that specialises in repairs of Italian sports cars. An uncommon sports car that catches the eye of every fan of Italian cars and is in a highly satisfactory technical and visual condition – thanks to those features, the new owner can expect a high return on investment in a few years and will have a stylish coupé to drive in the meantime.

silnik: *3.2l, V8*	***Engine:*** *3.2l, V8*
moc: *326 koni mechanicznych*	***Power:*** *326 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów manualna 6-biegowa, napęd na tylne koła*	***Other:*** *6-speed manual gearbox, rear wheel drive*
stan prawny: *zarejestrowany w Polsce*	***Legal condition:*** *registered in Poland*

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

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

Shamal

16

JAGUAR E-TYPE 1968

Nr nadwozia: 1E78808BW

Najpiękniejszy samochód wszechczasów według Enzo Ferrari
Bardzo rzadki model - seria 1.5
Samochód po bardzo starannej odbudowie

cena wywoławcza: 300 000 zł (estymacja: 350 000 - 400 000)

HISTORIA MODELU

Ten brytyjski samochód, stanowiący ikonę stylu i elegancji lat 60-tych, zadebiutował na salonie w Genewie w roku 1961, wzbudzając zachwyt publiczności. Nadwozie zostało zaprojektowane przez Malcolma Sayera i 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 motoryzacji''. 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 nadwozia: dwudrzwiowe, dwuosobowe coupé, roadstera i wprowadzone w 1966 roku coupé 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, rzędowym silnikiem typu XK. W E-typie miał on pojemność 3.8 litra i moc 269 KM. Pozwalał on na osiągnięcie 100km/h w czasie poniżej 7 sekund. Jeszcze w pierwszej serii modelu, począwszy od grudnia 1964 roku, zaczęto montować nowszy, 4.2 litrowy motor. Miał taką samą moc co poprzednik, wytwarzał natomiast większy moment obrotowy (385 zamiast 353 Nm). W roku 1967 na rynku pojawiła się zmodyfikowana wersja Jaguara, tak zwana ,,seria 1.5'' wyposażona w silnik 4.2. Ze względu na restrykcyjne prawo dotyczące emisji spalin na rynku amerykańskim, potrójne gaźniki SU zostały zastąpione dwoma urządzeniami firmy Stromberg, co obniżyło osiągi do 245 koni mechanicznych. Seria 1.5 była produkowana od 1967 do 1968 roku i była najrzadszym modelem tego legendarnego auta. Łącznie powstało 6726 egzemplarzy, z czego 2801 aut z otwartym nadwoziem. E-Type od dawna cieszy się ogromną popularnością wśród kolekcjonerów. Ceny tego Jaguara stale rosną, seria 1.5 natomiast, jest najbardziej cenioną zaraz po początkowej serii 1.

Chassis number: 1E78808BW

The most beautiful car ever made according to Enzo Ferrari
A very rare model - Series 1.5
Very meticulously reconstructed

Starting Bid: 300 000 PLN (Estimate: 350 000 - 400 000)
(71 500€/83 500 - 95 500€)

MODEL HISTORY

This British car, an icon of 1960s' style and elegance, debuted at the 1961 Geneva Motor to delighted audience. The car body was designed by Malcolm Sayer and featured light, streamlined bodylines with an elongated bonnet. Enzo Ferrari himself commented on the styling of the E-Type, calling it "the most beautiful car ever made". Innovative features for that time included independent rear suspension designed by Bob Knight. The E-Type also featured front and rear disk brakes, as standard since the XK150 model. Customers could choose from three body forms: a two-door two-seater coupé, a roadster and a 2+2 coupé introduced in 1966. The last version featured a longer wheelbase. The first series of the model was powered by the 6-cylinder inline XK engine known from previous Jaguars. The engine variant used in the E-Type displaced 3.8l and produced 269 BHP, accelerating the car from 0 to 100kph in less than 7 seconds. In December 1964, the Series 1 started featuring a newer 4.2l engine. The newer engine had the same power as its predecessor, but an increased torque (385 instead of 353Nm). In 1967, a modified version of the Jaguar was introduced, the so-called "Series 1.5'' equipped with a 4.2l engine. As a result of stringent US emission regulations, the triple SU carburettors were replaced by twin Stromberg units, which reduced performance to 245 BHP. Series 1.5 was produced between 1967 and 1968 and was the rarest version of that legendary car. A total of 6726 units were made, including 2801 open tops. The E-Type has long enjoyed great popularity among collectors. The prices for that model have been steadily increasing, with Series 1.5 being the second highly valued after the initial Series 1.

silnik: *4.2l, R6*	***Engine:*** *4.2l, I6*
moc: *245 koni mechanicznych*	***Power:*** *245 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów automatyczna, napęd na tylne koła*	***Other:*** *automatic gearbox, rear-wheel drive*
stan prawny: *sprowadzony, opłacony*	***Legal condition:*** *paid, not registered*

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

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

E TYPE
JAGUAR
4.2

HISTORIA EGZEMPLARZA

Błękitny Jaguar E-Type coupé to samochód pochodzący ze Stanów Zjednoczonych, a konkretniej z Kalifornii. Samochód został wyprodukowany w 1968 roku i jest to rzadka przejściowa wersja o oznaczeniu 1.5. Przed sprowadzeniem do Polski samochód nie był używany co najmniej piętnaście lat, wiele wskazuje jednak na to, że stał nieużytkowany nawet i jeszcze dłużej. Na miejscu w Polsce został rozebrany do ostatniej śrubki i złożony z powrotem przy użyciu zachowanych części oraz nowych komponentów bardzo wysokiej jakości, kupowanych u renomowanych sprzedawców. W procesie odbudowy, który trwał około trzech lat, starano się jak najbardziej zbliżyć do fabrycznego stanu auta, zachowując przy tym rzemieślniczną precyzję i unikając wszelkich kompromisów. Przywrócono pierwotny kolor oraz na nowo obszyto całe wnętrze, dobierając materiały jak najbardziej odpowiadające tym oryginalnym. Pozwolono sobie jedynie na nieznaczne modernizacje, jak montaż bezdętkowych opon. Samochód jest wręcz w zjawiskowym stanie, tak jakby prosto zjechał z taśmy produkcyjnej. Wszystko jest w nim sprawne, a jego osiągi i parametry bez wątpienia odpowiadają danym technicznym oficjalnie podawanym przez Jaguara. Z drugiej strony takie auto, poza swoimi walorami estetycznymi, jest również doskonałą inwestycją, zakup klasycznego E-Type'a na pewno zwróci się już po kilku latach.

VEHICLE HISTORY

The blue Jaguar E-Type coupé was imported from California, United States. The car was made in 1968 and is an example of the rare transitional Series 1.5. Before the car was imported into Poland, it was disused for at least 15 years or longer. In Poland, it was taken apart and reconstructed with the use of the surviving parts and new top quality components purchased from reputable vendors. The reconstruction process, which took three years tried to bring the car as close to its factory condition as possible, while retaining precision craftsmanship and avoiding any compromises. The original paint job was restored and the interior was reupholstered, with the use of materials as close to the original as possible. Only minor modernisation was allowed, such as tubeless tyres. The car is in an amazing condition and looks brand new. All the car's components are working and performance and parameters are certain to match the Jaguar's official technical specifications. In addition to its aesthetical value, such a car is also an excellent investment. The purchase of this vintage E-Type will certainly bring profit in a couple of years.

17

FIAT 500 1975

Nr nadwozia: 5225953

Absolutna ikona włoskiej motoryzacji
Auto w bardzo ciekawej specyfikacji
Stylowe dodatki w postaci felg i kufra

cena wywoławcza: 35 000 zł (estymacja: 45 000 - 55 000)

HISTORIA MODELU

Fiat 500 nie tyle zmotoryzował powojenną Italię, co stał się wręcz symbolem włoskiego stylu życia, designu i jednym z bardziej lubianych samochodów wszechczasów. Model zadebiutował w 1957 roku. Odbudowujące się po wojnie Włochy potrzebowały taniego, masowego auta. Od 1955 roku dostępny na rynku był mocno zbliżony model 600. Fiat zdecydował się jednak na wprowadzenie do gamy pojazdu jeszcze mniejszego. Pięćsetka miała zaledwie 2,97 metra długości. Karoserię zaprojektował Dante Giacosa. Dwucylindrowy silnik chłodzony powietrzem umieszczono z tyłu. Napęd był przekazywany na tylną oś. Co ciekawe, nie zastosowano tu silnika dwusuwowego, montowanego w podobnych autach konkurencyjnych marek. Pierwsza wersja Fiata 500 osiągała moc 13,5 KM z 497 cm^3 pojemności. Do podstawowego wyposażenia należał rolldach, drzwi zaś otwierały się w stronę przeciwną do kierunku jazdy. Mocniejsza wersja Sport miała silnik rozwiercony do 499 cm^3. Pojemność ta stała się standardem w roku 1960, a moc wzrosła do 17 KM. Późniejsze wersje, począwszy od produkowanego od 1965 roku – 500F – miały już drzwi otwierane w tradycyjnym kierunku. Stopniowo unowocześniano także wnętrze auta i dodawano coraz więcej elementów poprawiających komfort podróżowania. Występowały również edycje sportowe modyfikowane przez firmy Abarth, czy Giannini. Oferowano także nadwozie kombi (Giardineria) czy stosunkowo rzadkie Jolly Ghia, z materiałowym dachem i bez drzwi. Produkcję zakończono w 1975 roku. Przez ostatnie trzy lata Fiat 500 występował w ofercie producenta równolegle ze swym następcą – modelem 126. Była to odmiana 500R wzbogacona o zsynchronizowaną skrzynię biegów. Ogółem wyprodukowano niemal 4 miliony egzemplarzy tego uroczego samochodu. Mimo tego jest dość poszukiwanym klasykiem – zwłaszcza od czasu debiutu nowoczesnej wersji Fiata 500. Z drugiej strony, w swojej ojczyźnie nadal można spotkać 500-tki służące jako auto do codziennej jazdy.

Chassis number: 5225953

An undisputed icon of the Italian automobile industry
Very interesting trim
Stylish accessories such as rims and external trunk

Starting Bid: 35 000 PLN (Estimate: 45 000 - 55 000)
(8 300€/10 700 - 13 000€)

MODEL HISTORY

The Fiat 500 not only motorised the post-war Italy, but became the symbol of the Italian way of life and design and one of the most-liked cars of all time. The model was launched in 1957. At the time, Italy, which was recovering from the war, needed a cheap, mass-market car. Since 1955, the very similar 600 model was available on the market. Still, Fiat decided to introduce an even smaller model. The 500 was only 2.97m long. The body was designed by Dante Giacosa. The air-cooled two-cylinder engine was rear-mounted, with rear wheel drive. Interestingly, the car did not feature a two-stroke engine, which was a popular solution at the competing brands. The first version Fiat 500 had a 497cc engine, which produced 13.5 BHP. A more powerful Sport version featured an engine bored out to 499cc. That displacement became a standard feature in 1960 and engine power increased to 17 BHP. Later versions, starting from the 500F produced from 1965, featured front-hinged doors. The interior was also gradually better equipped and trimmed. There was a number of sports editions on the market offered by carmakers such as Abarth or Giannini. The 500 was also available in an estate version (Giardineria) or as a relatively rare doorless Jolly Ghia with canvas roof. The model was retired in 1975. During the last three years, the Fiat 500 was sold alongside its successor, the Fiat 126. That last version of the model was the 500R, which featured a synchromesh gearbox. In total, nearly 4 million units of that charming model were made. Nevertheless, it is a relatively highly sought after vintage car, in particular since the launch of the new Fiat 500. On the other hand, there are still some original 500s in daily use in Italy.

silnik: *0.5l, R2*	***Engine:*** *0.5l, I2*
moc: *18 koni mechanicznych*	***Power:*** *18 break horsepower*
inne dane: *dwudrzwiowy, napęd na tył, silnik montowany za tylną osią*	***Other:*** *two-door, rear wheel drive, engine behind rear axle*
stan prawny: *sprowadzony, opłacony*	***Legal condition:*** *paid, not registered*

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

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

HISTORIA EGZEMPLARZA

Fiat 500 został sprowadzony do Polski z Verony, gdzie był własnością jednej rodziny od 1975. Auto wciąż posiada pierwszy dowód rejestracyjny wydany w tym samym roku. Jest to model 500r z silnikiem wzmocnionym do 18 koni mechanicznych oraz zsynchronizowaną skrzynią biegów, co sprawia że prowadzenie jest nieco łatwiejsze i zarazem przyjemniejsze. Cztery lata temu nadwozie zostało ponownie polakierowane. Po przyjeździe do Polski Fiat przeszedł gruntowny przegląd wraz z usunięciem wszelkich usterek. Samochód zyskał nowe pokrycia siedzeń oraz czerwoną wykładzinę wewnątrz, a także nowe felgi aluminiowe wraz z oponami. Powłoka lakiernicza została odświeżona z największą dbałością. W tym efektowym i kontrastowym zestawieniu kolorystycznym auto robi naprawdę doskonałe wrażenie. Dodatkowe akcesoria w postaci felg, pasów na karoserii układających się w barwy Italii oraz tylnego kufra, sprawiają, że „Fiacik" wygląda jeszcze bardziej rasowo i ikonicznie. Z pewnością będzie się wyróżniał nie tylko w trakcie rekreacyjnych przejażdżek po polskich drogach, ale również na zlotach pojazdów zabytkowych, również takich skupiających wyłącznie włoskie klasyki.

VEHICLE HISTORY

This Fiat 500 was imported to Poland from Verona, where it was owned by a single family since 1975. The first registration card issued in 1975 is still available. The car is the 500R model featuring an engine boosted to 18 BHP and a synchromesh gearbox, which makes it easier and more pleasurable to drive. Four years ago, the body was repainted. After it was imported, the Fiat was thoroughly inspected and all the defects were repaired. The car now features new seat upholstery, red interior, new aluminium rims and tyres. The paint job was refreshed with great care. The car looks now really well in the flashy, high-contrast livery. The extra accessories such as the rims, Italian-flag coloured body stripes and the external trunk make this small Fiat even more racy and iconic. The car will certainly catch eyes not only during pleasure drives on Polish roads but also at vintage car shows, including Italian only car shows.

18

JUNAK M10 1961

Nr ramy: 36623

Niezwykłe znalezisko z okresu PRL
Bardzo niski przebieg 800 km
Egzemplarz o charakterze muzealnym

cena wywoławcza: 45 000 zł (estymacja: 55 000 - 70 000)

Chassis number: 36623

Incredible finding from the period of the Polish People's Republic (PRL)
Exceptionally low mileage of 800 km
Vehicle of museum value

Starting Bid: 45 000 PLN (Estimate: 55 000 - 70 000)
(10 700€/13 000 - 16 700€)

HISTORIA MODELU

W latach 1956-1965 wyprodukowano łącznie 91 400 motocykli Junak różnych odmian. Model M10 wprowadzono do produkcji w grudniu 1959. Junaki montowane były w Szczecińskiej Fabryce Motocykli. Projekt motocykla, opracowany w latach 1951-52 w Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego przez zespół pod kierunkiem J. Ignatowicza, przewyższał technologicznie wiele motocykli innych renomowanych producentów. Stworzyli go doświadczeni konstruktorzy opierając się jeszcze na przedwojennych dokonaniach, stąd tak wiele podobieństw w konstrukcji silnika Junaka do Sokoła 600 i 500.

Wiele Junaków wyeksportowano między innymi do Węgier, Bułgarii, Turcji, Wenezueli, Mongolii i na Kubę. Junaki sprzedawano także w USA, w tym model szosowo-terenowy nazwany ,,Scrambler". Junak używany był przez Milicję Obywatelską jako motocykl pościgowy. Wykorzystywano go też w wyścigach motocrossowych i rajdach terenowych. W 1959 na specjalnie przystosowanym Junaku ustanowiono polski rekord prędkości motocykla – 149,3 km/h.

Ówczesne realia gospodarcze oraz niekorzystna lokalizacja zakładów powodowały trudności z utrzymaniem wymaganej jakości. Junak był również dość drogi jak na ówczesne możliwości finansowe społeczeństwa. W konsekwencji załamanie rynku motocykli ciężkich doprowadziło do zakończenia produkcji w 1965 roku.

Charakterystyczny odgłos z rury wydechowej oraz hałaśliwa praca rozrządu umożliwia łatwe rozpoznanie Junaka nawet ze znacznej odległości. Przez niektórych był on nawet nazywany ,,polskim Harleyem". Pomimo ewidentnych wad konstrukcyjnych darzono go sporą sympatią, z czasem zyskał wręcz miano motocykla kultowego.

HISTORIA EGZEMPLARZA

Prezentowany przez Ardor Auctions Junak M10 z roku 1961 to prawdziwy ewenement. Motocykl został dosłownie wyciągnięty ze stodoły w jednej z wsi województwa opolskiego. Stan licznika wskazuje 819 kilometrów i jest to oryginalny przebieg. Poprzedni właściciel rzadko użytkował motocykl, a po pewnym czasie schował go w sianie i został ponownie odkryty dopiero kilka lat temu. Po zakupie przez obecnego nabywcę Junak został rozebrany, wyczyszczony i ponownie złożony, jednak bez żadnych ingerencji w oryginalny stan zachowania. Nawet mocowanie fotela pozostawiono jedynie na pojedynczej śrubie, tak jak w momencie znalezienia eksponatu. W przypadku tego motocykla możemy właśnie mówić o potencjale muzealnym. Jego wartość staje się tym większa, gdy uświadomimy sobie wyjątkową historię Junaka, pierwszy powojenny czterosuw, uważany za jeden z najlepszych polskich motocykl XX wieku.

MODEL HISTORY

In the years 1956-1965, overall a total of 91 400 various motorcycles were produced. Model M10 was introduced into production in December 1959. Junak vehicles were produced in the Szczecin Motorcycle Factory. The project of motorcycle, which was elaborated in the years 1951-52 in the Design Office of Motorcycle Industry by the team led by J. Ignatowicz, exceeded technologically many motorcycles of renowed producers. The project was developed by experienced engineers inspired by pre-war achievements, which resulted in many similarities to the construction of Sokół 600 and 500 engine.

A number of Junak motorcycles were exported to Hungary, Turkey, Venezuela, Mongolia and Kuba, among others. They were also sold in the United States, including the road and off the road model called "Scrambler". Junak was also used by the so-called Citizen Militia [the unit of the security service apparatus] as a pursuit vehicle. It was used in motocross races as well as in rally raids. In 1959, on a specially designed Junak, a Polish speed motorcycle record was set – 149,3 km/h.

The economic situation in the country at that time and unfavourable location of the factory contributed to the difficulties in maintaining desired standards. Junak was also too expensive taking into consideration financial capabilities of the Polish society at that tme. As a result of the heavy motorcycle market failure, the production of Junak was ceased in 1965.

The characteristic sound coming from the exhaust pipe and loud work of the engine timing system make it possible to recognize Junak even from a great distance. Junak was even called "Polish Harley". Despite obvious structural defects Junak was loved and gained a cult following.

VEHICLE HISTORY

Junak M10 coming from the year 1961 is a unique maschine. It was virtually drown from the barn located in one of the villages in Opole province. The counter shows 819 km and it is an original mileage. The previous owner used the motorcycle very rarely and after some time hid it in hay. It was only a few years ago that Junak was descovered. As soon as Junak was purchased by a new owner, it was dismantled, cleaned and reassembled but without damaging its original conservation status. Even the seat is fixed on a single screw as at the moment of finding the maschine. In the case of this vehicle we may say about museum potential. Its value is greater, if we are aware of the unique history of Junak – the first post-war four stroke, considered one of the best Polish motorcycles of the twentieth century

silnik: *349 cm³, 1-cyl.*	***Engine:*** *349 cm³, 1-cyl.*
moc: *19 koni mechanicznych*	***Power:*** *19 break horsepower*
inne dane: *skrzynia biegów manualna 4-biegowa*	***Other:*** *four-speed manual gearbox*
stan prawny: *niezarejestrowany*	***Legal condition:*** *not registered*

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

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

20
40
60
80
100
120
140
160

19

SIMSON AWO 350 ESKORTE 1957

Nr ramy: 194665

Kultowy Simson w bardzo rzadkiej wersji
Pojazd po doskonałej odbudowie
Gratka dla kolekcjonerów maszyn z NRD

cena wywoławcza: 26 000 zł (estymacja: 35 000 - 45 000)

HISTORIA MODELU

Motocykl AWO 425 był w dużej mierze wzorowany na motocyklu BMW R 23 i mógł konkurować z produkowanym na zachodzie motocyklem BMW R 25. Ten opływowy motocykl sportowy, dość dobrze wyposażony, świetnie przyjął się na rynku. Jego dodatkową zaletą była możliwość dołączenia bocznego kosza dla pasażera.

Podstawową trudnością w procesie produkcji motocykla okazała się terminowość dostaw podzespołów, takich jak: oświetlenie, iskrowniki, akumulatory, tłoki, pierścienie tłokowe, itd.

W miarę upływu czasu i rozbudowy zakładów, produkcja motocykli ciągle rosła. Plan narzucony przez rząd ZSRR i NRD przewidywał przeniesienie produkcji motocykli do konkurencyjnych zakładów MZ w Zschopau. Fabryka w tym czasie rozpoczęła w 1955 roku produkcję motorowerów, która przyniosła nie mniejszą sławę.

AWO 425 ma pojemność 247 ccm i moc 12KM. Napęd jest przenoszony przez wał Kardana, ponieważ w sektorze wschodnim po wojnie nie było zakładów produkujących łańcuchy motocyklowe. AWO 425 został wyposażony w 4-biegową nożną skrzynię biegów, z pomocniczą ręczną dźwignią, ta jednak okazała się zbyt słaba i została odpowiednio zmodyfikowana.

Od stycznia 1957 r. nazwa AWO 425 została, szczególnie pod wpływem klientów eksportowych z Niemiec Zachodnich, zmieniona na „Simson 425". W 1961 roku zakończono produkcję motocykli AWO 425, wyprodukowano łącznie 212611 egzemplarzy.

HISTORIA EGZEMPLARZA

Bardzo rzadki model Simsona AWO 350 Eskorte bazował na modelu 425, był jednak wyposażony w silnik z modelu 350 GS. Jak wskazuje nazwa pojemność silnika zwiększono do 350 cm³ i zastosowano silniejszy wał korbowy. W tym celu powstał aluminiowy cylinder z tuleją żeliwną. Jednocześnie wzmocniono sprzęgło, ramę w krytycznych miejscach, tylny wahacz, zmieniono sprężyny i teleskopy, powiększono rozmiar kół. Powstało około 30 sztuk takich motocykli, które z jednej strony służyły do eskortowania enerdowskich dygnitarzy za rządów Waltera Ulbrichta, z drugiej zaś mogły być w pewnym sensie nieoficjalnymi prototypami modelu AWO E 350, który ostatecznie nigdy nie wszedł do produkcji.

Prezentowany egzemplarz został zakupiony w formie zdekompletowanej na targu motocyklowym w Dreźnie. Odbudowa motoru trwała ponad pół roku. Udało się odtworzyć oryginalne malowanie oraz pełną galanterię pokazowego pojazdu, niestety brakowało oryginalnego cylindra o pojemności 350 cm³, który w trakcie restauracji zastąpiono tym z modelu 425, o pojemności 250 cm³. Mimo tego ubytku motocykl wciąż prezentuje bardzo wysoką wartość kolekcjonerską jako niezwykle rzadki okaz legendarnej marki Simson.

.

silnik: *250 cm³, 1-cyl.*

moc: *12 koni mechanicznych*

inne dane: *skrzynia biegów manualna 4-biegowa*

stan prawny: *niezarejestrowany*

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

Frame number: 194665

Cult Simson in a very rare version
Car after meticulous renovation process
A unique occasion for the collectors gathering the maschines from East Germany

Starting Bid: 26 000 PLN (Estimate: 35 000 - 45 000)
(6 200€/8 300 - 10 700€)

MODEL HISTORY

Motorcycle AWO 425 was to a great extent modelled on a motorcycle BMW R 23 and could compete with the motorcycle BMW R 23, which was produced in the West. This sporting motorcycle with a streamlined shape and sufficient equipment gained market successfully. Its additional asset was a possibility to fix a pannier for a passenger. In the production process, a number of problems were posed by a timely delivery of units, such as lighting, ignition manetos, batteries, pistons, piston rings, etc.

Over the time and in the course of extending factories, the production of motorcycles was constantly growing. The plan imposed by the governments of USSR and GDR provided for moving the production to the competing factories MZ in Zschopau. In the year 1955, the factory started the production of cycles, which brought no less fame. AWO 425 has engine of 247 ccm and 12 break horsepower. The power is transmitted by a Kardan shaft, because of the lack of the factories manufacturing motorcycle chains in the post-war period in the Eastern block countries. AWO 425 was equipped with four speed legged gearbox, with the aid of a hand lever, which turned out to be inefficient, therefore, it was adequately modified. In January 1957, under the influence of clients coming from West Germany, the name AWO 425 was changed into "Simson 425". In 1961, the production of motorcycles AWO 425 was ceased. Overall a total of 212611 vehicles were manufactured.

VEHICLE HISTORY

A very rare model Simson AWO 350 Eskorte was based on a model 425, however, it was equipped with an engine of the model 350 GS. As the name itself indicates, the engine displacement was increased to 350 ccm and stronger crankshaft was used. To that end, aluminium cylinder with a cast-iron casing was designed. At the same time, the clutch, the frame in the most demanding places, the rear balance leveler were strengthened, telescopes and springs were replaced, as well as the size of the wheels was increased. 30 vehicles of this model were produced. On the on hand, they were used to escort dignitaries from East Germany during the rule of Walter Ulbricht, on the other hand they could be not official prototypes of AWO E 350 model, which has never been launched.

The vehicle in question was purchased as an incomplete item on the motorcycle market in Dresden. The renovation process lasted for half a year. The works succeeded in bringing back its original painting along with all accessories of the demonstration vehicle. Unfortunately, the authentic cylinder of capacity 350 cm³ was missing, therefore, during the restoration works it was replaced with the one of the model 425 of capacity 250 cm³. Despite this flaw, the motorcycle presents a very high value for collectors being an inredibly rare vehicle of legendary Simson brand.

Engine: *250 cm³, 1-cyl.*

Power: *12 break horsepower*

Other: *four-speed manual gearbox*

Legal condition: *not registered*

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

20

VESPA GS150

Najbardziej rozpoznawalny włoski skuter
Pojazd po kompletnej renowacji
Dodatkowe chromowane akcesoria

cena wywoławcza: 14 000 zł (estymacja: 16 000 – 24 000)

The most recognisable Italian motor scooter
Fully renovated
Extra chrome accessories

Starting Bid: 14 000 PLN (Estimate: 16 000 - 24 000)
(3 300€/3 800 - 5 700€)

HISTORIA MODELU

Skutery marki Vespa kojarzą nam się przede wszystkim z obrazem wąskich włoskich uliczek oraz kadrami z filmu „Rzymskie Wakacje" z Audrey Hepburn i Gregorym Peckiem. To właśnie na lata 50-te XX wieku przypadł rozwój tej marki. Pierwsza Vespa została wyprodukowana w 1946 roku dzięki myśli włoskiego inżyniera, Corradino D'Asciano. Jednoślady te miały za zadanie być tańszą alternatywą dla samochodów i dzięki temu trafiały do masowego odbiorcy. Proste w obsłudze i niezwykle użyteczne skutery podbiły serca Włochów. Pierwsze modele napędzane były jednostkami o pojemności 98cm^3 połączona z manualną skrzynią biegów sterowaną manetką, na wyposażeniu znajdowało się koło zapasowe. Tani i łatwy w prowadzeniu środek transportu wpisał się również w historię powojennych Włoch. GS150, a właściwie Grand Sport 150, stał się chyba najbardziej charakterystycznym i rozpoznawalnym modelem spod znaczku Vespa. Zadebiutował na rynku w 1955 roku. Skuter był napędzany jednocylindrowym silnikiem o pojemności 150cm^3. Dzięki ekspansji, skutery te były doceniane nie tylko w rodzimych Włoszech, ale na całym świecie. Modele GS są od lat cenione na rynku kolekcjonerskim. Coraz trudniej znaleźć dobrze zachowany egzemplarz, a ceny tego skutera stale rosną.

HISTORIA EGZEMPLARZA

Vespa trafiła w ręce obecnego właściciela w 2007 roku. Skuter był częścią większej kolekcji. Dzięki doświadczeniu z innymi jednośladami właściciel poddał skuter kompletnej odbudowie, która obejmowała prace blacharskie, lakiernicze oraz mechaniczne (w tym generalny remont silnika). Dzięki wysokiej jakości renowacji skuter prezentuje się niezwykle dobrze. Czarny lakier jest w stanie bardzo dobrym, a wszystkie elementy dodatkowe podkreślają charakter Grand Sporta. Właściciel dysponuje kompletem rachunków potwierdzających cały proces odbudowy. Na dzisiaj skuter wymaga serwisu uruchomieniowego po kilkuletnim postoju, należy również uzupełnić brak linki prędkościomierza. Ponadczasowa Vespa to idealny dodatek do kolekcji zabytkowych pojazdów, ale również nietuzinkowy pojazd miejski. Pojazd nie posiada dokumentów rejestracyjnych, dlatego konieczne będzie zarejestrowanie jako pojazd historyczny. Skuter został opisany na łamach czasopisma Automobilista 11/2012.

MODEL HISTORY

Vespa motor scooters conjure the images of narrow Italian streets and the "Roman Holiday" feature film starring Audrey Hepburn and Gregory Peck. It was in the 1950s when the brand was developing. The first Vespa was produced in 1946 basing on the design by the Italian engineer Corradino D'Asciano. The motor scooter was intended to be a cheaper alternative to a car, therefore readily available to the general public. The easy to ride and immensely practical motor scooters won the Italians' hearts. The first models were powered by a 98cc engine coupled with a manual lever-operated gearbox and featured a spare wheel. This cheap and easy to ride means of transportation won a place in the history of post-war Italy. The GS150, or the Grand Sport 150, became arguably the most characteristic and readily recognisable Vespa model. The model was launched in 1955. The motor scooter was powered by a 1-cylinder 150cc engine. Thanks to international sales, the scooters were highly appreciated not only in Italy but all over the world. The GS models have been highly regarded on the collector market for many years now. It is more and more difficult to find a well-preserved example and the prices for the motor scooter have been on the increase.

VEHICLE HISTORY

The current owner acquired the Vespa in 2007 as a part of a larger collection. Basing on his experience with other two-wheelers, the owner did a complete renovation of the scooter involving body works, paint job and mechanical repairs (including the general overhaul of the engine). Thanks to the high-quality renovation, the motor scooter looks very good. The black paint is in a very good condition and all the extra accessories highlight the Grand Sport's character. The owner has all the billing documents as evidence of the renovation process. Currently, the scooter is in need of a pre-launch inspection after several years of disuse. The speedometer cable also needs to be replaced. The evergreen Vespa is a perfect addition to a collection of vintage vehicles and a remarkable city vehicle. The motor scooter has no registration documents so it needs to be registered as a historical vehicle. The motor scooter was featured in the Automobilista 11/2012 magazine.

silnik: *150cm^3, 1-cyl.*	***Engine:*** *150cc, 1-cylinder*
inne dane: *skrzynia biegów manualna 4-biegowa*	***Other:*** *manual 4-gear gearbox*
stan prawny: *niezarejestrowany*	***Legal condition:*** *unregistered*

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

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

Vespa GS

Vespa

0
20
40
60
80
100
120

Vespa

21

WIATKA WP-150 1961

Nr ramy: 74022

Ciekawy przykład radzieckiej myśli technicznej
Pojazd po kompleksowej renowacji
Kompletna polska historia

cena wywoławcza: 8 000 zł (estymacja: 10 000 - 15 000)

Frame number: 74022

An interesting example of Soviet technology
Fully renovated
Complete Polish history

Starting Bid: 8 000 PLN (Estimate: 10 000 - 15 000)
(1 900€/2 400 - 3 600€)

HISTORIA MODELU

Lata 50-te XX w. to czas rozwoju segmentu skuterów na zachodzie Europy. W tym samym czasie kraj bloku wschodniego nie mogły się pochwalić podobnymi produktami. W 1956 roku w ZSRR zapadła decyzja o wdrożeniu do produkcji małego jednośladu, który spełniałby rolę prostego, indywidualnego środka transportu, wzorem zachodnich konstrukcji. Dokładnie tak jak w przypadku licznych zdobyczy techniki, radzieccy inżynierowie zdecydowali się skopiować gotowe rozwiązanie. Wybór padł na włoskie konstrukcje (Vespa), a zadanie to przypadło Wiatsko-Polańskiemu Zakładowi Budowy Maszyn, który dotychczas specjalizował się w produkcji zbrojeniowej. W drugiej połowie 1956 roku zaprezentowano 3 prototypowe egzemplarze Wiatki. W stosunku do swojego protoplasty, Vespy GS150, skuter był wyposażony w słabszy silnik oraz 3- a nie 4-biegową przekładnię. Z zewnątrz skutery były do złudzenia podobne do swoich włoskich wzorców. Nawet emblemat Вятка (Wiatka), zdawał się być stylizowany na czcionkę stosowaną na skuterach Vespa. Produkcja seryjna ruszyła dopiero rok później, pod koniec 1957 roku. Wiatka charakteryzowała się mocą 4,5 KM (w późniejszych wersjach po 1959 r. 5,5 KM), natomiast prędkość maksymalna wynosiła 70km/h. Skutery te z ceną wynoszącą 320 rubli były jednym z najtańszych środków transportu na rynku radzieckim. Produkcja trwała łącznie przez 10 lat i została zakończona w 1967 roku.

MODEL HISTORY

The 1950s were a time of development of motor scooters in Western Europe. At the time, the Eastern Bloc countries made no similar products. In 1956, the Soviet authorities decided to launch the production of a small two-wheeler that would serve as a simple means of individual transportation, inspired by the Western models. As was the case for a number of other technologies, the Soviet engineers decided to reverse-engineer an existing solution. The Italian Vespa motor scooters were selected and the task was assigned to the Vyatsko-Polyanskiy Engineering Plant, which hitherto specialised in military production. In late 1956, three Vyatka prototypes were presented. Compared to its Vespa predecessor, the Vyatka featured a weaker engine and a 3-gear, instead of a 4-gear, gearbox. Externally, the motor scooter was very similar to the Italian Vespa. Even the Вятка (Vyatka) logo appeared to be based on the font used in the Vespa logo. Mass production started in late 1957. The Vyatka had a 4.5 BHP engine (5.5 BHP in the later version produced after 1959) and was capable of a maximum speed of 70 km/h. The motor scooter, with a price tag of 320 roubles, was one of the cheapest means of transportation on the Soviet market. The Vyatka was in production for 10 years until 1967.

HISTORIA EGZEMPLARZA

Wiatka oferowana przez Ardor Auctions jest już modelem poprawionym, została wyprodukowana w 1961 roku. Według dokumentów, jednoślad był użytkowany do 1973 roku, następnie został wyrejestrowany. Skuter został zakupiony przez obecnego właściciela w 2004 roku. Następnie została kompletnie odbudowana przez specjalistyczny zakład specjalizujący się w remontach i serwisach starych motorowerów i motocykli. Renowacji poddana została blacharka, następnie położono nowy lakier w dwóch kolorach. Skuter został wyremontowany również mechanicznie. Przed kilkoma laty skuter był w pełni jezdny. Na chwilę obecną, po kilkuletnim postoju wymaga jedynie prostego serwisu przed uruchomieniem. Wiatka jest niezwykle ciekawym i stylowym skuterem w bardzo dobrym stanie. Jest to dowód na to, że również we wschodniej Europie istniało zapotrzebowanie na tego typu pojazdy. Skuter został opisany na łamach czasopisma Automobilista 11/2012.

VEHICLE HISTORY

The Vyatka on offer by Ardor Auctions is an improved model made in 1961. According to the vehicle documents, the motor scooter was in use until 1973, when it was struck from the motor vehicle registry. The motor scooter was purchased by its current owner in 2004. Afterwards, it was completely renovated at a car repair shop specialising in repairs and servicing of vintage mopeds and motorbikes. The renovation included body works, a new two-colour paint job and mechanical repairs. A couple years ago, the motor scooter was fully drivable. Presently, after several years of disuse, it only needs a simple inspection before use. The Vyatka is a very interesting and stylish motor scooter in a very good condition. It is also a proof that there was a demand for such vehicles also in Eastern Europe. The motor scooter featured in the Automobilista 11/2012 magazine.

silnik: *150 cm^3, 1-cyl.*	***Engine:*** *150cc, 1-cylinder*
inne dane: *skrzynia biegów manualna 3-biegowa*	***Other:*** *manual 3-gear gearbox*
stan prawny: *niezarejstrowany*	***Legal condition:*** *not registered*

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

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

Вятка

100
0
80
60
40
20
КМ/ЧАС

DEFINICJE

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

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

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

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

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 15 % od najwyższej oferty złożonej przez Nabywcę, stanowiąca składnik Ceny Nabycia;

REGULAMIN - Niniejszy Regulamin Aukcji.

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

PRZEWODNIK DLA KLIENTA

I. PRZED AUKCJĄ

1. Cena wywoławcza

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

2. Opłata aukcyjna

Do kwoty wylicytowanej doliczamy opłatę aukcyjną. Stanowi ona część końcowej ceny Obiektu i reprezentuje 15% kwoty wylicytowanej. Opłata aukcyjna obowiązuje również w sprzedaży poaukcyjnej, w przypadku kiedy Obiekt nie został sprzedany w ramach aukcji. Kwota wylicytowana wraz z opłatą aukcyjną zawiera podatek od towarów i usług VAT. Na zakupione Obiekty wystawiamy faktury VAT marża. Wystawiamy je na wyraźne życzenie klienta, najpóźniej siedem dni od daty zapłaty.
W przypadku Pojazdów zarejestrowanych w innych krajach niż Polska Nabywcę obciąża ewentualny obowiązek uiszczenia podatku akcyzowego.

3. Estymacja

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

4. Estymacje w walutach innych, niż polski złoty

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

5. Cena minimalna

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

6. Transakcja warunkowa

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

DEFINITIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CUSTOMER'S GUIDELINE

I. BEFORE THE AUCTION

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

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

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

4. Estimations in currencies other than Polish Zloty
Auction transactions are made in Polish Zloty. However, Estimations can be expressed with other currencies, such as Euros or US Dollars. Exchange rate on the day of the Auction may be different to those on the day on which catalogue was printed, therefore this information is purely indicative.

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

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

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

7. Obiekty katalogowe

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

8. Stan pojazdu

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

9. Wystawa Obiektów aukcyjnych

Wystawy przedaukcyjne są dostępne dla oglądających, którzy nabyli katalog aukcyjny. W trakcie ich trwania zachęcamy do kontaktu z naszymi ekspertami, którzy chętnie odpowiedzą na wszystkie pytania i 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 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. 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: Bank Pekao SA 94 1240 6292 1111 0010 7207 4917 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 Pekao SA 94 1240 6292 1111 0010 7207 4917 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.

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

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

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

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

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

According to the provisions of the Act of 16th November 2000 on Prevention of Bringing any Asset Values Originating from Illegal or Undisclosed Sources into Financial Circulation and on Counteracting the Financing of Terrorism (Journal of Laws of 2000 No. 116, item 1216, as amended) – Auction Organiser is obliged to collect personal data of Buyers who make transactions worth more than 15 000 euros.
11. Catalogue subscription
In order to subscribe to our catalogues one may contact us at telephone number +48 22 395 61 26 or at our e-mail address kontakt@ardorauctions.pl. Catalogues are also available on our website www.ardorauctions.pl.

II. AUCTION

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

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

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

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

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

III. PO AUKCJI

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

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

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

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

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

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

III. POST-AUCTION

1. Payment

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

2. Payment in currencies other than Polish Zloty

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

3. Withdrawal from the contract

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

4. Complaints

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

5. Receipt of the purchased Lot

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

6. Shipping

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

7. Export permit

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

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

TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE

1. INTRODUCTION

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

2. Ardor Auctions AS A TRADE INTERMEDIARY

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

3. BIDDING AT THE AUCTION

1) Ardor Auctions may prevent certain persons from taking part at the Auction or at the post-auction sale at its own discretion. All the bidders must register prior to the auction, deliver necessary information provided for in the registration form, present a document confirming their identity and receive a number plate. 2) For the sake of convenience of bidders, who are not able attend the auction personally, Ardor Auctions may execute a written bidding order. In such case absent bidders should fill in the "bidding order" form, which can be found in the catalogue, on the Ardor Auctions website or in the office Ardor Auctions. Amounts specified in the bidding order shall not include auction fee and additional fees and should be expressed in Polish Zloty. Auctioneer shall not accept a bidding order without the maximum amount, up to which Ardor Auctions may execute the order. Ardor Auctions will make any effort so that the customer can purchase the chosen Lot at the lowest possible price, but not below reserve price. Should the limit imposed by the bidder be lower than the reserce price, but at the same time be the highest offer, a conditional transaction takes place. Should there be two orders with equal limlot, sequence of bidding will decide. All the bidding orders together with photocopies of identity documents that allow for verification of personal data should be sent (via mail, fax or e-mail) or delivered personally to the Ardor Auctions office at least 24 hours prior to the auction. Orders submitted after this point may not be executed. 3) Persons interested in taking part at the bidding via telephone are obliged to express their will of doing so by filling in the "bidding order" form, available in the catalogue, on the Ardor Auctions website or in the Ardor Auctions office. All bidding orders should be sent (via mail, fax or e-mail) or delivered personally to the Ardor Auctions office at least 24 hours prior to the auction. Photocopies of identity documents that allow for verification of personal data are also required. Orders submitted after this moment may not be executed. Telephone bidding may be recorded, by submitting order one giving a consent to recording the phone call. In the event of difficulties regarding the phone connection, the bidder may specify the highest amount up to which an employee of the auction house is entitled to bid for despite lack of connection. Should there be no limit specified on the order, employee of the auction house assumes that the bidder is offering an amount at least equal to Reserve Price. 4) During the bidding, be it personal, telephone or via an Ardor Auctions employee, the bidder is personally responsible for making a payment for bided Lots, which is precisely described in paragraph No. 3, point 5 below, unless it was previously agreed with Ardor Auctions in form of a written statement, that the bidder is a plenipotentiary of an identified third party accepted by Ardor Auctions. 5) Bidding service based on the bidding form is free of charge. Ardor Auctions is obliged to execute orders with due diligence, but is not responsible for failing to do so, unless the fault lies solely with Ardor Auctions.

4. COURSE OF THE AUCTION

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

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

5. CENA NABYCIA I OPŁATA AUKCYJNA

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

6. ODBIÓR ZAKUPU

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

3) Jeżeli klient sam wybierze firmę transportową, jej przedstawiciel powinien skontaktować się z Ardor Auctions telefonicznie przed planowanym odbiorem pojazdu. 4) Ardor Auctions będzie 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 nabycia, 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 przeciwdziałaniu finansowaniu terroryzmu (Dz. U.z 2000r. Nr 116, poz. 1216 z późn. zm.) – Dom Aukcyjny jest zobowiązany do zbierania danych osobowych nabywców dokonujących transakcji w kwocie 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.

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

5. PURCHASE PRICE AND AUCTION FEE

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

6. PURCHASE HANDOVER

1) Handing over vehicles purchased at auction to the Buyer is only possible after the full purchase price and other payments to Ardor Auctions and its subsidiaries are paid. As soon as the Buyer meets those requirements, they should contact the auction house, to arrange the handover of the vehicle.

2) Buyer should receive the purchased Lot within five days from the auction. After that Ardor Auctions transports all vehicles sold at auction to an external warehouse, passing the costs of shipping and storage on to the buyer. The cost will depend on the operator of the warehouse. Accepting these Terms and Conditions is equal to accepting the Terms and Conditions of the warehouse company. After five days from the auction the buyer bears the risk of losing or damaging the unreceived Lot, as well as burdens related to such Lot, such as insurance costs. Ardor Auctions is liable to the buyer for damages arising out of losing or damaging the Lot, but only to an amount equal to its purchase price.

3) Should the customer choose a shipping company themselves, its representative should contact Ardor Auctions by telephone prior to planned vehicle receipt. 4) Ardor Auctions will require an identity card prior to handing the Lot over to the buyer or their representative, who also should have a written authorization from the Buyer at their disposal.

7. MISSING PAYMENT

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

8. CUSTOMER PERSONAL DATA

In relation to provided services and legal requirements related to conducting auctions, Ardor Auctions may require customers' personal data or obtain such data from third parties in specific cases (e.g. to check solvency, prove identity or to prevent fraud). Ardor Auctions may also use customers' personal data for marketing purposes, providing materials on products, services or events organised by Ardor Auctions or its subsidiaries. By agreeing to TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION SALE and providing personal data, customers also give consent to Ardor Auctions and its subsidiaries to use this data to the aforementioned purposes. Should a customer want to obtain additional information on our privacy policy, amend their personal data or opt out of further marketing correspondence, we encourage them to contact us via email or telephone.

9. LIMITATION OF LIABILITY

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

10. COPYRIGHT

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

11. GENERAL RULES

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

12. PREVAILING LAW

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

1) Act of 23 July 2003 on The Protection and Care of Historical Monuments (Journal of Laws of 2003 No. 162, item 1568, as amended), in order to export certain Items it is necessary to obtain permission from the relevant competent authority.

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

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

13) TECHNICAL CONDITION

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

Lukasz Biliński, Camuflage, 2017 r.

AUKCJA MŁODEJ SZTUKI

18 lipca (wtorek) 2017 r., godz. 19

Wystawa obiektów: 3 – 18 lipca 2017 r.

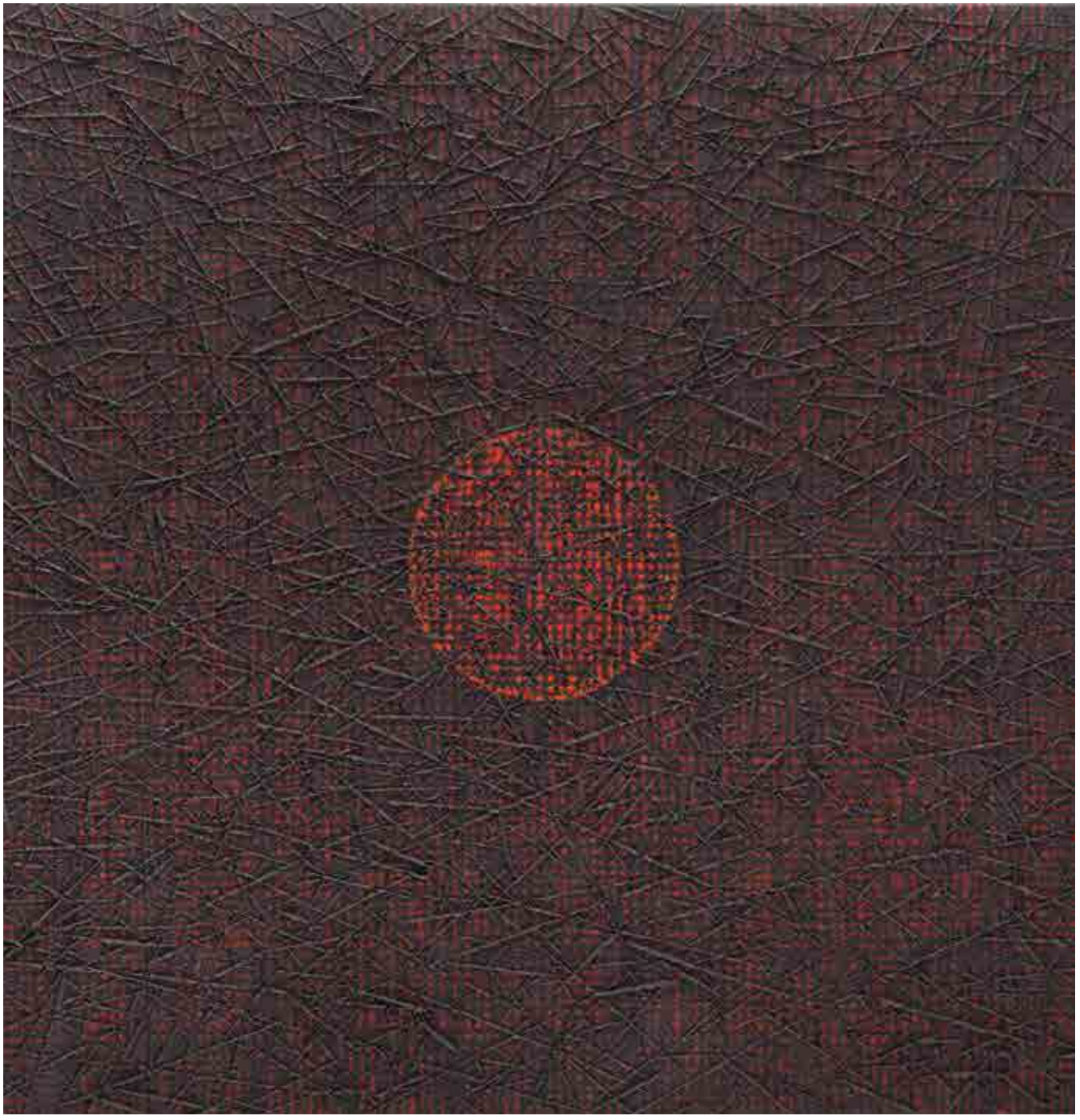
desa UNICUM

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

EKSKLUZYWNE I KOMFORTOWO WYPOSAŻONE APARTAMENTY
W SAMYM CENTRUM WARSZAWY. GOTOWE DO ZAMIESZKANIA.

+48 535 10 10 10 | www.apartamentycosmopolitan.pl |

TACIT
INVESTMENT



Aleksander Roszkowski, Bez tytułu

Aleksander Roszkowski, ,,Wszechświat''

Wystawa połączona ze sprzedażą
22 czerwca – 15 lipca 2017 r.

Salon Wystawowy Marchand

desa UNICUM

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

Maria Anto, „Martwa natura jesienna", 1983 r.

ARTOUTLET AUKCJA SZTUKI WSPÓŁCZESNEJ

6 lipca (czwartek) 2017 r., godz. 19

Wystawa obiektów: 26 czerwca – 6 lipca 2017 r.

desa UNICUM

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

POSZETKI I SPINKI INSPIROWANE SZTUKĄ

PONADCZASOWA ELEGANCJA - WYRAFINOWANY STYL

Jerzy Nowosielski

Rabat 10%
Gallery & Art Boutique Galeria Mokotów i Galeria Marszałkowska
po okazaniu zdjęcia tej reklamy
desamodern.pl – po wpisaniu kodu promocyjnego AS3

Gallery & Art Boutique

desa MODERN

PIERWSZY W POLSCE
DOM AUKCYJNY MOTORYZACJI
KLASYCZNEJ I ZABYTKOWEJ

ARDOR
AUCTIONS

www.ardorauctions.pl

ZGŁOSZENIA SAMOCHODÓW TRWAJĄ CAŁY CZAS

MINIMALNY TERMIN ZGŁOSZENIA POJAZDU, TO **6 TYGODNI** PRZED WYBRANĄ AUKCJĄ

Jak to działa?

1. **Masz pomysł** – chciałbyś sprzedać swój samochód.
2. **Kontaktujesz się z Ardor Auctions.**
   tel. +48 22 395 61 26
   kontakt@ardorauctions.pl
3. **Ekseperci Ardor wykonują oględziny pojazdu.**
   Sprawdzamy jego stan techniczny oraz warunki prawne.
4. **Prezentujemy wycenę**
   - szacowaną wartość aukcyjną pojazdu.
5. Po akceptacji warunków sprzedaży **wykonujemy sesją katalogową pojazdu.**
6. Ardor Auctions rozpoczyna **kontakt z klientami zainteresowanymi kupnem Twojego samochodu.**
7. **Odbieramy Twój pojazd** z kompletem dokumentów.
8. **Odbywa się aukcja Ardor Auctions.**
9. **W przypadku sprzedania samochodu otrzymujesz od nas pieniądze do 14 dni od zakończenia licytacji.***
   *chyba że nastąpi sprzedaż warunkowa, wtedy rozpoczyna się proces negocjacyjny

Proces aukcji:

1) Ogłoszenie daty i miejsca aukcji
2) Wybór spośród zgłoszonych pojazdów przez ekspertów Ardor
3) Ogłoszenie listy pojazdów, które znajdą się w katalogu
4) Przygotowanie katalogu
5) Prezentacja katalogu
6) Aukcja

! Nie dopuszcza się rozmów z potencjalnymi klientami na temat sprzedaży poza licytacją w trakcie trwania wydarzenia aukcyjnego. Dom aukcyjny jest jedynym pośrednikiem sprzedaży.

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

JAK SPRZEDAĆ OBIEKT NA AUKCJI W DESA UNICUM?

Sprzedawanie obrazów za pośrednictwem DESY Unicum jest proste. Wstepną wycenę otrzymasz bezpłatnie, nawet nie wychodząc z domu.

1. Jeśli posiadasz obraz lub inny przedmiot kolekcjonerski, skontaktuj się z nami...
2. osobiście, przynosząc obiekt do Działu Przyjeć...
3. e-mailem, wysyłając zdjęcie (do 2 MB) i opis na adres: wyceny@desa.pl...
4. lub wysyłając zdjęcia i opisy tradycyjnym listem.
5. Obiekty przyjmowane są w depozyt na dokument Pokwitowania Tymczasowego.
6. Poczekaj na odpowiedź. Komisja wstępnie oceni obiekty na podstawie otrzymanych zdjeć w terminie 14 dni.
7. Nasz pracownik przedstawi Ci ocenę komisji...
8. skontaktuje się z Tobą i poprosi o dostarczenie obiektu, który uznamy za interesujący.
9. Poprosimy o dostarczenie obiektu osobiście lub pomożemy zorganizować transport.
10. Będąc w posiadaniu obiektu, zweryfikujemy wycenę i uzgodnimy warunki sprzedaży.
11. Następnie zaprosimy do podpisania umowy komisowej w naszym biurze, lub wyślemy dokument do podpisu pocztą bądź jego skan drogą e-mailową.

Nie wszystkie obiekty mogą być włączone do oferty aukcyjnej, niektóre przeznaczamy do sprzedaży w naszych galeriach. Obiekty galeryjne prezentowane są również na naszej stronie internetowej www.desa.pl.

DLACZEGO WARTO SPRZEDAĆ W DESA UNICUM?

1

OPRACOWANIE: Obiekt zostanie profesjonalnie zbadany, sfotografowany, opisany i umieszczony w katalogu aukcyjnym.

2

KATALOG: Trafia do kilku tysięcy naszych klientów w Polsce i za granicą, umieszczany jest na naszej stronie www.desa.pl i w serwisach specjalizujących się w informowaniu o aukcjach w Polsce i na świecie (Artinfo.pl, Artprice.com, Liveauctioneers.com, Askart.com) oraz dostępny jest w salonach Empik.

3

WYSTAWA: Przed aukcją obiekty prezentowane są przez minimum 10 dni w galerii w centrum Warszawy. Skuteczny zespół sprzedażowy pracuje wówczas bezpośrednio z naszymi klientami.

4

AUKCJA: Twój przedmiot wystawiony zostanie na aukcję, która odbędzie się w naszej siedzibie. Klienci licytować mogą na żywo, za pośrednictwem internetu oraz przy pomocy naszych pracowników przez telefony i zlecenia stałe.

5

PŁATNOŚCI: Zazwyczaj wypłata następuje po 3 tygodniach od aukcji.

6

PRZELEW: Najlepiej podać numer konta bankowego podczas podpisywania umowy komisowej.

GOTÓWKA: Szczegóły należy ustalić z działem rozliczeń telefonicznie pod nr.: 22 584 95 23.

ZLECENIE LICYTACJI

Samochody Klasyczne i Motocykle. Aukcja Ardor • 481SAM003 • 1 lipca 2017

tel. 22 395 61 26
e-mail: kontakt@ardorauctions.pl

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

☐ Zlecenie licytacji z limitem ☐ Zlecenie telefoniczne

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

Prosimy czytelnie wypełnić formularz, by uniknąć ewentualnych pomyłek

Imię i nazwisko

Dowód osobisty (seria i numer) NIP (dla firm)

Adres: ulica nr domu nr mieszkania

Miasto Kod pocztowy

Adres e-mail

Telefon / faks

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

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

Data i podpis klienta składającego zlecenie

Data i podpis pracownika Ardor Auctions

Skąd dowiedzieli się Państwo o Ardor Auctions?

z prasy ☐ z mailingu ☐ z reklamy internetowej ☐ z reklamy zewnętrznej ☐ z radia ☐

od rodziny/znajomych ☐ z imiennego zaproszenia ☐ inną drogą _____

Zlecenie licytacji z limitem

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

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

☐ Tak ☐ Nie

Zlecenie telefoniczne

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

Numer telefonu do licytacji

Należność za zakupiony obiekt

☐ Wpłacę na konto bankowe: Pekao SA

94 1240 6292 1111 0010 7207 4917

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

Faktura

Proszę o przekazanie informacji zawartych w transakcjach:

☐ telefonicznie ☐ faksem

☐ listownie ☐ e-mailem

☐ Proszę o wystawienie faktury VAT bez podpisu odbiorcy

Ja niżej podpisany/-a oświadczam, że:

1) zapoznałem/-am się i akceptuję WARUNKI SPRZEDAŻY AUKCYJNEJ I WARUNKI AUTENTYCZNOŚCI Ardor Auctions opublikowane w katalogu aukcyjnym,

2) zobowiązuję się do zrealizowania zawartych transakcji zgodnie z niniejszymi WARUNKAMI, w szczególności do zapłacenia wylicytowanej kwoty powiększonej o opłatę aukcyjną w terminie 10 dni od daty aukcji,

3) wszelkie dane zawarte w niniejszym formularzu są prawdziwe i zgodne z moją najlepszą wiedzą. W przypadku zatajenia lub podania nieprawdziwych danych Ardor Auctions nie ponosi odpowiedzialności,

4) wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych w celach koniecznych do realizacji niniejszego zlecenia, zgodnie z ustawą z 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych, przez Ardor Auctions oraz podmioty powiązane z Ardor Auctions w rozumieniu Kodeksu spółek handlowych,

5) ☐ wyrażam zgodę ☐ nie wyrażam zgody na przetwarzanie moich danych osobowych w celach marketingowych oraz na przesyłanie katalogów wydawanych przez Ardor Auctions, a także przesyłanie drogą elektroniczną informacji handlowych, zgodnie z ustawą z 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych, przez Ardor Auctions oraz podmioty powiązane z Ardor Auctions w rozumieniu Kodeksu spółek handlowych,

6) zostałem poinformowany/-a, że administratorem moich danych osobowych jest Ardor Auctions. oraz że przysługuje mi prawo wglądu do treści moich danych oraz prawo do ich poprawienia,

7) zostałem poinformowany, że dane osobowe podane w niniejszym formularzu nie będą nikomu udostępniane, z wyjątkiem wypadków obowiązkowego udzielania informacji określonych w przepisach ustaw.

ardorauctions.pl

CENA 39 zł (z 5% VAT)