



Biuro Wycen i Doradztwa Technicznego Paweł Wojewoda

Firma franchisingowa SIMP

62-811 Kościelna Wieś ul. Poligonowa 37
NIP 618-139-93-73 REGON 300820840

Kościelna Wieś, dn. 27.03.2025r.

OPINIA nr 2/2025/RŚT

dotycząca oszacowania wartości rynkowej na miesiąc marzec 2025 roku
samochodu specjalnego pożarniczego

FSC-LUBLIN Żuk A 15B nr rejestracyjny KPD 5096

Zleceniobiorca: Biuro Wycen i Doradztwa Technicznego Paweł Wojewoda
firma franchisingowa SIMP
ul. Poligonowa 37
62-811 Kościelna Wieś

Zleceniodawca: Gmina Szczytniki
Szczytniki 139
62-865 Szczytniki

WNIOSEK

Na podstawie oceny stanu technicznego, okresu i sposobu eksploatacji, przedstawionych dokumentów i analizy cen oraz obliczeń, **wartość rynkową brutto** samochodu specjalnego pożarniczego **FSC-LUBLIN Żuk A 15B nr rejestracyjny KPD 5096** w warunkach swobodnego rynku, bez żadnych ograniczeń na miesiąc marzec 2025 roku oszacowano na kwotę:

4 000 zł (słownie: cztery tysiące złotych)

	Data	Podpis i pieczęćka
Opinię opracował: Dyplomowany Rzeczoznawca SIMP mgr inż. Paweł Wojewoda	27.03.2025r.	

I. WPROWADZENIE

1. Zakres prac rzeczoznawcy

- Przyjęcie wstępnych wyjaśnień i prowadzenie oględzin i identyfikacji
- Analiza rynku pojazdów specjalnych pożarniczych marki ŻUK i opracowanie opinii

2. Dokumentacja

2.1. Dokumentacja przedłożona przez przedstawiciela właściciela:

- Dowód Rejestracyjny nr DR/BAE 2343663

2.2. Dokumentacja związana i ze zbiorów własnych

- Instrukcja określania wartości pojazdów nr 1/2024;
- „Samochody w PRL-u” M. Binkowska, Wyd. Dragon 2011, ISBN 978-83-62521-41-8
- „Samochody PRLu” W. Bukowski, Wyd. Księży Młyn 2009, ISBN 978-83-61253-47-1
- „Budowa Eksploatacja Naprawa. Żuk” A. Wiejak, J. Zagaja, WKŁ, 1981, ISBN 83-206-0115-0

3. Przedmiot i cel opinii

Przedmiotem opinii jest samochód specjalny pożarniczy **FSC-LUBLIN Żuk A 15B**

- nr rejestracyjny **KPD 5096**

- nr identyfikacyjny VIN: **261211**

Celem opinii jest oszacowanie wartości rynkowej przedmiotowego samochodu.

4. Przeznaczenie opinii

Opinia wg oświadczenia p. Donaty Kowalskiej z Urzędu Gminy Szczytniki, ma być wykorzystana w postępowaniu dotyczącym sprzedaży przedmiotowego samochodu.

5. Zleceniodawca i właściciel pojazdu

Gmina Szczytniki
Szczytniki 139
62-865 Szczytniki

6. Użytkownik pojazdu

OSP Joanka
Joanka 25
62-862 Iwanowice

7. Zleceniobiorca

Biuro Wycen i Doradztwa Technicznego Paweł Wojewoda
firma franchisingowa SIMP
ul. Poligonowa 37 62-811 Kościelna Wieś

Biuro Wycen i Doradztwa Technicznego Paweł Wojewoda jest firmą franchisingową SIMP specjalizującą się m.in. w zakresie wycen ruchomych środków trwałych.

Autor opracowania:

mgr inż. Paweł Wojewoda – Dyplomowany Rzeczoznawca SIMP w specjalnościach:

- 705 Pojazdy samochodowe i ciągniki
- 830 Wycena maszyn, urządzeń i pojazdów
- Biegły Sądowy w dziedzinie techniki i rzeczoznawstwa samochodowego oraz szacowania ruchomości przy Sądzie Okręgowym w Kaliszu

8. Podstawa prawna

- Kodeks Cywilny – ustawa z dnia 23 kwietnia 1964r. (Dz.U. nr 16 poz. 93 z późn. zmian.)
- Zlecenie nr 1/2025 z dnia 11.02.2025r.

9. Data i miejsce przeprowadzenia oględzin

Oględziny przedmiotowego samochodu przeprowadzono w dniu 01.03.2025r. na terenie strażnicy OSP Joanka w obecności p. Mateusza Pejaś, który udzielił niezbędnych informacji dotyczących jego eksploatacji.



II. RYS HISTORYCZNY marki FSC-LUBLIN i samochodu Żuk

Lubelska Fabryka Samochodów Ciężarowych (nazwa nadana 1 stycznia 1951 roku) – razem ze świdnicką Wytwórnią Sprzętu Komunikacyjnego były największymi zakładami przemysłowymi na Lubelszczyźnie. Lubelska FSC pod względem ilości i wartości produkcji zajmowała jedno z pierwszych miejsc w kraju w branży motoryzacyjnej.

Decyzję o powstaniu lubelskiej fabryki podjęto już na Kongresie Zjednoczeniowym PPS i PPR w 1948 roku. Ale pomysł utworzenia w tym miejscu (północno-wschodnia część Lublina) fabryki samochodów nie jest nowy. Już przed wojną we wrześniu 1938r. rozpoczęto na przedmieściu Tatarów budowę hali produkcyjnej warszawskiej firmy Lilpop, Rau i Loewenstein, która zamierzała tu produkować podzespoły do samochodów osobowych i ciężarowych, na licencji amerykańskiego Chevroleta. Planowano rozpoczęcie produkcji silników, mostów napędowych przednich i tylnych, układów kierowniczych oraz sprzęgieł i skrzyni przekładniowych. Silników planowano produkować do 10 tys. sztuk rocznie, a ich produkcja miała być przeznaczona na potrzeby krajowe. Wskutek wybuchu II wojny światowej inwestycja została przerwana.

Do realizacji wcześniejszych założeń powrócono po 1945 roku, kiedy to ocalała część zakładów w Lublinie stała się podstawą dla tworzonej "**Fabryki Samochodów Ciężarowych**".

Powstanie lubelskiej fabryki na wiele lat znacząco wpłynęło na kształtowanie się nowego, rodzącego się po wojnie miasta. FSC wywarła bezpośredni wpływ na rozwój otaczających ją dzielnic mieszkalnych Tatarów i Bronowic. Nowe trasy komunikacyjne były wytyczone z myślą o zakładzie produkcyjnym.

Pierwsze prace nad FSC rozpoczęły się dość szybko, bo już w grudniu 1950 roku. Zgodnie z ówczesną tradycją, produkcję zakład uruchomił 7 listopada 1951r. tj. w 34-tą rocznicę Rewolucji Październikowej. Z taśm zjechały, już wówczas mocno przestarzałe, samochody GAZ 51 z plakietką FSC i dumnie brzmiącą dla załogi nazwą **FSC Lublin-51**.

W 1959 roku rozpoczęto produkcję flagowego modelu w ponad 50 letniej historii FSC tj. **Żuka**. Lubelski Żuk był już w całości wytworem polskiej myśli technicznej, polskiej inżynierii. Głównymi autorami nowego produktu FSC byli inżynierowie Stanisław Tański i Alojzy Skwarek. Skonstruowany przez przyzakładowe biuro konstrukcyjne i przy wykorzystaniu silnika i zespołów napędowych z Warszawy ruszył na podbój polskich dróg.

W 1959r. wyprodukowano 1084 Żuki, a w 1973r. już 16,2 tys. sztuk. Tym samym udział lubelskiej FSC w rynku krajowym wzrósł z 30,2% w 1965r. do 44,5% w 1973r.. Lubelskie Żuki były eksportowane do wielu państw świata. Szczególnie dobrą markę FSC wyrobiła sobie w Egipcie, gdzie Arabowie porównywali lubelskie pojazdy do piramid „są stare, sypią się ale są”.

Historia samochodu Żuk

Zakładowe Biuro Konstrukcyjne Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie podjęło w 1956 roku intensywne prace nad zupełnie nowym rodzajem pojazdu, dotychczas w kraju nie produkowanym. Początkowo pod kierunkiem inż. Romana Skwarka, a następnie inż. Stanisława Tańskiego grupa konstruktorów opracowała w krótkim czasie samochód dostawczy, w którym wykorzystano główne zespoły samochodu Warszawa.

Prototyp nowego samochodu wykonano pod koniec 1957r. i nadano mu nazwę **Żuk** i oznaczenie **A 03**. Oficjalna prezentacja Żuka nastąpiła na Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1958 roku wzbudzając duże zainteresowanie fachowców oraz ewentualnych przyszłych użytkowników. Zapadła decyzja o uruchomieniu produkcji **Żuków**. Jeszcze w ostatnim kwartale 1958 roku wykonano serię informacyjną w liczbie 50 sztuk tych samochodów o ładowności 900 kg, a w roku następnym podjęto już seryjną produkcję.

Żuk A 03 z 1958r. napędzał czterosurowy, czterocylindrowy silnik typu M-20 o pojemności 2120 cm³ który pochodził z samochodu Warszawa. Osiągał on moc 38,2 kW przy 3600 obr/min. Zasadnicze elementy instalacji elektrycznej o napięciu znamionowym 12 V także przejęto z osobowej Warszawy. Samochód miał klasyczny układ napędowy. Skrzynka przekładniowa o trzech przełożeniach zblokowana była z silnikiem. Jednocześnie wał napędowy wraz z przegubami krzyżakowymi oraz tylny most o przełożeniu przekładni głównej 5,125 adaptowano z samochodu Warszawa. Nową konstrukcją była spawana rama podłużnicowa. Podłużnice i poprzeczki wykonane zostały z zamkniętych profili stalowych o wymiarach 100 x 50 x 3 mm. Niezależne zawieszenie kół przednich



na podwójnych wahaczach poprzecznych przyjęto z Warszawy, wzmacniając jednak sprężyny śrubowe. Sztywny tylny most zawieszono na wzdłużnych resorach półeliptycznych z 11 piórami. Zastosowano także dwa amortyzatory ramieniowe dwustronnego działania. Tarczowe koła jezdne miały obręcze o wymiarach 4.00 x 16" oraz ogumienie dętkowe 6.00-16". W układzie kierowniczym użyto globoidalnej przekładni ślimakowej. Ramię przekładni, poprzez drążek pośredni, połączone było z dzielonym na trzy odcinki drążkiem poprzecznym. Hamulce zasadnicze, sterowane hydraulicznie, łączone były w układzie jednoobwodowym. Wszystkie koła miały hamulce bębnowe przejęte z samochodu Warszawa. Hamulec pomocniczy (ręczny) mechaniczny działał na szczęki hamulcowe kół tylnych. Nadwozie pojazdu o konstrukcji całkowicie metalowej zbudowane było w wersji pick-up. Ciekawym szczegółem architektonicznym była jednolita forma kabiny i skrzyni ładunkowej z przetłoczeniami biegnącymi wokół całego pojazdu. Nadawało to Żukowi dość charakterystyczny i sympatyczny wygląd. Wagonowa, dwudrzwiowa kabina kierowcy przeznaczona była dla dwóch osób. Drzwi zawieszono na tylnych słupkach kabiny. Boczne ściany skrzyni ładunkowej połączone były sztywno z kabiną. Tylna ściana otwierana, zawieszona została na dolnej krawędzi i mogła być utrzymywana w położeniu poziomym przez dwa łańcuchy. Podłogę skrzyni ładunkowej wykonano z desek. Na trzech pałakach stalowych rozpięta była brezentowa opończa z tylną ścianą otwieraną. Przy rozstawie osi 2700 mm długość Żuka wynosiła 4310 mm. Pojazd dysponował skrzynią ładunkową o powierzchni 4 m², a wysokość przestrzeni ładunkowej (z opończą) wynosiła 1420 mm. Masa własna równa 1340 kg była niemal identyczna z masą osobowej Warszawy. Pojazd osiągał prędkość maksymalną 90 km/h, a zużycie paliwa kształtowało się na poziomie 14 dm³/100 km. Produkcja tych samochodów szybko się rozwijała. W 1959 roku wykonano 1048 sztuk. W następnym już 3144, a w roku 1965 produkcja wynosiła 8621 pojazdów. Konstrukcja Żuka okazała się bardzo udana. Naszym nowym pojazdem zainteresowali się także zagraniczni odbiorcy. Pierwszych 100 egzemplarzy Żuków wyeksportowano już w 1960 roku.

Zakładowe Biuro Konstrukcyjne pracowało w dwóch kierunkach. Pierwszym było doskonalenie konstrukcji produkowanego już modelu, drugim - przygotowanie następnych typów samochodów dostawczych. Pierwszym po Żuku A 03, nowo opracowanym modelem był samochód skrzyniowy oznaczony symbolem A 08. Pojazd ten o ładowności 1500 kg miał w przyszłości wypełnić lukę między Żukiem o ładowności 900 kg, a Starem o ładowności 4000 kg.

Prototyp samochodu **Żuka A 08** wykonano na przełomie lat **1958-1959**. Zabudowano w nim jeden z pierwszych egzemplarzy doświadczalnych górnozaworowego silnika typu S-21 o mocy 51,5 kW. Ze względu na powiększoną ładowność pojazdu wzmocniono zawieszenia wszystkich kół. W zawieszeniu tylnym oprócz resorów piórowych zastosowano dodatkowe sprężyny śrubowe. Zmieniono konstrukcję tylnego mostu dostosowując go do kół bliźniaczych. Nowe koła tarczowe miały obręcze przystosowane do dotychczasowego ogumienia. W modelu A 08 wykorzystano kabinę kierowcy z seryjnego Żuka, natomiast nową konstrukcją była skrzynia ładunkowa. Wszystkie ściany skrzyni były metalowe. Ściany boczne umocowane na zawiasach umożliwiały łatwy załadunek z boku. Płaska podłoga skrzyni ładunkowej miała powierzchnię 4,9-m². Konstrukcja skrzyni umożliwiała zastosowanie pałaków i brezentowej opończy. Przy dotychczasowym rozstawie osi 2700 mm, długość całkowita pojazdu wzrosła do 4500 mm. Masa własna wynosiła około 1700 kg.

W następnych latach budowano kolejne ulepszone prototypy tego modelu. Zastosowano w nich zmodernizowaną kabinę, czterobiegową skrzynkę przekładniową i tylny most o innej konstrukcji. Pojazd ten nie doczekał się jednak wdrożenia do produkcji. Podobny los spotkał następny model samochodu dostawczego opracowanego w Lublinie. Był to furgon mający oznaczenie **B-40**. Prototyp tego samochodu powstał pod koniec 1963r.. Zastosowano w nim silnik, układ napędowy oraz zespoły podwoziowe z modelu A 08. Całkowicie odmienna była konstrukcja nadwozia. Zwracała uwagę jego nowoczesna sylwetka z dużą giętą szybą przednią i czterema reflektorami. Stopniowej modernizacji podlegał produkowany seryjnie **Żuk A 03**. Do najważniejszych zmian konstrukcyjnych wprowadzonych w pierwszych latach produkcji należało: zastosowanie drzwi kabiny o nowej konstrukcji wraz z przeniesieniem zawiasów na słupki przednie, wprowadzenie nowego taśmowego hamulca ręcznego działającego na wał napędowy, nowych resorów tylnych z 13 piórami oraz wzmocnionego ogumienia o wymiarach , 6.50-16".

Kolejnym kierunkiem działania lubelskich konstruktorów było budowanie innych odmian nadwoziowych Żuka, aby możliwie jak najlepiej zaspokoić potrzeby transportowe krajowych



i zagranicznych odbiorców. W pierwszej połowie lat 60-tych istniało duże zapotrzebowanie na furgony małej ładowności. Produkowano także pojazdy w Nysie, ale ich liczba nie pokrywała potrzeb. Niektóre duże przedsiębiorstwa transportowe we własnym zakresie wykonywały furgony na ramach Żuków.

W tej sytuacji w krótkim czasie opracowano w FSC dokumentację techniczną furgonu **Żuk A 05**. Prezentacja tego pojazdu nastąpiła na XXXIV Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1965r., do końca którego wykonano serię informacyjną modelu A 05 w liczbie 50 sztuk.

Nadwozie furgonu zaopatrzone zostało w drzwi boczne umieszczone w prawej ścianie nadwozia i zawieszone na przedniej swojej krawędzi oraz w dwuskrzydłowe drzwi tylne dzielone w płaszczyźnie poziomej. Górne skrzydło drzwi tylnych było oszklone. Przestrzeń ładunkowa oddzielona została od kabiny kierowcy przegrodą sięgającą nieco powyżej oparcia foteli. Produkcję seryjną tego bardzo przydatnego furgonu o ładowności 850 kg rozpoczęto w 1966 roku.

Rok 1965 zamknął się wykonaniem w FSC Lublin 8261 sztuk samochodów dostawczych Żuk. Z tej liczby 2000 pojazdów wyeksportowano poza granice kraju. W tym czasie obiorca egipski zwrócił się do producenta Żuków z zamówieniem na **samochody gaśnicze** przystosowane do tamtejszych warunków i klimatu. W odpowiedzi, Zakładowe biuro konstrukcyjne w krótkim czasie opracowało konstrukcję takiego pojazdu. Nowa odmiana nadwoziowa oznaczona została symbolem **A 14**. W celu zapewnienia dobrej dynamiki w modelu tym zastosowano górnozaworowy silnik typu S-21 o mocy 51,5 kW. W konstrukcji tej odmiany Żuka wykorzystano elementy nadwozi pick-upa i furgonu. Z pick-upa adaptowano skrzynię ładunkową, a z furgonu kabinę, dach i tylne narożniki nadwozia. W środkowej części nadwozia zabudowano szafki na węże tłoczne. Za tylną ścianą kabiny kierowcy zamontowana była ławka z miękkim pokryciem tapicerskim dla dwóch członków załogi. Pod odchylanym siedzeniem znajdował się schowek na wyposażenie motopompy. W obu ścianach bocznych wykonano drzwi umożliwiające dostęp do ławki załogi.

Tylna część nadwozia zajmowała motopompa ustawiona na prowadnicach, co ułatwiało jej wyjęcie na zewnątrz pojazdu poprzez odchylaną tylną klapę. Zastosowano motopompę typu M 800 E napędzaną dwusuwowym silnikiem S-15, wyposażonym w rozrusznik elektryczny. Pompa typu P03 Polonia miała wydajność 800 dm³/min przy ciśnieniu 0,8 MPa. Otwory w tylnej części ścian bocznych ułatwiały połączenie motopompy z węzami. Na dachu pojazdu zamocowano trójczęściową drabinę pożarniczą o długości 8 m. Dalsze wyposażenie pożarnicze stanowiły: zbiornik środka pianotwórczego o objętości 40 dm³, stojak hydrantowy, gaśnice tetrowe, węże ssawne i tłoczne, prądownice, bosak, topór i inne. Samochód Żuk A 14 mógł być używany jako samodzielna jednostka do zwalczania mniejszych pożarów lub do współdziałania z innymi jednostkami. Długość pojazdu wynosiła 4405 mm, a wysokość z drabinami 2440 mm. Dopuszczalna masa całkowita określona została przez producenta na 2480 kg, a prędkość maksymalna na 95 km/h. Produkcję i eksport tych pojazdów rozpoczęto w 1966 roku.

W 1967r. do produkcji wprowadzony został Żuk z drewnianą skrzynią ładunkową o płaskiej podłodze. Model ten z dolnozaworowym silnikiem typu **M-20** miał symbol **A 09**, a z silnikiem typu **S-21** nosił oznaczenie **A 11**. Kabinę kierowcy całkowicie oddzielono od skrzyni ładunkowej.

Do tylnej części ramy przymocowano wysokie wsporniki wykonane z kształtowników stalowych. Oparto na nich drewniany pomost skrzyni ładunkowej. Dzięki pewnemu podniesieniu pomostu uzyskano jego płaską powierzchnię. Zwiększeniu uległa szerokość skrzyni: powierzchnia ładowania wynosiła 4,6 m², tj. o 0,6 m² więcej niż w modelu pick-up **A 03**. Ściany boczne i tylna były otwierane. Standardowym wyposażeniem były stalowe pałaki oraz brezentowa oponcza. Ładowność tego modelu była największa w całej rodzinie Żuków i wynosiła 950 kg, a dopuszczalna masa całkowita została określona na 2500 kg. Przy rozstawie osi 270 cm długość całkowita pojazdu wynosiła 445 cm, a wysokość z oponczą 230 cm.

Wykorzystując doświadczenia zdobyte przy samochodzie pożarniczym typu **A 14** skonstruowano podobny pojazd przeznaczony dla **krajowych straży pożarnych**. Samochód ten powstał w oparciu o zamknięte nadwozie furgonu i został oznaczony symbolem **Żuk A 15**. Pięcioosobowa załoga samochodu miała do dyspozycji wyposażenie pożarnicze niemal identyczne jak w modelu **A 14**. Produkcję seryjną samochodu pożarniczego **Żuk A 15** rozpoczęto w 1968 roku.



W dwa lata później do produkcji wprowadzono następną odmianę Żuka. Był to furgon towarowo-osobowy będący rozwinięciem nadwozia modelu A05/A06. W samochodzie tym oznaczonym symbolem A 07 wprowadzono w lewej ścianie bocznej dwa dodatkowe okna, a w prawej oszklone drzwi i jedno okno. Zastosowano dodatkową niską przykręcaną przegrodę dzielącą przestrzeń ładunkową na część przednią-osobową i tylną towarową. Wewnątrz nadwozia wzdłuż bocznych ścian przedziału osobowego zamocowane zostały składane ławki dla 5 osób. **Żuk A 07** wszedł do produkcji w 1970 roku.

Roczna produkcja Żuków (wszystkich modeli) osiągnęła w 1970 roku wielkość 15146 sztuk, z tego wyeksportowano 6244 pojazdy. Od tego roku część samochodów eksportowana była w częściach. Podpisano bowiem kontrakt na dostawę do Egiptu części i zespołów, z których montowano gotowe pojazdy. W pierwszym roku (1970) wysłano 200 kompletów części do montowni Ramzes mieszczącej się pod Kairem. W następnym roku do Egiptu wysłano już 1250 kompletów części. 1970r. był dla lubelskiej FSC rokiem jubileuszowym. W połowie października taśmę montażową opuścił 100 000 egzemplarz samochodu dostawczego Żuk. W tym samym roku konstruktorzy przygotowali kolejną wersję nadwoziową tego pojazdu.

Był to samochód towarowo-osobowy (towos) noszący oznaczenie A 07, zbudowany w oparciu o nadwozie furgonowe. W lewej ścianie nadwozia zamocowano dwa dodatkowe okna, a w prawej jedno. Drzwi boczne również wyposażono w okno z szybami przesuwanymi. W tylnej części nadwozia przykręcona została niska ścianka działowa oddzielająca część osobową od części towarowej. Wzdłuż ścian osobowej części nadwozia umieszczono składane, tapicerowane ławki umożliwiające przewóz 5 osób. Łącznie możliwości przewozowe Żuka A 07 wynosiły 7 osób oraz 350 kg bagażu. Ta wersja Żuka była napędzana górnozaworowym silnikiem typu S-21 o mocy 51,5 kW. Masa własna towosu wynosiła 1575 kg.

W tym okresie konstruktorzy FSC pracowali nad nowym nadwoziem dla Żuka. Zastosowano w nim sporo części i zespołów samochodów z rodziny Fiata. Liczono wówczas na rozszerzenie współpracy z tą firmą także w zakresie samochodów dostawczych. Zaproponowano nowe kształty nadwozia pickup i furgon. W tej wersji zastosowano m.in. prostokątne reflektory zespolone z lampami kierunkowskazów (z samochodu Autobianchi A 111), kierownicę oraz zestaw wskaźników z Polskiego Fiata 125p. Wysoki koszt wykonania nowego oprzyrządowania spowodowały, że zrezygnowano z tego projektu i rozpoczęto prace nad częściową modernizacją dotychczasowego nadwozia.

Produkcja Żuków systematycznie wzrastała. W 1971r. wykonano 17621 sztuk, z czego na eksport wysłano 10554 samochody (w tym 939 standardów montażowych dla Egiptu). Do największych odbiorców należały: ZSRR, Węgry, Bułgaria, Albania oraz Kuba, Nigeria, Ekwador i Kolumbia.

Ciekawa koncepcja rodziła się w FSC w połowie 1972 roku. Zaproponowano wówczas utworzenie kombinatu produkującego samochody dostawcze.

W jego skład miałyby wejść: FSC w Lublinie, FSD w Nysie oraz WZNS w Poznaniu, które przygotowywały się do rozpoczęcia produkcji Tarpanów. Wszystkie te zakłady produkowały swoje samochody w oparciu o zespoły Warszawy, a ich połączenie umożliwiłoby większą unifikację zespołów i zwiększenie produkcji. Koncepcja ta nie została jednak zrealizowana w całości. Jedynie producent w Poznaniu został okresowo podporządkowany lubelskiej FSC i w okresie od kwietnia 1973 do czerwca 1975 roku działał jako Zakład Samochodów Rolniczych.

Na 41 Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1972 roku zaprezentowano samochody Żuk ze zmodernizowaną kabiną kierowcy. Jej konstrukcja powstała w niedawno powołanym przy FSC Ośrodku Badawczo-Rozwojowym pod kierunkiem inż. Stanisława Tańskiego. Udało się połączyć bardziej atrakcyjny wygląd ze wzrostem funkcjonalności. Zmieniono konstrukcję przedniej ściany kabiny, co wpłynęło na poprawienie dostępu do podzespołów silnika. Szeroka górna pokrywa mogła być odchylana do góry na zawiasach w razie potrzeby można odkręcić dwie nakrętki motylkowe i zdjąć osłonę przednią (atrapę).

Zmodernizowany układ ogrzewania składa się z dwóch nagrzewnic umieszczonych w przednich narożach kabiny. Każda nagrzewnica zaopatrzona została w dmuchawę z silnikiem elektrycznym. Podwyższono położenie górnej krawędzi szyby przedniej. Nowa kabina weszła do produkcji w styczniu 1973r. i stanowiła wyposażenie wszystkich wersji nadwoziowych Żuka (pick-up, furgon, towos, **samochód pożarniczy** i skrzyniowy).



Fabryczne oznaczenie samochodów Żuk uzupełniono wtedy o literę **M** (np. **Żuk A 15M**). Dopuszczalna masa całkowita wszystkich odmian wynosiła 2500 kg.

W 1972r. przedstawiono także dwie nowe wersje nadwoziowe popularnego Żuka. Były to prototypy samochodu dla rolników noszącego nazwę **Żuk R** oraz mikrobusego typu **Żuk A 18** przeznaczonego na eksport. Żuk R otrzymał wydłużoną kabinę umożliwiającą przewóz dodatkowych czterech pasażerów. Skrzynia ładunkowa o konstrukcji drewnianej przystosowana została do montażu pałaków i oponczy. Drugi nowy pojazd to 10-osobowy mikrobusego (licząc z kierowcą) wykonany w oparciu o nadwozie furgonowe. Dwa luksusowo wykończone mikrobusego we wrześniu 1972r. wyruszyły w długą podróż: jeden do Ghany i Nigerii, a drugi do Iraku w celu zainteresowania nimi potencjalnych odbiorców. W następnym roku konstruktorzy z OBR opracowali samochód weterynaryjny na zamówienie Instytutu Chorób Niezakaźnych Akademii Rolniczej. Pojazd ten wykonano wykorzystując nadwozie furgonu **Żuk A 06 M**.

Rok 1973 zakończono wykonaniem 25731 sztuk samochodów Żuk. W następnym roku od listopada wszystkie Żuki otrzymały nowy układ hamulca zasadniczego. Był to układ dwuobwodowy z podziałem na obwód kół przednich i obwód kół tylnych. Zastosowano także podciśnieniowy mechanizm wspomagający. Zmieniono także system hamulca pomocniczego ręcznego. Dotychczasowy hamulec taśmowy działający na wał napędowy zastąpiony został przez mechanizm wykorzystujący szczęki hamulcowe kół tylnych.

Sukcesywnie prowadzone prace modernizacyjne pozwoliły na przygotowanie kolejnego etapu usprawniania samochodu Żuk.

Produkcję nowego modelu rozpoczęto w sierpniu 1975 roku, a jego oznaczenie uległo zmianie z litery **M** na **B** (np. **A 07B**). Natomiast wersja pożarnicza otrzymała oznaczenie **Żuk A 15B**. Modernizacja ta objęła silnik, zespoły podwoziowe; instalację elektryczną oraz wyposażenie nadwozia. W okresie tym zrezygnowano w FSC z produkcji dolnozaworowego silnika typu M 20, a górnoszaworowy silnik typu S-21 został ulepszony. Ponadto wprowadzono nową tablicę rozdzielczą z klawiszowymi wyłącznikami i nożną pompkę spryskiwacza szyby przedniej. Kabinę wyposażono w nowe wygodniejsze fotele kierowcy i pasażera. Fotel kierowcy otrzymał płynną i skokową regulację kąta pochylenia oparcia.

W 1975 roku do produkcji weszła nowa odmiana samochodu Żuk przeznaczonego dla straży pożarnej. Pojazd ten noszący oznaczenie **A 151C** wyposażony był w motopompę oraz zbiornik na wodę.

Odbiorcom afrykańskim zaoferowano wersję towos o innej konfiguracji wnętrza. Zrezygnowano ze ścianki działowej, a na wydłużonych składanych ławkach można było przewozić 10 osób. Produkcja Żuków stale wzrastała i w 1975 roku osiągnęła wielkość 31 613 sztuk.

Wielkie nadzieje wiązano z rozmowami jakie prowadzono w 1976r. na wysokim szczeblu z koncernem General Motors na temat zakupu licencji na produkcję samochodów dostawczych marki Bedford. Do podpisania kontraktu jednak nie doszło i FSC nadal produkowała Żuki.

W III kwartale 1976r. na taśmę montażową wprowadzono rolniczą wersję Żuka. Był to model **A 16B**, wcześniej znany jako **Żuk R**. Kabina przeznaczona była do przewozu 6 osób (łącznie z kierowcą), a skrzynia ładunkowa o długości 182 cm i szerokości 175 cm umożliwiała przewóz ładunków o masie do 500 kg. Całkowita ładowność wynosiła więc 950 kg, przy masie własnej 1550 kg. Po złożeniu siedzenia tylną część kabiny można było również wykorzystać do przewozu ładunków. Model **A 16 B** był najdłuższym pojazdem w rodzinie Żuków (445 cm). Samochód przystosowano do ciągnięcia przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej 725 kg. Jej produkcję uruchomiono w filii FSC w Węgrowie. Jednoosiowa przyczepa oznaczona symbolem D-17 miała ładowność 350 kg, a wymiary skrzyni ładunkowej wynosiły: długość 215 cm, szerokość 175 cm. Sztynna oś przyczepy zawieszona została na wzdłużnych resorach piórowych i zaopatrzona w koła jezdne z Żuka i hamulec najazdowy. W 1976 roku lista odbiorców Żuka powiększyła się o NRD, Grecję i Iran.

Żuk produkowany był od tamtego czasu bez większych zmian do 1998 roku.

Ostatni Żuk opuścił fabrykę 13 lutego 1998 roku i powędrował do zakładowego muzeum, łącznie wyprodukowano ich ok. 587 tysięcy. Samochód ten był produkowany przez 40 lat w niemal niezmiennym formie, co dość dobrze świadczy o konstrukcji Żuka. Gdyby jego projekt był zły, to na pewno nie byłby produkowany tak długo.

A dzisiaj samochody **FSC-LUBLIN Żuk**, stały się dowodem do materialnego udokumentowania historii motoryzacji i wzbogacenia zasobów pojazdów o wartościach zabytkowych w Polsce.



III. WYCENA

1. Podstawa metodologiczna wyceny

Szacowanie wartości majątku trwałego w gospodarce narodowej stanowi istotny aspekt życia gospodarczego. Biorąc pod uwagę ciągły ruch kapitału i towarów. Jedne przedsiębiorstwa rozwijają się i łączą się z innymi, inne upadają, osoby prywatne zbywają obiekty używane jak i nowe, trwa import towarów i urządzeń używanych i nowych, banki zbywają zastawy bankowe dłużników, urzędy skarbowe opodatkowują majątek przedsiębiorstw lub zbywają majątek dłużników, urzędy celne ustalają wysokość cła, itd.

Każdy obiekt (m.in. ruchomy środek trwały) ma wartość, która poprzez transformację w akcie kupna – sprzedaży przechodzi w cenę obiektu na rynku. Ważne jest przy tym, aby wartość obiektu w największym stopniu odzwierciedlała jego cenę. Dochodzenie do obiektywnej wartości obiektu może odbywać się różnymi drogami i prowadzić do różnych wartości wynikowych.

Jednak zawsze dąży się do uzyskania wartości najbardziej obiektywnej, najbliższej zbliżonej cenie obiektu.

Do szacowania wartości obiektu stosuje się jedno, lub kilka z następujących podejść:

- kosztowe (metoda kosztowa), które generuje nadanie obiektowi **wartości odtworzeniowej**
- porównawcze (metoda rynkowa – porównawcza);
- kosztowe mieszane (metoda odtworzeniowa z elementami metody rynkowo-porównawczej).

Podejście porównawcze - generuje nadanie obiektowi **wartości rynkowej**.

Polega ono na szacowaniu wartości poprzez porównanie ruchomości szacowanej (przedmiotu wyceny) z ruchomościami podobnymi o znanych cenach transakcyjnych (obiekty porównawcze), z uwzględnieniem parametrów technicznych, technologicznych, cech fizycznych, poziomu nowoczesności, zużycia technicznego i moralnego, momentu czasowego, popytu i podaży.

Wartość rynkowa uzyskana w ten sposób jest efektywna i obiektywna przy wycenie zarówno ruchomych środków trwałych jak i nieruchomości. Należy jednak zwrócić uwagę na występujące, często istotne różnice w stanie technicznym środków wycenianych i środków służących jako baza porównawcza. Stąd też dla danej grupy środków mogą występować istotne różnice w ich wartości rynkowej. Różnice te dla środków jednorodnych genetycznie (tj. ten sam typ, okres ekspl.) na wolnym rynku dochodzą do kilkudziesięciu procent.

Część wycenianych środków trwałych na ogół występuje w obrocie na rynku obiektów używanych w ilościach próby statystycznie wiarygodnej, co implikuje zastosowanie najbardziej obiektywnej metody szacowania wartości, a mianowicie podejścia porównawczego w wyniku którego otrzymuje się wartość rynkową. *Jest to analiza statystyczna rynku.*

Trzeba zaznaczyć, że dla obiektów, dla których istnieje statystycznie wiarygodna baza porównawcza, to **metoda porównawcza** uwzględniająca stan techniczny wycenianych środków trwałych jest obiektywna, a prawdopodobieństwo oszacowania ich wartości rynkowych zbliżonych do Wartości Godziwej jest wysokie.

Metoda rynkowa – porównawcza polega na wyznaczaniu wartości rynkowej obiektu wg formuły:

$$W_{\text{ryn.}} = W_b * k_{\text{wyp.}} * K_{d.\text{prod.}} * K_x - K_{k.\text{napr.}}$$

gdzie: W_b - wartość bazowa dla przedmiotowego urządzenia, określona na podstawie cen ofertowych;

$k_{\text{wyp.}}$ - współczynnik wyposażenia, określony na podstawie analizy ukompletowania;

$K_{d.\text{prod.}}$ - współczynnik daty produkcji, określany na podstawie roku, okresu produkcji;

K_x - współczynnik różnych innych korekt, określany, na podstawie min. analizy sytuacji rynkowej;

$K_{k.\text{napr.}}$ - korekta dotycząca konieczności naprawy, określana jako koszty niezbędnej naprawy

Podejście kosztowe mieszane - polega na wykorzystaniu z metody odtworzeniowej elementów dotyczących opisu i formalizmu oceny stanu technicznego obiektu, a z metody porównawczej metodyki dochodzenia do ceny rynkowej obiektu. Podejście to generuje **wartość rynkową**.

W przypadkach gdy oferty sprzedaży środków technicznych praktycznie nie zawierają takich podstawowych parametrów eksploatacyjnych jak rok produkcji i ilość przepracowanych godzin oraz informacji dotyczących przeprowadzonych napraw i stanu technicznego, celowe jest zastosowanie **metody odtworzeniowej z elementami metody rynkowej – porównawczej**.

Metoda ta polega na wyznaczaniu wartości rynkowej obiektu wg formuły:

$$W_r = C_n * [1 - (S_z / 100)] * K_n * W_u$$

gdzie: W_r - wartość rynkowa obiektu po wycenie; C_n - cena obiektu nowego; S_z - stopień zużycia technicznego [%];

K_n - współczynnik nowoczesności konstrukcji; W_u - współczynnik podatności rynkowej (urynkowienia)

Jak widać, wartość rynkowa jest funkcją: wartości technicznej; nowoczesności oraz podatności rynkowej.

Wniosek

Wobec powyższego stwierdza się, że przy dostatecznej dostępności danych o cenach podobnych obiektów zaleca się stosowanie podejścia porównawczego, które bazuje na analizie transakcji rynkowych. Tylko takie podejście uwzględniające relacje popytu i podaży umożliwia oszacowanie wartości rynkowej środków technicznych.



2. Dane techniczno – identyfikacyjne pojazdu:

Marka:	FSC-LUBLIN	Numer identyfikacyjny:	261211
Model:	Żuk	Nr rejestracyjny:	KPD 5096
Typ:	A 15B	Rodzaj silnika:	ZI (typ S21)
Rodzaj :	Samochód specjalny	Pojemność silnika:	2120 cm³
Przeznaczenie:	Pożarniczy	Moc silnika:	51,5 kW (70 KM)
Rodzaj nadwozia:	Furgon 4 - drzwiowy	Skrzynia biegów:	Manualna 3-biegowa
Rok produkcji:	1977	Rodzaj napędu:	Tylny
Data I-ej rejestracji:	01.07.1977r.	Masa własna / d.m.c.:	2100 / 2500kg
Data waż. Bad. Tech.:	20.09.2017r.	Kolor:	Czerwony
Ilość miejsc:	5	Wskazanie licznika:	21258,9 km

Podstawowe podzespoły	
Nadwozie:	typu furgon, stalowe z wewnętrzną ścianą działową połówkową oddzielającą kabinę 2-osobową od przedziału pasażersko-ładunkowego (pożarniczego) w którym z przodu zamontowana jest 3-osobowa ławka poprzeczna dla strażaków a pozostała przestrzeń przeznaczona jest na wyposażenie pożarnicze. Drzwi kabiny i boczne zawieszone są na zawiasach z przodu. Tylne drzwi są dwuczęściowe, otwierane są w płaszczyźnie pionowej. Podłoga w przedziale pasażersko - ładunkowym jest drewniana.
Rama:	stalowa, konstrukcyjnie składająca się z dwóch podłużnic i trzech poprzeczek wykonanych z cienkościennego profilu zamkniętego o przekroju prostokątnym oraz w części przedniej z poprzeczki z profilu otwartego, ceowego.
Zawieszenie:	przednie niezależne. Belka, wahacze poprzeczne dolne i górne, amortyzatory hydrauliczne teleskopowe AT-7 i sprężyny śrubowe. Stabilizator przechyłów stanowi drążek skrętny połączony z ramą samochodu i dolnymi wahaczami. tylne zależne. Sztyny most zawieszony na dwóch podłużnych półeliptycznych, resorach pięciopiórowych oraz hydrauliczne amortyzatory teleskopowe AT-9.
Silnik:	S-21, czterosurowy z zapłonem iskrowym, 4-cylindrowy, rzędowy, górnozaworowy, zamontowany wzdłużnie z przodu. Moc 51,5 kW przy 4000 obr/min. Moment obrotowy 147 Nm przy 2500 obr/min. Stopień sprężania 7,5. Średnica cylindra 82 mm, skok tłoka 100 mm. Układ chłodzenia zamknięty o obiegu wymuszonym przez pompę. Układ smarowania obiegowo-ciśnieniowy. Układ zasilania: pompa paliwowa mechaniczna przeponowa, gaźnik opadowy, dwuprzelotowy i filtr powietrza suchy. Zbiornik paliwowy o poj. 55 litrów. Rozruch za pomocą rozrusznika elektrycznego..
Układ napędowy:	klasyczny na oś tylną. Skrzynia biegów mechaniczna 3-biegowa, sterowana ręcznie dźwignią umieszczoną w podłodze pomiędzy fotelami. Biegi II i III zsynchronizowane. Sprzęgło cierne jednotarczowe, suche z 9-ioma sprężynami dociskowymi. Wał napędowy pojedynczy, dwuprzegubowy. Sztyny most napędowy. W dwudzielnej obudowie z półpochwami umieszczone są: przekładnia główna, mechanizm różnicowy i półosie napędowe. Przekładnia główna stożkowa o zębach łukowych. Mechanizm różnicowy satelitowy z kołami zębatymi stożkowymi o zębach prostych. Półosie napędowe typu obciążonego. Przełożenie przekładni głównej 5,125:1.
Układ hamulcowy:	roboczy hydrauliczny dwuobwodowy bębnowy ze wspomaganiem podciśnieniowym. postojowy taśmowy uruchamiany dźwignią ręczną, działający na wał napędowy.
Układ kierowniczy:	przekładnia kierownicza globoidalna o przełożeniu 18,2:1 (średnie) bez wspomagania. Kierownica 2 ramienna o średnicy 440 mm z lewej strony.
Instalacja elektryczna:	jednoprzewodowa o napięciu 12V, biegun dodatni na masie. Alternator o mocy 600 W. Akumulator o pojemności 45Ah umieszczony w kabinie za siedzeniem pasażera.
Wyposażenie pożar.:	Wewnątrz jest wózek na motopompę z pojemnikami na węże, a na dachu drewniana trzyczęściowa drabina pożarnicza oraz sygnalizacja świetlna (niebieska) i dźwiękowa.



3. Identyfikacja

W dniu 01.03.2025r. przedstawiono do badań samochód specjalny pożarniczy **FSC-LUBLIN Żuk A 15B**. Dokumentacji eksploatacyjnej pojazdu nie przedstawiono.

Numer identyfikacyjny pojazdu (**261211**) jest wybity z lewej strony na płaskowniku przymocowanym na stałe do prawej podłużnicy w przedziale silnikowym – fot. nr 8

Natomiast na tabliczce znamionowej samochodu przymocowanej do tzw. fartucha błotnika prawego przedniego w przedziale silnikowym (fot. nr 7), jest nadruk typ **A 15B**, a wybity nr podwozia to **261211**.

4. Informacja o stanie technicznym

Podczas oględzin samochodu stwierdzono:

- korozję na elementach nadwozia tj. pas przedni, błotniki przednie w cz. nadkoli, progi prawy i lewy, ściany boczne w cz. nadkoli kół tylnych, słupki tylne, klapy tylna, dach, wnęki stopni drzwi;
- korozję na ramie, elementach stalowych zawieszek kół i układu napędowego;
- odkształcenie kolizyjne pasa tylnego z lewej strony;
- uszkodzoną powłokę lakierniczą wewnątrz przedziału na podłodze drewnianej oraz na ścianach.

Szczegółowy zakres prac naprawczych możliwy jest do określenia w warunkach warsztatu, po diagnostyce m.in. zespołu napędowego, zawieszek, układu kierowniczego i układu hamulcowego.

5. Uzasadnienie wyboru metody wyceny

Wybierając metodę oszacowania wartości rynkowej przedmiotowego samochodu, wzięto pod uwagę wykorzystanie opinii w postępowaniu mającym na celu jego sprzedaż, dla potrzeb którego niezbędne jest ustalenie jego szacunkowej **wartości rynkowej** porównywalnej, zbliżonej do **Wartości Godziwej**.

Gdzie Wartość Godziwa rozumiana jest jako „kwota za jaką przedmiotowy sprzęt mógłby zostać wymieniony na warunkach transakcji rynkowej pomiędzy zainteresowanymi i dobrze poinformowanymi, niepowiązanymi ze sobą stronami”.

Metodologia wyceny pojazdów zawarta jest w *Instrukcji określania wartości pojazdów nr 1/2024*, a szacowanie wartości rynkowej pojazdu odbywa się **metodą rynkowo – porównawczą**.

Gdzie wartość rynkową pojazdów określa się posługując się zależnością:

$$W_{\text{rynk.}} = (W_b + K_{\text{I rej.}}) * k_w * k_p * k_x + K_g - K_{\text{nzt}}$$

gdzie:

W_b - wartość bazowa (katalogowa, ofertowa); $K_{\text{I rej.}}$ - wartość korekty dotyczącej daty pierwszej rejestracji;
 k_w - współczynnik korekty dotyczącej wyposażenia; k_p - współczynnik korekty dotyczącej przebiegu;
 k_x - współczynnik korekt różnych uwzględniający m.in. stan utrzymania samochodu; sytuację rynkową; itp.;
 K_g - wartość korekty dotyczącej stanu ogumienia; K_{nzt} - wartość korekty z tytułu koniecznej naprawy

Określenie wartości bazowej i wszystkich wymaganych korekt tej wartości, umożliwia określenie ostatecznej wartości rynkowej wycenianego samochodu.

6. Sytuacja na rynku samochodów pożarniczych FSC-LUBLIN Żuk

Na podstawie analizy rynku dotyczącego samochodów marki ŻUK stwierdza się, że ofert sprzedaży samochodów strażackich **Żuk A15** o parametrach jak samochód przedmiotowy jest kilka, a dane dotyczące ich stanu technicznego, wieku oraz wyposażenia, w ogłoszeniach są zbyt ogólne, a rozbieżność cenowa ofert duża, co pozwala sądzić, że są to wartości wyjściowe do negocjacji.

7. Określenie wartości bazowej

Wartość bazowa (W_b) jest to uśredniona teoretyczna wartość rynkowa pojazdu, ustalona na określony miesiąc, rok i dotycząca pojazdu bazowego tj. pojazdu który charakteryzuje się następującymi parametrami: poprawny stan techniczny tj. nie wymagający napraw i będący w ruchu; po raz pierwszy został zarejestrowany w maju; jest wyposażony standardowo; ma przebieg zgodny ze średnim w swojej klasie; opony wskazują max. 50% stopień zużycia.

Ponieważ w systemach INFO-EKSPERT i EUROTAX podane są wartości bazowe samochodów wyprodukowanych po 2004 roku. Wobec tego w celu określenia wartości bazowej dla samochodu przedmiotowego, przeprowadzono analizę ofert sprzedaży samochodów strażackich Żuk A15 na stronach internetowych m.in.: www.ottomoto.pl; www.sprzedajemy.pl; www.olx.pl; www.autogiolda.pl.

A w postępowaniu mającym na celu określenie wartości bazowej dla przedmiotowego samochodu, przyjęto ceny ofert sprzedaży samochodów pożarniczych Żuk A15 wyprodukowanych w latach 1969÷1987, które oferowane są w cenie od 3999 zł do 8900 zł

Uśredniając powyższe ceny ofertowe z uwzględnieniem rocznika samochodu (1977), oraz jego walorów pojazdu zabytkowego, **wartość bazową brutto (W_b)** samochodu pożarniczego **Żuk A 15B** o parametrach porównywalnych z przedmiotowym, na marzec 2025 roku oszacowano na kwotę:

$$W_b = 8\ 000\ \text{zł}$$



8. Określenie wartości rynkowej

W postępowaniu dotyczącym określenia wartości rynkowej przedmiotowego pojazdu posłużono się zależnością:

$$W_{\text{rynk.}} = W_b * k_w * k_p * k_x + K_g - K_{\text{nizr}}$$

gdzie:

- a) Wartość bazowa brutto dla samochodu o parametrach porównywalnych z przedmiotowym, oszacowana została powyżej na kwotę:

$$W_b = 8000 \text{ zł}$$

- b) Na podstawie analizy ukompletowania, współczynnik korekty dotyczącej wyposażenia, określono jako:

$$k_w = 1,0$$

- c) Ze względu na to, że wartość bazową nie określano na podstawie katalogu, to wartość współczynnika korekty dotyczącej przebiegu, określono jako:

$$k_p = 1,0$$

- d) Przebieg dotychczasowej eksploatacji oraz stan utrzymania i dbałość o pojazd pozwolił w wycenie uwzględnić czynniki (korekty różne) wpływające na wartość, takie jak:

- Korekta ze względu na stan utrzymania, $k_{\text{utr.}} = - 1\%$;
- Korektę ze względu na lokalną sytuację rynkową $k_{\text{rynk}} = - 5\%$;

Na podstawie powyższych korekt ustalono współczynnik korekt różnych: $k_x = 1 + (\sum k_{\text{xn}}/100)$

$$k_x = 0,94$$

- e) Ze względu na to, że wartość bazową nie określano na podstawie katalogu, to korektę dotyczącą ogumienia, określono jako:

$$K_g = 0 \text{ zł}$$

- f) Biorąc pod uwagę aktualny stan techniczny pojazdu, to wartość korekty z tytułu koniecznej naprawy, oszacowano jako:

$$K_{\text{nizr}} = 3500 \text{ zł}$$

Wobec powyższego: $W_{\text{rynk.}} = 8000 * 1,0 * 1,0 * 0,94 + 0 - 3500 = 4020$

WNIOSEK

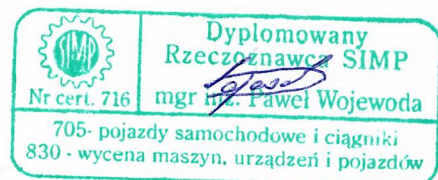
Na podstawie oceny stanu technicznego, okresu i sposobu eksploatacji, przedstawionych dokumentów i analizy cen oraz obliczeń, **wartość rynkową brutto** samochodu specjalnego pożarniczego **FSC-LUBLIN Żuk A 15B** nr rejestracyjny **KPD 5096** w warunkach swobodnego rynku, bez żadnych ograniczeń na miesiąc marzec 2025 roku oszacowano na kwotę:

4 000 zł (słownie: cztery tysiące złotych)

Wykonano w 2 egz.

- egz. nr 1 – zlecniodawca
- egz. nr 2 – a/a

BIURO WYCEN I DORADZTWA TECHNICZNEGO
Paweł Wojewoda
Kościelna Wieś, ul. Poligonowa 37
62-811 Kościelna Wieś, tel. 600 563 829
REGON 300820840 NIP 618-139-93-73



Warunki i ograniczenia

- Opinia została sporządzona z należytą zawodową starannością na podstawie oględzin i dokumentacji;
- Opracowanie ważne zgodnie z pkt. I.4 Przeznaczenie opinii;
- Niniejsza opinia nie może być publikowana w całości lub części w jakimkolwiek dokumencie bez pisemnej zgody autora i bez uzgodnienia z nim formy i treści takiej publikacji;
- Ocenę stanu technicznego przedmiotowego samochodu oraz jego wycenę oparto o wyniki oględzin, nie prowadzono badań diagnostycznych oraz weryfikacji warsztatowej.
- Niniejsza opinia nie może być traktowana jako ekspertyza techniczna wycenianego samochodu;
- Autor wyceny zakłada, że nie ukryto żadnych faktów które miałyby wpływ na ustalenie wartości rynkowej
- Nie badano stanu prawnego przedmiotowego samochodu
- Powyższa wycena nie może być traktowana jako gwarancja sprzedaży przedmiotowego pojazdu za cenę równą oszacowanej jego wartości rynkowej;
- **Wycena przedmiotowego samochodu ważna przez okres 3 miesięcy;**
- Szczegółowa ocena samochodu jest archiwizowana w BWiDT



Dokumentacja fotograficzna



Fot. nr 1



Fot. nr 2



Fot. nr 3



Fot. nr 4



Fot. nr 5



Fot. nr 6



Fot. nr 7 Tabliczka znam. samochodu



Fot. nr 8 Nr identyfikacyjny: 261211



Fot. nr 9



Fot. nr 10 Nr nadwozia 313245



Fot. nr 11



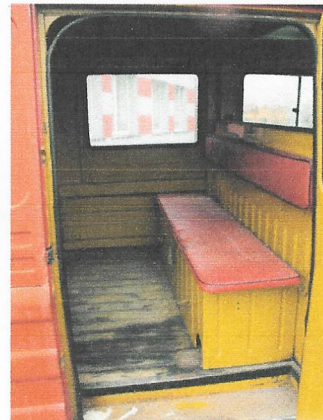
Fot. nr 12



Fot. nr 13



Fot. nr 14



Fot. nr 15



Fot. nr 16





Fot. nr 17



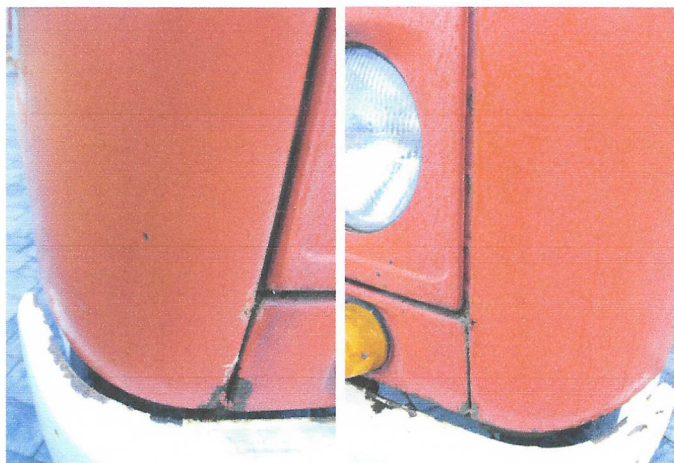
Fot. nr 18



Fot. nr 19



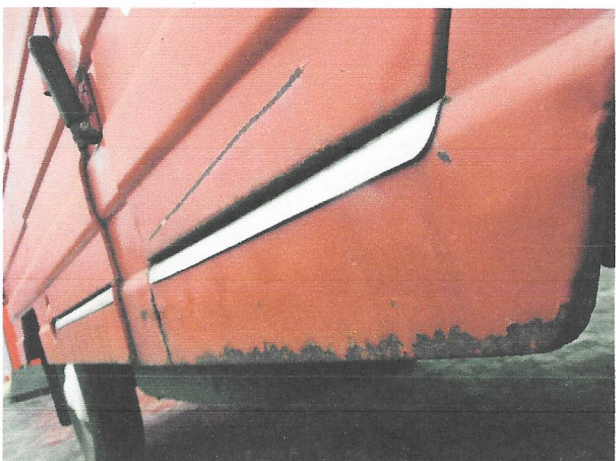
Fot. nr 20



Fot. nr 21



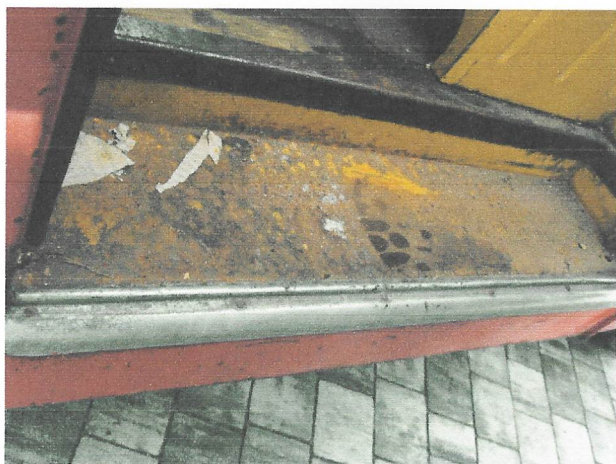
Fot. nr 22



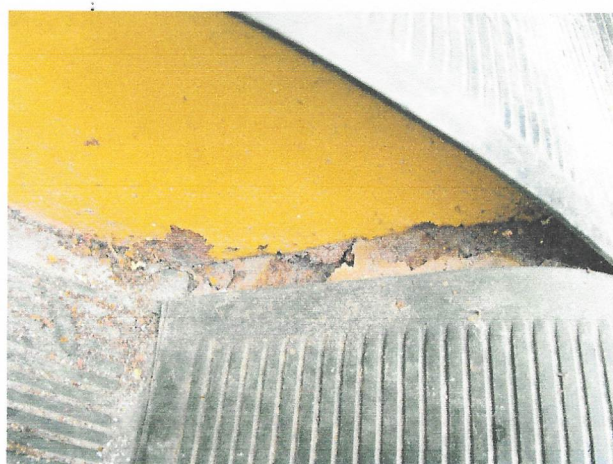
Fot. nr 23



Fot. nr 24



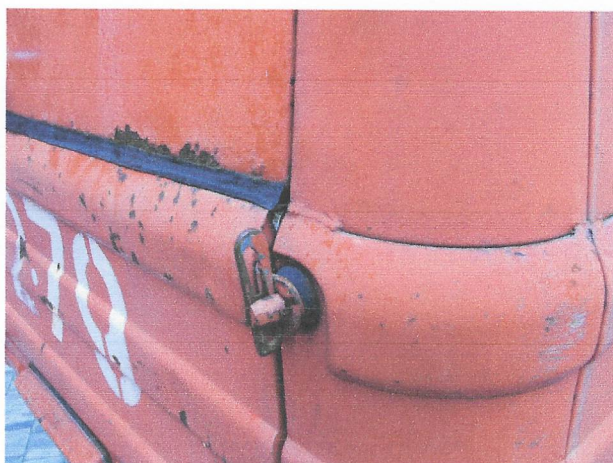
Fot. nr 25



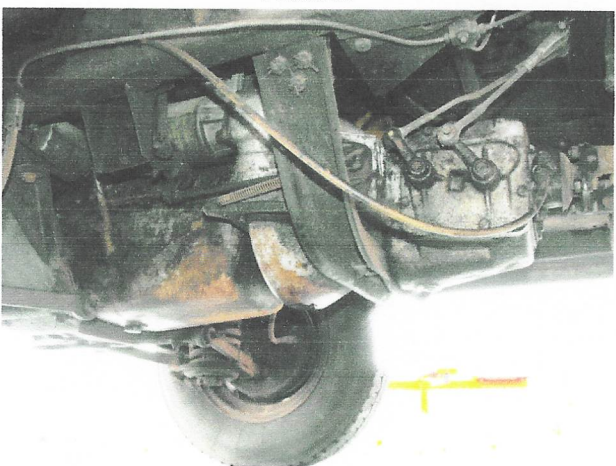
Fot. nr 26



Fot. nr 27



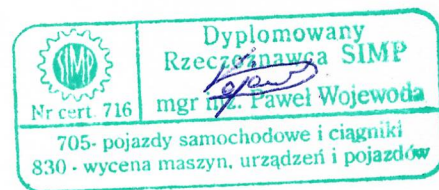
Fot. nr 28



Fot. nr 29



Fot. nr 30



STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW
MECHANIKÓW POLSKICH

DYPLOM RZECZOZNAWCY

PO SPEŁNIENIU WARUNKÓW PRZEWIDZIANYCH REGULAMINEM
POSTĘPOWANIA PRZY UBIEGANIU SIĘ O TYTUŁ
DYPLOMOWANEGO RZECZOZNAWCY SIMP
ZARZĄD GŁÓWNY SIMP
NADAJE

Koledze

mgr inż. Pawłowi Wojewodzie

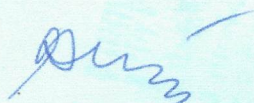
TYTUŁ

**DYPLOMOWANEGO
RZECZOZNAWCY SIMP
W SPECJALNOŚCIACH :**

**705 – Pojazdy samochodowe i ciągniki
830 – Wycena maszyn, urządzeń i pojazdów**

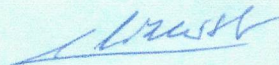
NINIEJSZY DYPLOM JEST POTWIERDZENIEM ZE STRONY
STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW MECHANIKÓW
POLSKICH SIMP POSIADANIA WYBITNYCH KWALIFIKACJI
FACHOWYCH W RAMACH PRZYZNANYCH SPECJALNOŚCI

SEKRETARZ
GENERALNY SIMP



Rok założenia 1926

PREZES
SIMP



Nr dyplomu 716
Nr ewid. 9571/05

Warszawa, dnia 19.10.2011r.
z ważnością od dnia 10.02.2005r.