

Ceny transakcyjne niższe od cen ofertowych



Anna Dąbrowska
licencja nr 6984

Kiedy podaż i popyt są w miarę zrównoważone, wtedy cena transakcyjna niewiele odbiega od ceny ofertowej. Jeśli natomiast istnieje sytuacja z jaką mamy do czynienia obecnie, czyli utrzymująca się tendencja przewagi podaży nad popytem, automatycznie przekłada się to na konieczność większych obniżek.

Upusty cenowe są i zawsze były. Jest to wolny rynek, ceny nie są ustalane odgórnie i mogą być kształtowane swobodnie.

Powody oraz wysokość obniżek są bardzo różne. Najczęściej bywa to zależne od sytuacji w jakiej znalazł się zbywca.

Jeśli sprzedaż nie wynika z konieczności i sprzedający nie jest zmuszony do szybkiej sprzedaży, wówczas negocjacje oscylują na przeciętnym poziomie 2-3% ceny ofertowej.

Jeśli natomiast powodem jest tak zwana „pilna sprzedaż”, która często wynika z sytuacji losowych, konieczności powiązania innych transakcji lub terminów spłat różnych zobowiązań, wówczas można mówić o obniżkach sięgających nawet 5 czy 10% ceny ofertowej.

Obniżenie ceny często następuje też z innego powodu, jakim jest po prostu przyzwyczajenie klientów kupujących. Większość z nich wręcz nie wyobraża sobie zakupu bez możliwości negocjacji ceny. Niejednokrotnie fakt ten bywa warunkiem sfinalizowania transakcji.

Czasem jednak wynika to z przyczyn niezależnych od kupującego. Powodem może być na przykład ograniczona zdolność kredytowa, która nie pozwala na zapłatę żądanej ceny.

Uwzględniając powyższe i bazując na realnych liczbach – transakcje przeprowadzone za naszym pośrednictwem charakteryzowały się średnio 4-6% różnicą pomiędzy ceną wystawioną do sprzedaży, a ceną transakcyjną. Jednak warto zauważyć, że jest to tylko średnia. Oczywiście bywają też transakcje należące do znacznie rzadszych przypadków, gdzie cena została niezmienną i sprzedający uzyskał kwotę wyjściową oraz te wyżej wspomniane, gdzie obniżki przekraczały nawet 10% ceny ofertowej.



Barbara Budziarek
licencja nr 7211

**NIERUCHOMOŚCI KWADRAT
S.C.
PONAD 12-LAT DOŚWIADCZENIA**

Czynne pn – pt od 10-17
59-220 Legnica ul. Złotoryjska 87 budynek NOT

tel./fax (076)7224455
www.kwadrat.nieruchomosci.pl
e-mail: kwadrat@kwadrat.nieruchomosci.pl



OFERTY TYGODNIA:

ok. Centrum – KOMFORTOWA, bardzo nowoczesnie wykończona kawalerka 2-pokojowa, pow. ok. 30m², – 92 000 zł

Kwadrat - 4 pokoje, dwa poziomy, 78 m², co gazowe – 285 000 zł

os. Kopernik – 2 pokoje, 46 m², rozkładowe, budynek 4-piętrowy – 145 000 zł

Legnica – nowy dom wolno stojący, parterowy, 115 m²+ poddasze 58 m², całość w pełni wykończona, działka 5 arów – 660 000 zł

ok. Jaworzyńskiej – 3 pokoje, 98 m², parter, możliwość przekwalifikowania na lokal użytkowy – 250 000 zł

ok. Legnicy – (10km) – dom wolno stojący, 140 m², 6 pokoi, kuchnia, łazienka, garderoba, całość po kapitalnym remoncie, ładnie zagospodarowana działka o pow. 19 arów, istnieje możliwość zamiany – 460 000zł

Warszawa! Rosyjski prezent, za który słono płaciliśmy!

Artykuł ze strony auta-prl.pl

Warszawa była pierwszym produkowanym samochodem osobowym w powojennej historii Polski.

Na początku wcale nie planowano jej produkcji, gdyż podpisano umowę licencyjną z fiatem, na wytwarzanie nowego modelu 1100, którą oficjalnie ogłoszono dnia 31 lipca 1948 roku. Fiat miał wybudować fabrykę i uruchomić produkcję auta, którego premierę planowano na 1950 rok. Pod koniec roku stały już dwie hale fabryki, ale w 1949 roku, podczas „zimnej wojny”, na wyraźne życzenie Józefa Stalina zerwano umowę.

W zamian za posłuszeństwo, otrzymaliśmy od „Soso” licencję na wytwarzanie samochodu opartego na konstrukcji amerykańskiego Forda A oraz radzieckiego GAZA A i GAZA M1 z początku lat trzydziestych - Pobjedy M20. Pobjeda - Ford z nowym nadwoziem miała premierę w 1946 roku.

Pierwszą Warszawę wyprodukowano 6 listopada 1951 roku - zjechała ona z taśmy montażowej o godzinie 14:00. W fabryce pracowało wówczas ponad 10 tysięcy ludzi, codziennie otrzymywali oni ciepły posiłek w postaci obiadu oraz paczkę papierosów - dostarczane z pobliskiego hotelu Bristol.

Dar Stalina wcale nie był zupełnie darmowy. Trzeba było zapłacić za dokumentację technologiczną 130 mln ówczesnych złotych i tłoczniki wraz z oprzyrządowaniem maszyn - kolejne 250 mln zł. Licencja Fiata miała kosztować 2 mln ówczesnych dolarów amerykańskich i dawała samochód „spod igły”. Według Rosjan na Żeraniu mieliśmy wytwarzać do 25000 samochodów rocznie, jednak materiałochłonna i czasochłonna technologia sprawiła, że licencję opanowano dopiero w 1956 roku i produkowano wówczas 4000 aut

rocznie.

Od początku produkcji konieczne były modernizacje samochodu. Pierwszą i istotniejszą było odchudzenie konstrukcji. Wytłoczki i odlewy miały tak ogromne nadmiary, że na produkcji jednego samochodu można było zaoszczędzić:

- 114 kg blach
- 31 kg profili stalowych
- 8,5 kg metali kolorowych
- 13 kg odlewów
- 18,5 kg spoiw ołowiuowo-cynkowych

Od 15 maja 1957 roku z taśm montażowych zjeżdżały Warszawy 201, zewnątrz podobne do modelu M20, ale mające ponad 200 zmienionych podzespołów. W silniku zwiększono stopień sprężania do 6.8:1, co spowodowało wzrost mocy oraz maksymalnego momentu obrotowego.

Po przeprowadzeniu serii badań nad prototypem, w 1959 roku wprowadzono do produkcji seryjnej Warszawy 201P - był to dostawczy furgon (pick-up). Produkowano go przy współpracy z Zakładami Motoryzacyjnymi w Nysie. Samochód posiadał w tylnej części nadwozia skrzynię, do której można było załadować do 500kg, dostęp zapewniała uchylna kłapa, a wszystko było zakryte brezentowym pokryciem, rozpinanym na demontowalnym szkieletie stalowym, przestrzeń ładunkowa miała wymiary 1715x1370x410mm. Poza tym, od modelu osobowego, pick-up różnił się twardszym zawieszaniem oraz szerszymi oponami.

Po dwóch latach w 1962 roku wprowadzono do sprzedaży model 202, w którym przekonstruowano przestarzały dolnozaworowy silnik na górnozaworowy, zwiększając tym samym jego moc. W tym samym roku zbudowano odmianę



201 - sanitarkę, charakteryzującą się mocowaniem koła zapasowego z tyłu pojazdu (nie mogło znajdować się pod noszami). Oprócz karetki były też Warszawy-radiowozy.

W 1962 roku, uruchomiono na Żeraniu produkcję furgonu 201F, było to coś w rodzaju kombi, opartego na bazie modelu pick-up. Zbiornik paliwa umieszczono pod fotelem kierowcy, a koło zapasowe pod podłogą tylnej części nadwozia, dzięki czemu uzyskano stosunkowo dużą i płaską powierzchnię ładowania. Samochód posiadał, podobnie jak pickup wzmocnione zawieszenie i dwoje drzwi, przeszklona tylna część nadwozia była jednak zamknięta, a dostęp do niej możliwy był poprzez dużą, dwuczęściową tylną kłapę otwieraną w górę i w dół.

W 1964 miała miejsce restylizacja nadwozia. Wprowadzono modele 223 i 224 wyposażone odpowiednio w silniki S21 i M20. Przede

wszystkim zmieniono tylną część nadwozia na sedan i zmieniono wlot powietrza do chłodnicy. Na uwagę zasługuje jeden z prototypów sedana z tylną szybą pod ujemnym kątem, który jednak nie wszedł do produkcji. Model trój bryłowy początkowo nosił numery 203/204, jednak numery z zerem w środku zarezerwował Peugeot i numerację zmieniono na 223/224.

W roku 1965 powstały kolejne odmiany Warszawy. Bardzo funkcjonalne i udane było kombi 223K, na bazie, którego wykonywano później karetki. Odmiana Taxi posiadała pancerną szybę między tylną kanapą a przednimi fotelami, składany przedni fotel, na którym przewożono bagaże, oraz sygnalizator z napisem „wolny” lub „zajęty”. Taksówki szybko wycofano z produkcji, gdyż taksówkarze nie uznali ich za praktyczne.

W niewielu egzemplarzach wyprodukowano też Warszawę w wersji dla łączności, zbudowaną

na bazie modelu kombi, w którym zamiast szyb w tylnej części nadwozia zamontowane były blachy - taki ówczesny VAN. Dodatkowo, ta wersja samochodu nie posiadała lewych tylnych bocznych drzwi. Niestety do dnia dzisiejszego przetrwały tylko bardzo nieliczne egzemplarze „Pocztylionów”.

Ostatnia warszawa opuściła fabrykę w 1973 roku. Przez 22 lata produkcji wyprodukowano 254 421 sztuk tych samochodów. Z tej liczby 72 834 trafiło na eksport do 25 krajów na 4 kontynenty. Najwięcej do Bułgarii, na Węgry, do Chin, Rumuni, Czechosłowacji i Turcji. Warszawa oparta na konstrukcji z lat trzydziestych doczekała się następczyni w roku 1964 - Warszawy 210.

Jako ciekawostkę należy podać fakt, iż sam Karol Wojtyła, zanim został papieżem, posiadał Warszawę, która do dziś się zachowała.

Mocne uderzenie

Tomasz Liber redaktor moto. tel. 664 362 453

Dobrze brzmiący bas to podstawa poprawnie działającego systemu akustycznego. Dobra instalacja car audio jest dość droga. Standardowy system audio w samochodzie to cztery głośniki i radio CD. Jak więc ulepszyć nasz fabryczny zestaw audio?

Jest na to kilka sposobów:
Pierwszy to wymiana kompleksowa głośników z jednoczesnym wytlumieniem drzwi specjalną matą, wymianą przewodów zasilających głośniki, zwiększeniem mocy zasilania jednostki centralnej, dołożenie dodatkowego wzmacniacza, kondensatora. Takie rozwiązanie jest jednak

drogie i niejednokrotnie może przekroczyć wartość samochodu. Trudno tu jednak konkretnie podać koszt takiego rozwiązania, gdyż jest on zależny od zastosowanych podzespołów i materiałów wytlumiających. Trzeba też się liczyć z faktem, że takie rozwiązanie to inwestycja, która nie podnosi wartości auta i przy ewentualnej odsprzedaży samochodu nikt nie zwróci nam poniesionych kosztów.

Drugim rozwiązaniem jest tylko wymiana fabrycznych głośników na nowe „firmowe”.

Na rynku mamy duży wybór zestawów głośnikowych z tym, że przy wyborze powinna decydować cena. Im tańsze głośniki tym gorsze i nie

opłaca się kupować głośników za 50-80 zł, gdyż takie zestawy pograją na jeden sezon, a przecież nie taki ma być efekt. Przykładowo dobre głośniki „16”, a więc przeważnie standard w samochodach, powinny kosztować w granicach 150-160 zł, oczywiście pod warunkiem, że są firmowane przez znanych producentów.

Trzecim rozwiązaniem jest zastosowanie subwoofera. Tutaj wybór jest również duży, a ceny kształtują się na przyzwoitym poziomie. Jednym z lepszych rozwiązań jest zastosowanie suba aktywnego, czyli głośnika basowego (przeważnie o średnicach od 25 do 30) zabudowanego w skrzyni lub tubie wyposażonego we wzmacniacz i

odpowiednie filtry. Całość jest idealnie zestrojona do zastosowanej obudowy. Podłączenie takiego zestawu też nie wydaje się skomplikowane, a zaletą takiego rozwiązania jest fakt, że możemy taki sprzęt w każdej chwili zdemontować i przenieść do innego auta nie ingerując w zabudowę fabryczną przestrzeni bagażowej.

Jedną z firm oferującą głośniki na dobrym poziomie jakościowym i cenowym jest Peiying, wybór głośników, subwooferów czy wzmacniaczy jest naprawdę duży.

PHU PAKSY

Ul. MYRKA 10 (LOTNISKO)

LEGNICA TEL 888 926 834

www.autoalarmy.legnica.pl