



*Trojkolka NSU s perfektním a původním stavu – účastník závodu Londýn–Brighton*



*Výstava Dino Ferrari velkoryse zabrala velké prostranství, což návštěvníkům přišlo vhod*

*Pohled do haly prozrazoval, že drahých veteránů je dostatek*

## Retro Classics 2011 – Stuttgart

**Jednou z největších prodejních veteránských výstav v Německu je Retro Classics ve Stuttgartu, která se koná v první polovině března. Moderní rozsáhlé výstaviště nenechává co do logistiky a komfortu žádné přání nesplněné, a tak se na 100 000 m<sup>2</sup> v osmi halách sejde vše, co má s veteránskou scénou co do činění. A k vidění je okolo 3000 aut!**

V prvních halách jsou nasídleni tzv. „Premium-obchodníci“, což znamená, že tam narazíme na exkluzivní auta ve velmi dobrém stavu za ceny odpovídající nejvyššímu segmentu. Samozřejmě, že tam jsou i auta, která tak jen vypadají. Znamé značky Jaguar, Ferrari, Mercedes, Porsche nebo BMW jsou doplněny vzácnými tradičními značkami jako Lagonda, Invicta, Bugatti, Horch, Talbot, Aston Martin apod.

Další haly jsou věnovány sportovním

a závodním autům, prestižním okruhům a revival akcím, jubilejním výstavám, jako například Mercedes 125 let mobility, Ferrari Dino, Bosch, a také klubovým prezentacím na nejvyšší úrovni. Motorčky BMW a customy jsou poblíž kulinářské haly s nabídkou nejrůznějších druhů restauračních stánků. Poutavá výstava Wankel a legendárních tahačů Kaelble pokračuje dále halami s modely aut, náhradními díly a užitkovými vozidly – autobusy a traktory.

Pozorný návštěvník nemůže přehlédnout, jak se s rostoucím číslem haly mění atmosféra. V prvních halách panují obdiv a spíše „prodejně odborné“ diskuze se zdvořilým úsměvem na rtech, auta jsou ve směr za pletenými provazy, vážní a vážení zájemci usrkávají šampaňské v doprovodu atraktivních žen, často o hlavu vyšších než jejich chleboďárci. Do jubilejní výstavy Mercedesu a Ferrari vstupují návštěvníci s viditelným respektem a organizátoři v černých



*Dostaveníčko krásných veteránů se pořádá v Baden Badenu – 84 značek, 360 aut...*



*Po náročné rekonstrukci. Zrcadlo ale ukazuje, že ani na tomto Mercedesu toho moc původního není*





Jediná „dřevěná“ Lancia Aprilia 1948, postavená pro hraběte-vinaře Antinoriho. K máni za 95 000 eur



Zachovalý exemplář (ze dvou) typu „velký mercedes“ 770 D v provedení 4dveřový kabriolet pro ty nejbohatší, s kompletní historií

oblecích latentní zdrženlivost zrovna neodbourávají. V následujících halách se zvyšuje úroveň hluku, obličej vyjadřují neskrývaný zájem, překvapení a radost z vystaveného materiálu... Tu a tam je slyšet smích. Nejpříjemnější atmosféra, doplněná vůní nabídky domácí kuchyně, panuje v hale s náhradními díly a v poslední hale s užitkovými vozidly. Naprosto zachovalé nebo zrenovované autobusy a luxusní kempinková auta jsem takhle z blízka ještě neviděl.

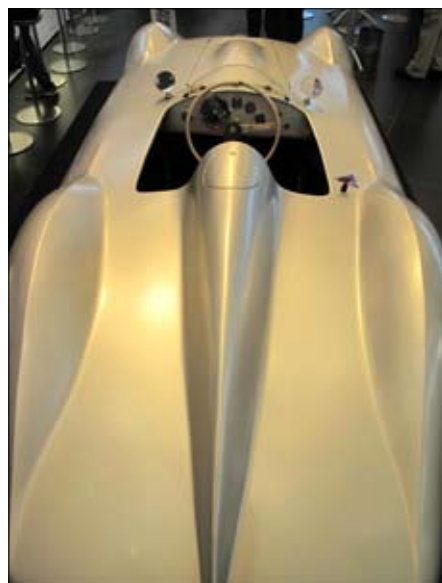
Traktory jsou tradičním hostem na každé veteránské výstavě. Velký obdiv tam sklízeli např. Lanz, ročník 1924, s maratonskou historií. Snad se tam příští rok objeví i náš Zetor – ve spolupráci se Zetor-oldtimerklubem a třeba plzeňským pivovarem. Mimochodem: účast na veletrhu nemusí být drahá. Kluby dostanou plochu za symbolickou cenu 1 euro za m<sup>2</sup>.

Celou výstavu nelze projít systematicky, i když jsem si to na začátku předsevzal. Neočekávaná setkání a ohlašované atrakce vás odvádí k návratům, a tak to jde po celý den. Tu přijde známý závodník, jinde startují vzácný motor, a nebo je nutno srovnat zdánlivě identickou nabídku na jiném stánku. Nejpozději kolem třetí je nouze o volné židle, které zabírají především návštěvnice. V pivních zahrádkách panuje

ruch, přibývající s pokročilou hodinou.

Vyzdvihnout jeden nebo dva vrcholy výstavy není možné. Ferrari Dino nadechlo ucelenou výstavou. Obdivovanou karoserií navrhl dnes 85letý Aldo Brovarone a vůz měl hotov za pouhé 4 týdny. Ještě živější bylo setkání s panem Freyem, přezdívaným „pan Wankel“ kvůli jeho unikátní sbírce aut a motorek s rotačním motorem. Je málo známé, že ruská policie používala Ladu s Wankelem a že Nissan stavěl s tímto motorem autobusy. Freyův aerodynamický Citroën je dnes raritou. Malosériový vůz je ponechán v původním stavu s naprosto věrohodnou patinou. Tahač vodních lyží s wankelovým motorem budil spíše úsměv. Pan Frey z Augsburgu je o spolehlivosti Wankelova motoru nejen skálopevně přesvědčen, což doložil hned několika důkazy, ale je si i jist, že se motor zase vrátí.

Zdálky přitahoval nejen moji pozornost aerodynamický vůz vyvedený v satinované stříbrné – ano byl to Veriatas Meteor! Rekordní vůz byl v roce 1952 vyroben pro pokusy na okruhu AVUS v Berlíně a držel např. rekord s průměrem na kolo přes 196 km/h. Tato karoserie byla ale bez nejmenší chybičky, ať jsem se nakláněl po světle, jak jsem chtěl. Popisek s výčtem



Veritas Meteor, který má s originálem společné jen jméno

všech specifikací a s barevnými fotografiemi mi s autem nějak neseděl. Motor mně nechtěli ukázat, protože jsem asi nevypadal jako věrohodný kupec... zato jsem se doptal po majiteli. Ten hned uvedl věc na pravou míru: „Popisek jsem vystavil, abych publiku připomněl, jakou měl Veritas Meteor minulost“ Není trochu ironií, že byla tato replika vystavena právě na stánku TÜV?



Prototyp č. 89 Citroënu M 35 s Wankelovým motorem je ponechán ve zcela původním stavu – sbírka p. Freye z Augsburgu



Rychlá Lada ruské intervenční policie (KGB), samozřejmě díky Wankelovu motoru se dvěma komorami po 650 ccm, poskytuje 140 hp





*Slečna Susanna se usmívá před (nebo že by nad?) replikou soutěžního vozu Berlin Rom*



*Brasier CM 2 z roku 1910 byl vyloven z jezera u Zugu (CH) 53 let po nehodě. Dnes opět brzdí silnice*

Ani ne 15 metrů od tohoto auta stál další krasavec – BMW 328, tzv. Berlin-Rom-Wagen. Tady ale bylo hned jasné, že to nemůže být onen autentický unikát – takže jen ta usměvavá rakouská slečna Susanna byla pravá...

Zaručeně pravý kousek je utopenec Brasier 1910, který našli potápěči v 25 metrech jezera Zug půl století po havárii se smrtelným koncem. Deset let trvalo dohledávání dokumentace vzácného stroje a akvizice dílů. V roce 1979 vyjel opět na silnici. Dnes je vítaným exponátem na výstavách.

Jedna z největších firem s veterány, Mirbach, s obchody na jihu i severu Německa, operující též jako makléř, přešla do nových rukou. Osmatřicetiletý Michael Mandat se chce zasadit o zpřísnění kontroly kvality a historie aut. Dodal, že opustí orientaci na pouhý obrat, ale bude dávat velký důraz na poradenství. Tato předsevzetí jsou v rámci firmy se značným břemenem velmi chválná. Vždyť si dobře vzpomínáme na prodaný Bugatti Typ 49 kabriolet Uhlík, který Uhlíka zaručeně



*Prodejní rozhovor s novým majitelem u Mirbacha – popisek dvou BMW 328 diplomaticky prozrazoval nejasný původ velmi drahých veteránů (350 a 600 tisíc eur)*

nikdy neviděl... Každopádně je na výstavě jeho SSK za 3,2 milionu eur nejdražším vozem výstavy.

Aukce firmy Lankes byla magnetem publika. Nabídka zhruba 60 aut sahala od prestižních modelů přes závodní speciály až po youngtimery. Jedním z magnetů byla Bugatti 40, Lancia Intergrale, Alfa Romeo 6C a unikátní „nahá“ Lancia

cabriolet.

Firma Rabag ukazuje autentickou bugatku ze závodu Paříž–Nice a zároveň nabízí projekt Atlantiku s kopií motoru Type 57. Vše je úplně nové za pouhých 800 000 eur. Za stejnou cenu je možno objednat na stánku „U Horchů“ zbrusu nový kabriolet 855: „Dochovaly se prý jen dvě travezy rámu,“ říkal ochotný zaměstnanec,



*Největší starost výrobce této repliky Atlantiku není nedostatek kupců, ale přihlášení do provozu*



*Na dvou původních travezích vznikají „praví“ Horchové (kabriolet 855) – kopie klenotů za 800 000 eur, ve vynikající kvalitě*





Alfa a Fiat na aukci. Spolu s dalšími 50 auty se dražily v sobotu



Stánek Bohemia Classic Cars přivezl tři velmi kvalitní tatro s nevídané přesnou dokumentací celé rekonstrukce



Jednoválcový Lantz (1924) potvrdil, že je to stroj na věčnost: za 21 dní opět zvládl štreku Revivalu Mannheim-Berlín, stejně jako v roce 1924

což hned radikálně opravuje jeho šefová: „I motor prý bude pravý, až bude...“

Nebylo by ale správné házet do jednoho pytle všechny obchodníky s veterány. Jako léčivý balzám působila výstava historických vozidel, která byla kompletně autentická. Mezi exempláři byl i vzácný Zedel. Zachovalá trojkolka NSU z roku 1904 se právě vrátila ze závodu Londýn-Brighton a majitel se mohl prokázat všemi doklady o historii i pravosti auta potvrzenými FIVA.

České návštěvníky bylo slyšet všude, a tak ani nepřekvapila účast firmy Bohemia, která se prezentovala dvěma perfektními tatrai a neméně pěknými hosteskami. Kabriolet Felicia Dr. Holuba ukazovala Schwabengarage a k nepřehlédnutí byly ve Stuttgartu hned dva Böhmerlandy.

Před výstavištěm parkovaly na zvlášť vyhrazeném prostranství návštěvníci veletrhu, kteří přijeli po ose se svými oldtimery. I tady se vyplatila procházka, když navíc svítilo celý víkend sluníčko.

Veteránismus se stal drahým koníčkem a každé rozhodnutí je dobré konzultovat s odborníky. Dnešní ceny nejsou tak vysoké kvůli zhodnocení investice, ale zejména proto, že je velmi drahá renovace. Po ní vydělá na prodeji většinou jen obchodník a nový majitel bude muset dlouho čekat na zisk z prodeje, dočká-li se vůbec. Trh je ale nevyzpytatelný, a proto se objevují stále nové výjimky.

Na závěr jedna „moudrost“ z veteránské scény:

Ne každý obchodník s oldtimery je šejdř, jako ne každý šejdř je obchodníkem s oldtimery.

Text a foto: Dr. Jiří W. Pollak, sc.



Od tohoto modelu jsem nemohl spustit oči a teprve poté jsem zahlédl tatra z Belgie...

Příští termín je 22.–25. 3. 2012.

Zájemcům o účast na veletrzích podmínky kompetentně vysvětlí a výstup zorganizuje L. Výboroná. (navetrh.cz, info@navetrh.cz)



Zedel z roku 1908, 2litrový motor / 1300 otáček poskytuje 12 koní



Firma Reutter karosovala nejen autobusy, ale i první modely Porsche z Zuffenhausenu