



Dvousedadlový Swift, 1904, jednoválec, 7 HP, 40 km/h, vedle mladší Delage, 1,5 tuny, 28 HP



Rochet Schneider, 1929

Retro Classics v Porsche Landu příjemně překvapilo

Stuttgartský veteránský veletrh je Mekkou youngtimeristů, ale v poslední době, zřejmě díky změně v jeho vedení, se stal atraktivnějším i pro nás, staromilce. Navíc, ještě nikdy tam nebyla znát taková rozmanitost jako letos, přestože jsme byli na domácí půdě Mercedesu a Porsche. V devíti halách a na dvoraně bylo k prodeji na 3300 aut, mezi nimi i taková, která „smějí“ na London–Brighton nebo na Mille Miglia.

Mnozí návštěvníci ohodnotili i rozšíření nabídky dílů a příslušenství. Na některých stáncích bylo dokonce zboží za chvíli rozprodáno a bylo nutné je objednat další. Pestrost značek zvýšila i početná účast italských a anglických vystavovatelů a klubů, a tak nejen rudá ferrari, ale i ta nejmenší italská autíčka přitahovala pozornost. Mezi nimi pětistovka „ruksáček“ s křídlovými dveřmi, vytuněná na neuvěřitelných 270 km/h. A nebo černá limuzína (Fiat 2300?) v karosářské úpravě pro papeže Jana XXIII., která není k vidění každý den – a navíc byla na prodej. Z italských aut



Lancia v patině. Komentáře návštěvníků pro mě byly zklamáním...

stojí za zmínku třeba ještě Lancia Phaeton (v předválečné patině) a Apia bez středního sloupku. Navzdory tvrzení o nové tendenci auta v tomto stavu zatím moc netáhnou.

Nejstarší auta byla na klubových stáncích, které naplnily celou halu. Mezi nimi byly motorizované kočáry, dále Twoseater Swift, vyrobený 1904 v Coventry, hned vedle něj silný, o deset let mladší Delage. Nelze se nezmínit o velké raritě – Cabrio Porsche 356/2 z gmündské produkce roku 1949 s předním sklem bez rámu a vídeňskou historickou SPZ W 212. Seskupení několika staříčkových fordů Tin Lizzie z let 1911–1915, ještě v mosazi, se tlačilo jako v hnízdě. Jejich třílitrový motor z nich dělal na svou dobu hbitá auta za cenu, která se dá i dnes, po sto letech, nazvat též jako rozumná. Barevně spolu ladily, byť od diametrálně rozdílných rodičů, impozantní limuzíny Stutz a Rochet-Schneider. Oba vozy byly v nabídce za cenu kolem 100 000 eur. Pánové Rochet a Schneider, francouzští podnikatelští dobrodruzi, se dali do výroby voituret již v roce 1894.

Historická závodní auta jsou kapitolou samou pro sebe. Jejich autenticita není vždy jednoznačná, někdy i pěkně nalhaná.

Nerozvážný kupec to zjistí, až když se chce zúčastnit závodů FIVA. Krásný Veritas s originálním továrním motorem byl spíše výjimkou.

Na českou stopu jsem na výstavě také narazil. Firma Engine – Radek Pokorný společně s kolegou Milanem Bumbou přivezli na prodej tučt vozů Porsche, a za rozumné ceny. A podruhé: vystavený sporták Ansaldo, jeden z mála dochovaných, byl kmotrem prvních wíkovů (následně vyráběných v licenci).

Trochu stranou, ale přesto středem zájmu byly dva unikáty z rodiny mikrokár. Rovin a Ferves jsou malosériová autíčka značek, které mi byly doteď neznámé. Anglická klasika zabrala celou půlku ohromné haly, v čele s jaguary a MG. Raritou byl nádherný roadster Alvis, se zákaznickou karoserií, vyrobenou v jediném exempláři.

Na stáncích několika renomovaných obchodníků s drahými auty stálo jako obvykle několik gullwingů a roadsterů třístovek, které tento rok podražily o cca 30%! Ani „velké mercedesy“, jejichž užitná hodnota dnes není valná, byly nadepsány za astronomické ceny kolem milionu eur. Zda se ale opravdu obchodují, nebylo možno zjistit, diskrétnost především...

Velký zájem budily stánky renovátorů. Rozdíl v kvalitě byl znát na první pohled. Už teď je mi líto kupce jednoho maserati, které bylo ve stavu „napůl hotové“ a vykazovalo sváry dělané snad nohama. Naproti tomu ukázky práce Martellerie (odvozeno z italského kladiva) vynikaly perfektní dokumentací i vzorky. Pokud jste to do té doby nepozorovali, tak nejspíše tady jste museli zjistit, že dnes lze znovu vyrobit cokoliv. Neubráním se však úvahy, kam se celý veteránismus tímto ubírá... A ceny drahých aut nadále stoupají, jak nedávno potvrdily aukce např. v Paříži (MJ o nich psal v březnovém čísle). Není tedy divu, že se dnes nejen mladší lidé více věnují youngtimerům.

Jiří W. Pollak