



Alfa Romeo 6C 2300 Speciale. Motor 2,3 l, 6 válců, převodovka a chasis renovovány po válce „za železnou oponou“ (blinkery ze Škody 1000MB). Hliníková karoserie, vůz je pojízdný, ale delší dobu nejezdil. Při odhadu 65–75 tisíc prodáno za 75 000 franků



Ferrari Lusso 250 GT Coupé z roku 1964, kterého bylo postaveno pouze 350 exemplářů. Vůz byl ve stavu pro soutěže elegance, restaurován byl v Maranellu, karoserie u Auto-Toni a interiér u firmy Lupi. Při odhadu 680–780 tisíc byl prodán za 640 000 franků

Aukční síň Toffen ve Švýcarsku

Toffen je vesnice nacházející se v Bernských Alpách a jen málokdo by tušil, kolik veteránů je k vidění ve stejnojmenné aukční síni, na stálé prodejní výstavě a ve specializované opravně oldtimerů.

V posledních letech se úroveň nabídky a prestiž této prodejní galerie zvedla a její aukce jsou většinou velmi dobře

navštěvované. Přesto se stává, že značná vzdálenost galerie od „zbytku civilizace“ – obzvláště za špatného počasí – odradí

váhající návštěvníky. To pak bývá kolikrát možné získat vzácný kousek za rozumný peněz, což je jedním ze šarmů této aukční síně...

Vesměs čtyřikrát do roka se v Toffen draží kolem stovky aut a pokaždé jich přibývá. Letošní květnová aukce byla zvláště atraktivní, jelikož se nabízela necelá dvoustovka aut a několik motorek. Aukce, při které se auto prodá i pod vyvolávací cenou, celé dění ještě zpestřila. Celkem bylo prodáno 115 automobilů a o prodeji šestnácti vozů



Lancia Flaminia 3C 2800 Supersport Zagato z roku 1966. Motor 2,8 l, 3 karburátory, 150 PS. Celkem bylo vyrobeno pouze 187 exemplářů. Velmi vzácná ocelová karoserie, po renovaci, interiér částečně renovován. Odhad byl 185–205 tisíc, vůz se však neprodal



AC Aceca, Bristol r. v. 1959. Řízení na pravé straně, dvoulitr, 6 válců Bristol Motor (jako BMW 327/328). Vyrobeno bylo pouze 169 exemplářů. V roce 2003 kompletně restaurován, veškerá technická dokumentace EU. Odhad sice činil 165–175 tisíc, nabídka pro další jednání je však 125 tisíc franků



Jaguar SS 100 One Tourer, r. 1933, vyrobeno bylo jen 150 kusů, motor 2054 cm³, 6 válců, zrestaurován. Odhad 175–185 tis, projednávána je nyní nabídka 145 000 franků



Bristol 401 Convertible, r. 1951, Beutler. Jediný exemplář, postavený pro autosalon v Ženevě. Hliníková karoserie Beutler Thun (CH), řízení vpravo, motor jako BMW 327/328, po celkové rekonstrukci v letech 1979 a 87. Odhad činil 135–145 tisíc, byl prodán za 120 000 franků

Coys v Monaku

se ještě jedná, což se musí hodnotit v době krize a zdrženlivosti kupců jako úspěch.

Spektrum nabídky bylo následující: dražilo se 18 předválečných vozů, polovina jich byla vyrobena do šedesátých let. Běžné značky (Jaguar, Alfa Romeo, Ferrari, BMW, Citroën) byly zastoupeny vesměs deseti auty.

Nejdražší a přesto silně pod cenou bylo za 640 000 švýcarských franků prodáno Ferrari Lusso 250 GTCoupé. Nejlevnějším bylo Ferrari Mondial za 23 000 CHF. Automobily Rolls-Royce už delší dobu netáhnou a cena běžných typů markantně klesla.

Nejzajímavější auto předválečného období byla závodní Alfa 6C 2300 Speciale nad horní hranicí odhadní ceny, což bylo pouhých 75 000 CHF. Auto tohoto typu se jinak pod 200 000 neprodává. Její původ, historie a originalita (vůz byl restaurován po válce za železnou oponou) nejsou přesně dokumentovány, což se značně odrazilo na ceně. Tolik na adresu restaurátorů se sklonem k lidové tvořivosti.

Další klenot byl AC Tourer, čtyřmístný kabriolet, a neprodal ani za 120 000...

V aukci se objevily též youngtimery, které zatím dosahují ceny kolem 10 000 CHF. Vysloveně levný mi připadal Alpine Renault za 9250 a vysloveně drahý renaultek 4 CV Le Mans z roku 1955, který se vyšplhal na 38 000 franků. Citroëny SM byly přiklepny za 12 000, resp. 2200 franků, což odpovídalo jejich stavu a výdajům za nutnou renovaci.

Za málo peněz (4,5–11 tisíc) bylo možno pořídit potenciální rarity jako BMW 633 a 635 CSi, zatímco BMW Isetta potvrdila svou vzácnost a prodala se až za 26 500 CHF. Z deseti lancí se jich prodalo šest.

Nejvyšší částku měl získat majitel modelu Flaminia 2800 Supersport Zagato, ale dosáhla jen 110 000 z téměř dvojnásobné odhadní ceny.

Bristol 401, kabriolet z roku 1951, nápaditě karosovaný od Beutlera (Thun, CH) byl prodán za respektabilních 120 000 franků

O pohádkovou AC Aceca Bristol se teď jedná na úrovni 125 000 franků

Jaguar SS One Tourer z třiatřicátého roku jen o málo nedosáhl představ majitele. Je proto rovněž předmětem intenzivního jednání mezi zájemci ze zámorí. O Austiny Healey nebyl zájem navzdory atraktivní ceně a dobrému stavu automobilů.

S určitostí se dá tvrdit, že současná hospodářská krize se podepsala i na trhu veteránů. Kupců je méně a jsou zdrženlivější a v nabídce se objevuje podstatně více aut.

V době konání aukce stál švýcarský frank 17,70 Kč.

Text: Dr. Jiří W. Pollak, sc.

Foto: Galerie Toffen

Pro obchodníky s historickými vozidly a sběratele, kteří jsou zvyklí nakupovat na aukcích, je květen jedním z hektických měsíců. Několik významných aukčních síní nabízí zajímavé kusy takřka ve stejném termínu. Jednou z aukcí, které se nevynechávají, je aukce firmy Coys v Monaku.



1931 Chrysler CD8 'De Luxe' Roadster

Z nabízených 68 vozů převážně mladších ročníků se prodalo 26. Pouze jediný z nich – Chrysler CD8 'De Luxe' Roadster – byl vyroben před válkou, přesněji v roce 1931. Luxusní vůz se prodal za 54 050 euro.

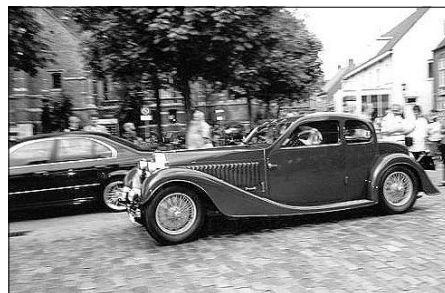
Pro mnoho vyznavačů značky Rolls-Royce i Bentley jsou automobily z padesátých a začátku šedesátých let poslední, které v sobě nesou tradiční řemeslnou dovednost, jaká oběma značkám přinesla světovou proslulost. Po mnoho let byly obě spojovány se slavnými karosárny jako H. J. Mulliner, Park Ward nebo James Young. Samonosná karoserie pozdějších modelů to již neumožňovala. Rolls-Royce Silver Cloud a Bentley série S představené v dubnu 1955 měly stále ještě samostatný podvozek s namontovanou standardní ocelovou karoserií, přední pérování vinutými pružinami, vzadu půleliptickými pery, centrální mazání a bubnové brzdy. Pohon zajišťoval řadový šestiválec o obsahu 4887 cm³ odzkoušený v Bentley R Type Continental. Bylo to poprvé, kdy měly vozy Rolls-Royce a Bentley společný základ a se čtyřstupňovou převodovkou mohly jet přes 160 km/h. Další generace vozů Silver Cloud II a S2 z roku 1959 používala nový vidlicový osmiválec Rolls-Royce z lehké slitiny, ale od předchozích vozů se lišily jen vylepšeným centrálním mazáním a brzdami, novým odvětráváním a přepracovanou zadí.



1966 Rolls-Royce Silver Cloud III

Motor o obsahu 6230 cm³ byl také výrazně lehčí a přibližně o 40 koní výkonnější. Modely Silver Cloud III a S3 byly představeny veřejnosti v říjnu 1962. Nejvýraznější změnou byly čtyři přední světlomety a zvýšení výkonu motoru o dalších 20 koní, čímž byly tyto vozy schopné uhnět kolem 185 km/h. V Monaku se prodával elegantní zástupce této poslední generace Rolls-Royce Silver Cloud III, které se díky uspořádání světlometů přezdívalo „čínské oko“. Vůz z roku 1966 měl najeto pouze 52 000 mil a sloužil pouze dvěma majitelům-znalcům. Byl tedy ve výborném stavu s mnoha původními příplatkovými doplňky, např. elektricky ovládanou střechou nebo klimatizací. Jeho konečná cena dosáhla očekávaných 159 734 euro.

Mezi několika předválečnými vozy se vyjímal luxusní Bugatti Type 57 Ventoux (podvozek č. 57315). Typ 57 byl představen v roce 1934, a přestože se jednalo o cestovní vůz, nijak nezaostával za svými závodními sourozenci. Řadový osmiválcový motor o obsahu 3,3 l se dvěma vačkami byl zcela nový a umožňoval dokonce i standardnímu provedení vozu s poměrně těžkou karoserií jízdu rychlostí 150 km/h. V květnu 1934 zaznamenal časopis Motor Sport test nového Bugatti 57: „Po rychlé jízdě nahoru a dolů, aby se motor dobře promazal, prohlásil René Dreyfus, že je spokojen. ‚Především si všimněte pružnosti motoru,‘ řekl a jel s nejvyšším zařazeným rychlostním stupněm pouze 16 km/h. ‚Teď jemně přidání plynu,‘ a sešlapával plynový pedál dál a dál. Ručička tachometru stoupala stále rychleji bez stopy zaváhání. ‚Nejvyšší rychlost,‘ a to jsme jeli přes 150 km/h. ‚Nakonec jízdní vlastnosti,‘ zpomalili jsme na 120 km/h a s jemným přibrzděním na 100 km/h jsme bez zpomalení projeli zatáčku svírající 60 stupňů.



Bugatti Type 57 Ventoux