



Druhý majitel tohoto Benz Velo Comfortable z roku 1898 vysvětluje návštěvníkovi funkční zvláštnosti původního motoru, který dodával 2,75 hp a jezdil rychlostí až 25 km/h

## Techno Classica Essen vs. Retro Classics Stuttgart?

**Veletrhy veteránů v cizině jsou pro naše fanoušky stále ještě velkým zážitkem, už jen proto, že se na nich objevují auta, která po našich silnicích zatím příliš často nejezdí. Cenově i kvalitou renovací se též od našich akcí značně liší. Zatímco na západ od nás se již trh dávno stabilizoval, tady se teprve formuje. Cenové extrémy jako u nás na těchto veletrzích nezaznamenáte a nabídka je až podezřele široká, jak poznáte i níže.**

Tento rok jsme mohli navštívit Retro Classics Stuttgart a Techno Classica Essen ve stejném termínu. Byla to náhoda, smůla, nebo záměr? Veškerá moje ctižádostí hnaná snaha odhalit v rozhovorech s organizátory nekaltý souboj konkurentů žádnou z variant nepotvrdila. S napětím se tedy očekávalo, jak tato kolize termínů dopadne. Naštěstí ani jedna z akcí neutrpěla újmu. Počty návštěvníků a vystavovatelů, aut a množství

zúčastněných zemí zůstaly stejné jako vloni. Oba veletrhy v číslech jsou v rámečku dále, nicméně organizátoři se sešli u kulatého stolu a dohodli se, že se tato situace již opakovat nesmí a nebude.

### Retro Classics Stuttgart

Začneme na jihu. Naproti letišti Stuttgart se nachází osm moderních flexibilních hal, které ve dvou řadách a velmi



Poprvé se na Retro Classics ukázala i americká auta

přehledně, jako mantinely na kluzišti, ohraňují zelenou dvoranu. Každá hala má své téma, vynechat jednu jedinou je stejně nemožné, jako se zde třeba ztratit. Profesionální prodejci s důrazem na místní značky se nastěhovali do prvních hal, amatéři, kluby, díly a užitková vozidla pak v dalších. Poprvé byla jedna hala vyhrazena také americkým autům pod titulkem „American Way of Drive“. Klubové prezentace se



„Přerenovaný“ Mars se prodal před mýma očima na mladému bankéři za 75 000 eur, Pearce Arow, 4válec, byl jen o málo dražší



Výstavka Maserati předčila vše zatím vystavené, ale že by se závodilo s pochromovaným výfukem? (červený vůz vlevo)



*Civilní horch posloužil jako spolehlivý a silný hasičák. Nedávno dosloužil, nyní je na prodej*



*Cena skvělé kopie Rosenmeyerovy Manuely se pohybuje kolem milionu eur a vůz ještě nemá funkční motor...*

vyznačují láskou k detailu a vlídným přijetím každého, aniž by bylo něco na prodej. Klub terénních vozů postavil na svém stánku dokonce rozlehlý rybník.

O kontakt s publikem se snaží i soudobá firemní zastoupení, jako např. Porsche, které zde postavilo renovátorskou dílnu. Vše

v bílém, zrovna jako téměř hotový SCRS, na kterém si mohl návštěvník i dotáhnout některý ze šroubků. Sám ředitel muzea pan Stejskal (křestním jménem Achim) si našel čas na otázky a odpovědi. Mě hlavně zajímalo, jak přišel ke slovanskému jménu, ač sám je švédského původu. Podrobnosti



*Švédští učni zachránili poslední přeživší autobus dávné firmy Harmening a do Stuttgartu s ním po několikaleté renovaci přijeli po ose*



*Jeden z prvních NSU, s motorem Zedel o 1,5 hp*



*Tento NSU z roku 1905, 2,5 hp, stál od roku 1908 do 1988 na půdě, poté, co vyhrál závod do vrchu (880 metrů za 15 minut)*



*Za 72 000 eur se nabízel tento unikátní Wartburg Sport, vyrobený pouze ve dvou exemplářích*

prý nezná, ale určitě by ho zajímalo, co to přesně znamená a kde se Stejskalů v našich zemích nachází nejvíce, což jsem mu rád přislíbil.

V hale s užitkovými veterány stojí desítky autobusů a přibližně stovka traktorů (bohužel stále ani jeden zetor!\*). Na jeden vzácný autobus nás upozornili na tiskovce, a tak jsem tam hned uháněl. Poslední zachovalý aerodynamický autobus Harmening byl nalezen před lety ve Švédsku v bažině. Žáci místního učiliště jej po několikaleté práci dali do stavu, že vypadal jako nový. Vyvrcholením pak byla jejich čtyřdenní jízda po vlastní ose do Stuttgartu a zpět. Odměnou jim byl velký zájem a obdiv publika.

*\*/ Velkorysou nabídku – symbolických 100 euro za 100 m<sup>2</sup> klubové plochy – mi potvrdila spoluorganizátorka Lenka Výborná. Doufá, že příští rok ji někdo využije.*



Původ bugatky v nálezovém stavu se nedal doložit, a tak zbývá najít fandu, kterému je to jedno



Porsche jsou oblíbeným zbožím. Od prodejce se dovídám, že je zase rádi po relativně krátké době berou od zákazníků zpět

Burza dílů je na Retro Classics okrajovou záležitostí, zato renovátoři se prezentují tím nejdražším z nejdražšího. Aerodynamické kupé Horch 853 na zkráceném chasis, podle popisku „...vůz známého závodníka Berndta Rosemeyera“. Osobně prý na výrobu sám týdný dohlížel. Karoserie je od Erdmann & Rossi. Unikát zvaný „Manuela“ je prostě rarita první třídy. Rosemeyerův vůz měl premiéru v roce 1937



Škoda 420/21 se v klubu přezdívá „žabička“. Úspěch má na všech akcích

v Brně a vyhrál první cenu na Concours d'Elegance i cenu publika! Až po pozorném pročtení posledního odstavce písmem „petit“ je poznamenáno, že takhle přesně popsané auto tehdy vypadalo a že se jedná o jeho naprosto věrné „znovuzrození“. Totéž se odehrávalo na stánku Hispanky. Ohromný vůz se Spahnovou zakázkovou karoserií, původně z Jižní Ameriky, se po padesáti letech znovu našel, aby byl renovován. Fotky původního stavu bohužel neexistují, což diplomaticky řečeno původnost vozu značně zpochybňuje, a tak jsem si připadal jako v jedné automobilce... Přestože na celém veletrhu nebylo ani jedno české auto.

Výstavka firmy pěti bratrů s trojzubcem ve znaku byla tou nejkompletnější, která byla kdy vystavována. Na výstavce bylo i Maserati 250F, se kterým jezdil Fangio (na MS 1957), Ascariho A6GC s první Grand Prix pro Maserati z roku 1953 a Nuvolariho 8CM. Typ 450 S proslavil

firmu prolomením hranice 300 km/h u sériových aut.

BMW se zúčastnilo veletrhu vůbec poprvé a přivezlo část svých oldtimerů, včetně Mille Miglia von Hanstein.

Motorkáři si přišli též na své a vesele se prodávaly vzácné unikáty jako Pearce Aarow a Mars za desítky tisíc eur. NSU oslavilo 110 let výroby motocyklů prezentací své sbírky obsahující první výrobky s 1,25 hp až po vítězný stroje 500 a 600 SS z doby kolem druhé světové války. Rozmanitost a řemeslná rafinovanost sto let staré motocyklové techniky byly pastvou pro oči i těch nejzarytějších automobilistů. Na typu 6 HP z roku 1909 jezdil syn posledního německého císaře. NSU byla v 50. letech největší továrnou na motocykly na světě.

Výstava hasičských speciálů (červených) už byla jen třetinkou na dortu. Všechny vozy byly postaveny výhradně na základě osobních aut, počínaje rolls-roycem a konče tatrou. Byly na prodej.

	plocha	počet hal	aut	vystavovatelů	zemí	návštěvníků	vstupné (EUR)	km od Prahy
Retro	100 000 m <sup>2</sup>	9	3500 (80 klubů)	1278	13	65 000	16/12	480
Techno	130 000 m <sup>2</sup>	20	2500 (200 klubů)	1200	30	181 400	20/16	545

Mimochodem, v Německu je dnes přes 250 000 vozidel na veteránských značkách, nepočítaje další desetitisíce aut ve sbírkách a muzeích... (Poznámka autora: Údaje z výstavy Retro Classics jsou naprosto důvěryhodné a notářsky ověřené, zatímco Techno Classica má, zvláště co do počtu aut a vystavovatelů, značný rozptyl.)



Nejeden z návštěvníků se vrhal pod krásný Popular, aby zjistil, zda má MC opravdu motor a není to jen show-car



*V Essenu se nabízely karoserie na objednávku, na sklad či na výměnu, a to téměř jakékoliv značky. Nejvíce letí Maybach, Horch a předválečná BMW*

Pro kupce oldtimerů zařídila Retro Classics unikátní servis: TUV on site neboli STK na místě. Experti vůz ke koupí prohlédnou, maličkosti případně dílna upraví, nový majitel dostane čísla, filiálka pojišťovny jej pojistí a nový majitel může jet svým oldtimerem domů.

Sobotní aukce, na níž se nabízela i Lancia Lambda Speciale Berlina z Česka, už jen potvrdila, že ceny veteránů sice stoupají, ale jen některých. Konkurence nikdy nespí, ale Stuttgart kolízí dat neutrpěl a ani nezklamal.

## Techno Classica Essen

Pár set kilometrů severně na mne čekala v Essenu Techno Classica. Je to výstava trochu jiného ražení. Starší výstavní komplex s halami a „pod halami“ se rovná jednomu velkému mraveništi. Essen je nejen největší německý (možná i evropský) veletrh s podstatně delší tradicí než Retro Classics, ale viditelně více zahraničních vystavovatelů zde nabízí své unikáty a i burza nabízela v Essenu naprostou přehršel dílů. Francouzi nadchli Facelem a originálními klubovými stánky, Italové zase sportovními vozy a Španělé ohromili dosud největším organizovaným setkáním vzácných Pegasos.

V Essenu nechyběla ani Škodovka s šesti veterány, z nichž nejatraktivnější bylo stříbrné Monte Carlo z Čech a žabička S 420/21, ročník 1934, ze Skoda-Oldtimerclub.de. Dvacet členů tohoto klubu se dobrovolně, pod vedením pánů P. Sudecka, A. Leue a R. Maase, čtyři dny neúnavně staralo o návštěvníky výstavy a zajistili, spolu se zástupci mladoboleslavského muzea, atraktivní prezentaci.

Mizerná gastronomická nabídka a nepřehledná struktura výstaviště, kde se ztratí i domorodec, byly vyváženy právě širokou nabídkou. Chybí vám karoserie 356ky? Žádný problém, vyberete si z šesti kompletů na jednom stánku. A tak to jde dále u Ferrari i u Aston Martin. Sháníte Vincenta? „Ano, máme dva v nabídce,“ zní samozřejmě odpověď. Chybějí vám hodinky, tachometr či těsnění? Vše zde najdete. Mercedes oslavoval výročí modelu SL a přivezl i osobní auto Lady Di, se kterým dostala bezpočet pokut za rychlou jízdu. Stejně jako ve Stuttgartu se i zde rozrostla



*Nepřeberné množství za rozumné ceny, zvláště na francouzských stáncích. Toto je také Techno Classica*



*Kterému Čechovi se nerozbuší srdce, když vidí takovou ploutev! Zde se jedná o malo-sériový Padovese*



*Vsadil bych na krásnou Italku, ale je to americký Corvair, později kvůli jízdním vlastnostem zakázané americké auto*

nabídka youngtimerů za rozumné ceny. Například Bauer-Cabrio, jako nový, s pár kilometry za 12 000 euro.

Po čtyřech dnech mezi veterány jsem se těšil na vlak domů. Zároveň ale i na to, co přinesou oba veletrhy příští rok. Spolu s Rétromobile Paris tvoří veteránský trojlístek, který nemá chybu.

*Text a foto: Jiří W. Pollak*