

PRO VOLNÉ CHVÍLE

- Co byste měli vědět, když kupujete byt
- Zámek na zlaté minci

Letos uplynulo sto let od roku 1906, který byl velmi lidmilý pro Prahu a v té době druhé největší město Čech - Liberec. Na území obou měst se totiž začaly vyrábět první automobily u nás. V Praze to byly veloxly, v Liberci linsery - představené 20. března 1906 na automobilové výstavě ve Vídni. Byly to informace, které jsem se dozvěděl na výstavě historických vozidel Veteran Motor Show Praha, která proběhla na Výstavišti Incheby Praha v Holešovicích první víkend v září, a zejména spolupřátelatelé byli i Mobile muzeum ČR a Federace klubů historických vozidel.

Připomínkou tohoto výročí byla Střední hala Průmyslového paláce. Když jsem vstoupil dovnitř spatřil jsem mimo jiné vůz RAF z roku 1909 po baronu Liebegovi z Liberce, vozy Laurin a Klement, automobil PRAGA Grand z roku 1929, zejména uživatelem byl Jan Masaryk, dále několik aerovek, staršíký Renault z roku 1904 i Patru 613. Samostatnou částí byla kolekcce vozidel přihlášená do soutěže Dědeček automobil 2006. Expozice obohacovalo několik vozů automobilky Skoda Mladá Boleslav z její současné produkce.

V Levém křídle bylo vystaveno na sto exponátů veteránských automobilů i motocyklů ze sbírek členů Federace klubů historických vozidel, především pražského Veteran Car Clubu. Pozornost návštěvníků vzbuzovaly vozy Rolls-Royce a Bentley, mercedesy, krásný aladný vůz Jaguar. Dále to byl i prezidentský vůz Skoda z konce 40. let minulého století, doplněný o prezidentskou standardu a československou vlahku na předních blatnicích. Poněkud kyčlovitě působila figurina Klimenta Gottwaldova na zadním sedadle. Mné zaujaly především aerovky ze 30. let, ale i Praga Piccolo.

V Pravém křídle se představilo několik desítek »amerik«, které sem dovezli členové Asociace klubů amerických vozidel.

litické situaci k tomu již nedošlo. Absolvoval jsem s ním řadu jízd do různých státní. Například v roce 1978 jsem s ním jel Rallye Monte Carlo se startem v Paříži, či v roce 1989 Mille Italia (Tisíc milí po Itálii), « doplnil své informace Jiří Cerný.

Aerovka je pojem

V Levém křídle »zářila« i modrá aerovka. Vedle ní byla vitrina plná pohárů, což signalizovalo, že si její majitelka odnesla řadu cen z různých výstav a soutěží. To vzbudilo moji pozornost. »O aerovky se zatím od roku 1964,« rozhovořila se Jaroslava Brůžarová. »První aerovku jsme s ným přitelem náhodou koupili v roce 1964, a to za 800 korun. Byl to vůz Aero 662, zvaný cihlink, což byl ovšem menší typ než je tehlele vůz. Zjistil jsem si něco z historie aerovek. V roce 1930 se vyráběly jednoválce Aero 500, potom přišly do produče vozy Aero 662. Na tehdejší dobu to byly ohromně vyvážené stroje. Motor odpo-



Také Tany 57 ze 30. let patřily k ceným exponátům

1200 hod. Ty byly potom vystaveny na prostranství před Průmyslovým palácem.

Závod

dětských šlapohybů

»Gratulují k vítězství!« - to byla slova Jiřího Černého, který ocenil výkon tří

ky. Toto auto bylo u nás tehdy nedostupné. Přiležitost se však naskytila počátkem 90. let. Protože jsem jezdit jako vyslanec našeho veteránského hnutí do různých zemí světa, seznamil jsem se s jedním britským sběratelem, který s ním hodně závodil. Nakonec jsme se dohodli. Jde o originální anglickou ver-

leim. »V téže roce ho koupil můj táta. Věděl, že číslo SPZ je z doby z první republiky. Původně byl ve zlaté metalize, ale ta se časem oprýskala, takže jsem ho musel naskříkat touto bílou křemovou barvou. Uvažuji, že se ke zlaté metalize jednou vrátím. Protože jsem se vyučil automechanikem, tak jsem společně s ta-

Dědeček automobil 2006

Na přípravu dva měsíce

»Optimální čas pro přípravu lakové to vystavuje je rok, rozhodně by měla začít před koncem minulého roku, aby mohla být zarazena do kalendáře veteránských akcí ve vhodném termínu. My jsme ošacen tuto výstavu připravovali dva měsíce předem, což bylo dost hektické. A řadu věcí jsme řešili až na poslední chvíli, protože v tomto období (v době výstavy) se koná několik veteránských akcí. Přesto naši členové dokázali na výstavu dopravit své druhy, třeba či čtyřtřetí vozzy ze svých sbírek,« uvedl Jiří Černý, viceprezident Federace klubů historických vozidel.

Při rozhovoru s Jiřím Černým jsem se mimo jiné dozvěděl, že ve světě i u nás se podle FIVA jako veteráni uznávají vozy vyrobené do roku 1982. Výjimkou jsou vozy jako jsou například Ferrari, Maserati, Lamborghini, kterých bylo vyrobeno jen pár kusů. Ale svět se mění. Po roce 1990 neměly tržebny žádnou cenu. Dnes však sbírali za ně zaplatit kolem 2000 eur. Stejně tak velorex, ty dnes prakticky neseženete.

Zajímá jsem se, jaká auta zde Jiří Černý vystavuje. »Mám zde rollsie, model Silver Wriggle z roku 1946, a to ještě s původní britskou značkou. Vystavuji i Minoru »jednícíku«. Tento typ měl v roce 1938 být vystavován na autosalonu u nás, ale vzhledem k tehdejší po-



Aero 1000 Jaroslava Brnárové, které zpočátku používala v běžném denním provozu a později se s ním zápasnila řada soukromých a výstav

vrál jízdním vlastnostem podvozku. V roce 1933 se začal do těchto aerovek montovat motor o výkonu 998 cm³. Právě tento typ auta jsme si koupili v roce 1965. Aero 1000 jsme používali k běžnému dennímu provozu, čtyřlístek jsme byli na dovolené v tehdejší Jugoslávii. Jezdili jsme na výlety, také do Dražďan a Mísně, byli jsme ve východním i západním Berlíně. Také jsme se záčasťovali soukromí historických vozidel, které se už tehdy začínali jezdit. « Současně výstavy byla i sobotní dopolední jízda veteránů vyrobených v letech 1876-1976. Záčasťovalo se jí 25 vozů a pět motocyklů, které dorazily do



a pilleté Hančičky Stehlikové, která dokázala na své starobylé tříkolce ujet pře-depsanou tras před Průmyslovým palácem. »Tříkolku jsme sehnali na burze. K historickým vozidlům mám vztah. Sam jsem - asi půl roku - dával doma dohromady aerovozu z roku 1937. A protože jsem chtěl, aby i děti měla svoji zábravu, tak jsem jí pořídil tuto tříkolku, kterou jsem koupil na burze.« uvedl její otec Petr Stehlik z Prahy. A malá Hančička poté dostala drobnou obřadovou kabinu o autonomních. Vzápětí ji Jiří Černý dekoroval šerpu. Nevím zda na ni dělalo větší dojem dekorování či potlesk přítomných diváků.

Po skončení vyhlášení výsledků v Levném křídle jsem si prohlížel další auta. Jiří Černý mne však upozornil, že pokud chci vyhledat jejich majitele, bude lepší, když přijdu ještě druhý den, než si začnou své miláčky odvázet. Vyplatilo se to.

Vůz století

V neděli po polední jsem začal za majitelem již zmiňovaného jaguara. »Vidíte tu nádhernou ladnost a eleganci jeho karoserie. Řádk se mu nejmohutnější vůz všech dob, prosím vůz století,« představil se Jaroslav Čáp. »Sběratel jsem od roku 1969. Začínal jsem aerovozem. Jako první auto jsem měl Aero 500, poté další typy, následovaly takry i americké vozy. Protože mě je ukradli, musel jsem se sbíratelským začít znovu. Protože ve druhé polovině 60. let u nás běžal film

z amerického sestručkování zavodního jaguara s nejvýkonnějším motorem (dvakrát OH), o téměř 300 koních. Mám už ho asi 15 let. Dříve jsme vystavujeme a jezdíme s ním pro radost. V zahraničí jsem závodil již dříve a získal i řadu pohárů. S malou čerpenou Aero 500 jsem se dostal i do USA. To byla pro Američany doslova bomba. Tak malé auto mezi jejich těžkými silnicemi. Ale obstaral jsem závodní a na motocyklech a mimochodem ještě letos jsem vyhrál na »pětku« závod Slat let Pacova.«

Veteránské skvosty

Vyjmečných automobilů se na výstavě našlo opravdu hodně. Každý vystavený kousek byl v podstatě exkluzivní. Řekl



Starší Renault z roku 1904, je vlastně předchůdce pozdějších vozů, závodil na cenách Grande Prix

jsem si - nemá cenu běhat od jednoho vozů ke druhému. Zaměřil jsem se tedy především na starší automobily ze 30. let. »Vystavuji Mercedes 170 z roku 1936. Je to jeden z nejmenších mercedesů, které firma dělala mezi světovými válkami,« vysvětlil František Chalupa z Veterán Clubu Kolín. »Tento typ se vyráběl s menšími změnami od roku 1936 do roku 1952. Když jsem koupil toto auto, pět let jsem ho renovoval, a to z úplného šrotu. Dělal jsem to po večerech, je to máj komáček. Sportovní má asi 10-1100 km, papírově dosahuje rychlosti 108 km/hod, ale jezdím s ním do těch 80 km/hod.«

z roku 1978. »Mám ji už 26 let,« Václav Černák ze Starého Vestce vodně jsem měl Tatra 603, později si pořídil toto auto. Jezdím s ním na přehládky a klubové akce. Mým dem Tater 603 je u nás poměrně dost, ale Tater 613 málo, neboť v mecké sbíratelé jsou významným prvkem do jejich sbírek.«

Když jsem v neděli odcházel z výstavy, uvědomil jsem si, že pro majitele veteránů je to opravdový končič tože mít ve své sbírce některý z těch závažných nejen má hodné či jejich údržbu, aby byly funkční,

tenkem vůz renovovat a každý týkann vyřádn na cestu.«

Velmi cenným automobilem byl i ký renault z roku 1904. »Auto má čtyřlístek let, o řadě z nich vám své vum představil i tohoto renaulta, mne Václav Zapadik. Dovězen b třemi lety z Francie - z majitelka le a jezce René Corniliaka. Je to předchůdce velkých závodních v cenách Grande Prix. Toto auto částrilo Velkých cen v letech 1906 Loni v čerenu byl zde na výstavu siaoovuh ještě před renovací. Ren byl v rekonstrukci časem půl roku. T nauily mají sportovní karoserii, rozvor, jsou fascinující pro motkou veřejnost, neboť běžné vozy břiší a uzadu měly ještě bednu na ná jiné věci.«

Hned za renaultem stála Tatra