

Pan J. má rád značku Jaguar. (Obskurní zkratka je důsledkem toho, že v článku ne-  
chtl být jmenován.) Po většinu roku sice  
jezdí v Audi A8 a nejspíš si koupí Q7, až  
přijde na trh, ale v garáži mu kromě ně-  
mecké luxusní limuzíny stojí i několik brit-  
ských vozů, které byly vyrobeny od třicá-  
tých do šedesátých let. Stalo se to asi takhle:  
pan J. s manželkou vyslali před jedenácti  
lety dceru na nekolekárské studium do Spo-  
jených států a na oplátku se postarali o jed-  
nu mladou Američanku. A její otec se >

**Auto za dceru**

den bod s druhým. Silnice nemá smysl v so-  
bě samé; smysl mají jen dva body, které  
spojuje,“ píše Milan Kundera v jednom ze  
svých nesmrtelných románů. Jenže nemá  
pravdu. I smysl silnice může být naplněn  
kazem na přizemní praktičnost. Jenom po-  
třebujete ten správný stroj.



# Dějiny jedné zavisti!

Může se to stát komukoliv. A ani nevíte, jak  
snadno. Unikátní splynutí řidiče se strojem  
poskytují moderní vozy výjimečně. Větši-  
nou mezi nimi stojí překážka tvořená čipy,  
senzory a dráty, které z automobilu vytvá-  
řejí veskrze inteligentní a pohodlný dopravní  
prostředek. Technologie pomáhají i při těch  
nejsamozřejmějších úkonech, jako je toče-  
ní volantem. Jenže zároveň zbavují řízení  
skutečného náboje. Místo, aby po prvotním  
zždění ze síly motoru následovalo postup-  
né seznamování s charakterem vozu, které  
by nakonec vyvrcholilo triumfálním ovlá-  
dáním syrového stroje, prostě si sednete a je-  
dte. Dosáhnout v automobilu dvousetki-  
lometrové rychlosti není žádným uměním  
a kromě úspory času a občasné diskuse s po-  
litiky to ani nic nepřináší. „Silnice se liší  
od cesty nejenom tím, že se po ní jezdí au-  
tem, ale že je jen čarou, která spojuje je-

Osm jaguarů se  
v jedné garáži  
nepopere. Jenže  
kterého se zbatit,  
když máte pocit,  
že vám přerostly  
přes hlavu?



posléze odvědil nad plán, a navíc poměrně netradičně. Do Prahy doputoval Jaguar XK140. Pravdou je, že pan J. koketoval s veterány již dříve – v roce 1991 si koupil britský roadster MGA z druhé poloviny padesátých let. Až jaguar ale znamenal zlom. Chvilí po něm totiž přibyl další výměnou za MGA a pak další a další. V současné době kolekce pana J. čítá osm jaguarů.

Rozptyl sbírky není tak velký, jak by se mohlo zdát. Trojnásobným zastoupením se chlubí model XK120 z počátku padesátých let, a to ve všech třech variantách, v nichž se vůz poprvé představený v roce 1948 na autosalonu v Londýně vyráběl. Původně koncipovaný jako roadster měl XK120 především demonstrovat úžasnou sílu motoru o obsahu 3,4 litru a výkonu 160 koní, které automobilka z Coventry vyvinula. Díky

vystřídala XK140, jich totiž většina putovala přes oceán.

Padesátá léta skončila a přišel e-type, často označovaný za nejkrásnější sportovní vůz všech dob. Dvojitě zastoupení v kolekci pana J. zahrnuje opět různé varianty – kupé a roadster, a zatímco XK stočtyřicítka je těsně před dokončením renovace, e-typy vypadají jako nové již nyní. Stříbrné kupé pana J. z roku 1966 patří k jedenapůlté generaci modelu a má pod přední kapotou motor o objemu 4,2 litru. Když se poprvé e-type dostal do showroomů, okouzli zákazníky kombinací přijatelné ceny dvou tisíc liber a omračující maximální rychlosti téměř 250 kilometrů v hodině. Při jízdě jako by na něm věk ani nebyl znát. Agregát mohutně burácí, krátké dráhy čtyřstupňové převodovky uchvacují precizností a luxusně koncipovaný interiér



XK120 je ještě dnes schopen dosáhnout stošedesátky, jenom to brzdění je problém

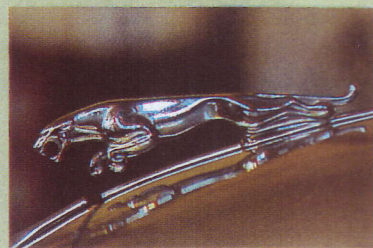
agregátu se potvrdila oprávněnost číslovky 120 v názvu, když snadno přesahoval rychlost 120 mil za hodinu, na stovku akceleroval za něco málo přes deset vteřin a stal se dočasně nejrychlejším sériovým vozem světa. I dnes je červený roadster pana J. schopen uhanět stošedesátkou, jenže zastavit ho dá prý nepamětně více práce... Kupé s pevnou střechou (fixed head) a verze se stahovací střechou (drophead) se dostaly do výroby tři a čtyři roky po roadsteru a dostalo se jim stejně neutuchající pozornosti zákazníků jako otevřenému roadsteru. Cena v roce 1953 stoupla z původních třinácti set liber o tři stovky, dnes lze XK120 v dobrém stavu sehnat od třiceti do padesáti tisíc liber. Nejvíce na tom vydělali Američané. Z celkové produkce dvanácti tisíc vozů vzniknuvší do září roku 1954, kdy model

potěší perfektními ergonomickými sedačkami. Cena na trhu se nyní pohybuje v podobných dimenzích jako u XK120 v závislosti na druhu karoserie a na stavu.

Sportáky a kabriolety mají coby veteráni před limuzínami výhodu. Právě u nich jde především o dokonalý prožitek z jízdy, který dá silnici smysl. A estetika minulosti je povyšuje na umělecké dílo. Limuzíny jsou od toho, aby zpříjemňovaly přesouvání mezi jednotlivými body, konejšily posádku bohatě čalouněnými křesly, případně hnaly prestiž majitele vzhůru po stupíncích společenského žebříčku. Obdivu se ovšem nedočká řidič rolls-royce, neboť zraky kolemjdoucích marně pátrají na zadním sedadle po skutečném majiteli. V roadsteru XK120 vás miluje každý, ať sedíte kdekoli. Z tohoto důvodu se ve sbírce pana J. najde pouze

## Byznysplán: Starý kraksny

V malém se na renovaci veteránů vydělávat nedá, ale co ve velkém? Když už jsme u těch jaguarů, patrně největší současný prodejce e-typů na světě sídlí v městečku Chilcote ve Velké Británii. V E-type Centre dají dohromady jakoukoli verzi tohoto modelu a spoustu jich tam lze koupit. Automobily přizpůsobují současným podmínkám, takže se nemusíte bát tankovat bezolovnatý benzin, na přání decentně zabudují lepší audio aparaturu či úchyty pro dětskou sedačku. Kdo má zájem, může si nechat zvýšit výkon motoru nebo namontovat účinnější brzdy. K dispozici je obří sklad všech náhradních dílů za přijatelné ceny, kde třeba brzdové destičky vyjdou na čtrnáct liber, olejový filtr na pět. Generálka stojí v průměru 250 liber. Na prodávané vozy poskytuje E-type Centre aspoň nějakou záruku. E-typy i přes drobné modifikace přitom zůstávají veterány. A jejich cena stoupá.



Peníze však číhají i jinde, třeba v půjčovně. Společnosti, které se zabývají opravami veteránů a půjčováním svých sbírek, lze nalézt i v Česku. V Průhoncích u Prahy stojí výstavní showroom a depozitář firmy Orbit Real, která nabízí přes devadesát různých automobilů. V hlavním městě by mělo být v prosinci otevřeno Prague Classic Car Centre, jehož půjčovna disponuje velmi širokým průřezem českou automobilovou produkcí a lze v ní objevit Tatru 11, Škodu Rapid z roku 1938 nebo poválečnou vládní a pancéřovanou Škodu VOS – vládní obrněný speciál.

jediná limuzína, Jaguar Mark V z konce čtyřicátých let. A i ta je na prodej.

### SS aneb začátek posedlosti

Pan J. jezdil služebně do Švédska. Při cestách přes Dánsko, jež se odehrávaly počátkem tohoto desetiletí, si občas zakoupil nějaký časopis o veteránech a v jednom čísle udělal objev. Narazil na alvis z roku 1936, produkt stejnojmenné britské automobilky fungující coby výrobce vozů v letech 1922 až 1967. Neodolal a spojil se s majitelkou, aby zjistil, že jaguary mu byly souzeny. V garáži kromě alvise stál Jaguar SS jejího již nežijícího otce, který si jej koupil nový ve třicátých letech. Dva roky přesvědčování nakonec dovedly SS do malého autoservisů v Chýni u Prahy a z okouzlení veterány se stala posedlost.



E-type je dokonalost sama. Mnoho lidí jej považuje za nejkrásnější sportovní vůz všech dob.

Detailní prohlídka zachovale vypadajícího jaguaru odhalila, že dřevo pobité plechem, jež je základem karoserie, potřebuje důkladnou renovaci. Dlouholetý přítel pana J. a majitel autoservisu, pan F. (který publicitu nepotřebuje, protože už tak má práce nad hlavu), byl za intenzivního naléhání přesvědčen ke své konverzi k jagua-

rům před deseti lety. Od té doby spolu s panem J. navštívili několikrát továrnu a muzeum Jaguara v Coventry, kde pátrali po dokumentaci k jednotlivým vozům. SS jim dal zabrat nejvíce. Parametry některých součástí nejsou k nalezení nikde na světě, navíc v době výroby byly sotva dva automobily stejné. Nyní renovace probíhá již třetím

rokem a pomalu se blíží k cíli. Za deset let pan F. pronikl do všemožných zákoutí výroby jaguarů. Pan J. o něm prohlašuje, že o značce toho ví v Česku nejvíce a schopnějšího člověka by nenalezl. Zaměření na jedinou značku se ukázalo jako velká výhoda – mnohé díly jsou napříč generacemi vozů stejné či podobné a stejně tak postupy výrobce.

Opravy jsou jedna věc, ale renovované vozy si musejí také udržovat kondici. Od dubna do září s nimi občasně podniká pan J. výlety po okolí Prahy a užívá si popírání myšlenky Milana Kundery v praxi. Přemýšlel i o tom, že by si koupil přívěs a s jaguary by po Evropě objevoval kouzelné nové silnice, jako to dělají mnozí majitelé veteránů na celém světě. Zatím však nenašel dost času. Ani na vyjížďky ho totiž moc nemá. S každým svým vozem ročně vyjede tak třikrát.

Pan J. se poměrně ošívá při dotazu, na kolik peněz jej už jaguary přišly. Ví ale naprosto přesně, kolik na nich nevydělal. Zatím neprodal ani jednoho, pouze vyměnil Mark I. Limuzína Mark V má být prodejní premiérou, údajně by za ni mohl dostat čtyřicet tisíc eur. „Kvůli penězům se to ale dělat nedá,“ tvrdí. Když jsme spolu hovořili v chýňském autoservisu, říkal, že se chce zbavit i dalších. Do budoucna si představuje, že by mu stačily tři jaguary – určitě E-type, XK120, SS... Jenže tomu nejspíš ani on sám příliš nevěří.

Tomáš Pohanka

## Proč se pachtit s veterány?



XK-SS (1956)



XJ13 (1966)

Ne každý se může utlouct po skvrnách od benzínu a vlasech ušpiněných od oleje. Ne každý považuje za nejlepší nápad jezdit s automobilem starým šedesát let. Mnoho lidí ale uchvacuje design dřívě vyráběných vozů. Řešením jsou repliky. Člověk se tak může dostat k automobilu, jenž byl vyroben v omezené sérii a coby veterán je nedostupný, navíc má moderní vnitřnosti a nemusí nutně zruinovat bankovní konto.

Podívejte se třeba na Aristocat. Replika Jaguara XK120 od britské společnosti Au-

totune stojí osmnáct tisíc liber, nicméně statut exkluzivity tím nijak netrpí. Firma vyrobí ročně pouze kolem dvanácti kusů a má povolení od Jaguara. A ještě nemusíte jako v původním modelu ukazovat při změně směru rukou. Na další skvosty z produkce Jaguara se zaměřuje jiná britská společnost – XK Evocation. V nabídce má závodní speciály z padesátých let C-type a D-type pro ježdění na okruhu, na silnici si u ní lze nechat postavit XK-SS, jehož patrně nejslavnějším majitelem byl Steve McQueen. Design vozů se striktně

drží originálu, technologie použité při výrobě jsou však velmi moderní. Karoserie může být na přání vytvořena z uhlíkových vláken, zavěšení kol je nezávislé pro dokonalější ovladatelnost.

Velmi speciální objednávka může u XK Evocation skončit vlastnictvím Jaguara XJ13, který existuje na světě v jediném exempláři. Umělecké dílo aerodynamického specialisty Malcolma Sayera bylo vytvořeno jako vůz, který by se mohl pokusit o vítězství v Le Mans. Jeho pětilitrový dvanáctiválec o výkonu 502 koní mu dá-

val naděje. Jenže se změnila pravidla a do závodů mohly vstoupit pouze prototypy s obsahem motoru do tří litrů, větší agregáty mohly mít pouze sériové vozy vyrobené v počtu padesáti kusů. Jiný XJ13 však nevznikl. Replika od XK Evocation je skutečně velmi speciální. Jelikož se automobil v roce 1971 při rychlostních testech dvakrát otočil přes střechu, když byla ručička tachometru daleko za dvoustovkou, renovace znamenala v podstatě postavení většiny vozu znovu. Dobrá zpráva je, že řidiči se nic nestalo.