

Motto: *Chlap od chlapca sa líši cenou svojich hračiek.*



# Vážne hračky

Pavol Skála

## veľkých chlapcov alebo splnenie sna

Veterán. Nádherná nostalgia a talizman starých dobrých čias, pri ktorých pamätníci slzia nad prešlou mladostou alebo obdivujú „vehikle“, v akých sa vozili naši dedovia či pradedovia... Ak ste zberateľom a máte ich viac, nuž ste určitým spôsobom postihnutý. Lebo normálne je staré veci vyhodiť a nie investovať do nich čas a prostriedky. Alebo nie? Ťažká odpoveď, ak ste v tom až po uši. Lebo už viete, že veterány sú návykové. Stačí sa raz odvieť a ak máte benzín v krvi, ste chytený. Zoberú vám čas a peniaze, ale tisícnásobne všetko vrátia. Spoznáte úžasných ľudí, miesta, kde by ste sa ináč nedostali, výborne sa zabavíte, zrelaxujete, oddýchnete si. A najmä – splníte si zo svojich snov ten najkrajší.



### Čo je veterán?

Podľa u nás platnej legislatívy (zákon 405/2000 Z. z.) „historickým vozidlom je motorové alebo nemotorové vozidlo vyrobené pred viac ako 25 rokmi (podľa FIVA do r. 1980) uchované a udržiavané v historicky správnom stave, ktoré je vo vlastníctve fyzickej alebo právnickej osoby z dôvodov historických alebo technických, ktoré nie je určené na každodenné používanie a má vystavený preukaz historického vozidla vydaný príslušným národným orgánom Medzinárodnej organizácie historických vozidiel (FIVA).“ Táto legislatívna definícia sa asi zmení novým cestným zákonom len v časti veku, keď FIVA zakonzervovala ako hranicu pre historické vozidlá rok 1980. Samozrejme, že sú aj výnimky – vo svete, u nás legislatívne nie – keď sa za historické vozidlo považuje aj mladší prototyp alebo malosériovo vyrábané vozidlo, ktoré znamenalo významný technický prínos. Podmienkou je vek auta minimálne 20 rokov. Teda veteránom nie je škodovka vyrobená niekedy v 70. rokoch, ktorá verne vozí svojho majiteľa každý deň do práce, ani replika niečoho akokoľvek slávneho – ak nemá príslušný vek. O replikách, falzifikátoch a podvodoch ešte bude reč. Aby ste sa v tom reálne orientovali, je dobré vedieť, že veteráni sa podľa FIVA delia do jednotlivých tried:

vovala ako hranicu pre historické vozidlá rok 1980. Samozrejme, že sú aj výnimky – vo svete, u nás legislatívne nie – keď sa za historické vozidlo považuje aj mladší prototyp alebo malosériovo vyrábané vozidlo, ktoré znamenalo významný technický prínos. Podmienkou je vek auta minimálne 20 rokov. Teda veteránom nie je škodovka vyrobená niekedy v 70. rokoch, ktorá verne vozí svojho majiteľa každý deň do práce, ani replika niečoho akokoľvek slávneho – ak nemá príslušný vek. O replikách, falzifikátoch a podvodoch ešte bude reč. Aby ste sa v tom reálne orientovali, je dobré vedieť, že veteráni sa podľa FIVA delia do jednotlivých tried:

**Trieda A (Ancestor)** – vozidlá vyrobené do 31.12.1904

**Trieda B (Veteran)** – vozidlá vyrobené od 01. 01. 1905 do 31. 12. 1918

**Trieda C (Vintage)** – vozidlá vyrobené od 01.01.1919 do 31. 12. 1930

**Trieda D (Post Vintage)** – vozidlá vyrobené od 01. 01. 1931 do 31. 12. 1945

**Trieda E (Post War)** – vozidlá vyrobené od 01.01.1946 do 31. 12. 1960

**Trieda F** – vozidlá vyrobené od 01. 01. 1961 do 31. 12. 1970

**Trieda G** – vozidlá vyrobené v období medzi 01. 01. 1971 a vekovým limitom FIVA (1980)



### Čo je dôležité?

Najdôležitejšie je mať priestor. To si uvedomí každý vlastník, keď mu jeho vysnívaný historický stroj stojí na ulici. Vozidlo sa vo veteráne je totiž len tá viditeľná špička ľadovca. Vlastniť niečo, čo naozaj slúži pre zachovanie historických hodnôt, je aj zodpovednosť. Keď nie voči sebe, tak voči tým, ktorí vozidlo vytvorili a ktorým slúžilo pred vami. A určite to nie je zbierka motýľov, ktorá sa dá zavesiť na stenu. Keďže títo miláčikovia sú plechoví, ich najväčším nepriateľom je vlhko. Málokto si uvedomuje, že autá do 30. rokov minulého storočia boli a mnohé aj sú drevené. Nosná časť karosérie je z dreva, to pôvodné nie je väčšinou nijako ošetrované proti vlhkosti a drevokaznému hmyzu. Najcennejší československý veterán Tatra 77 má dokonca aj oblihy ka-

rosérie drevené a len potiahnuté plechom. Takže je nevyhnutná suchá garáž alebo iný priestor, kde je maximálna vlhkosť trvale do 45 – 50 % alebo aj menej. Preto sú najzachovalejšie auta z Kalifornie, USA, kde je sucho a teplo.

Dôležité je vedieť, čo chceme a orientovať sa v cenách, nepostupovať bezhlavo. Veteránov je veľa a trh s nimi je reálny – nie na Slovensku, aj keď u nás to nie je už celkom zanedbateľné. Veľkí chlapi sa chcú hrať všade... Najlepší je internet. Najčítanejší československý server je internetná časť [www.veteran.cz](http://www.veteran.cz), ale aj mnohé ďalšie. Zo svetových je zaujímavá stránka [www.prewarcar.com](http://www.prewarcar.com) špecializovaná na vozidlá vyrobené pred vojnou. Potom sú tu rôzne výstavy, v okolí je asi najväčšia burza

v Brne, ktorá sa koná na výstavisku dvakrát ročne (tento rok 18. októbra). Ďalšia veľká výstava je v Tulln v Rakúsku, obvykle je na rozhraní mája a júna. Nuž, a potom celý svet – Paríž v marci, hneď potom Essen, Padova a snáď najväčšia na svete Hershey, Pensylvánia USA, tento rok od 8. októbra.

Dôležité je, či chceme veterána hotového alebo si chceme kúpiť niečo na prácu. Ak si myslíte, že je vaša manuálna zručnosť dostatočná a časové dispozície obrovské, že viete o dostatku strojných a klampiarskych kapacít, že máte super kamarátov, čo pomôžu – renovácia veterána to preverí, a to veľmi dôkladne. V podstate žiaden aj super kompletný a profesionálne zrenovovaný kusok nie je nikdy úplne hotový, vždy je čo zlepšiť, „spôvodniť“.

Otázkou je aj, koľko chcete do vozidla investovať. Napríklad československý „jungtimer“ Škoda Felícia – roadster, vyrábaný v 70. rokoch, sa dá kúpiť v rozpätí od 3 500 do 10 000 €, podľa stavu a kvality renovácie. Najžiadanejší československý veterán Tatra 87 sa nedá kúpiť – on proste na trhu nie je. Táto skutočnosť dvíha ceny do závažných výšok. Kompletný vrak, ktorý vyžaduje kopolu práce, sa predáva za cca 16 000 €, profesionálna renovácia stojí cca 60 000 €, z toho len lak cca 4 000 €. Ak by ste náhodou mali šťastie, hotovú a jazdiacu Tatra 87 kúpite od 70 000 €. Že je vašim snom Bugatti? Môžete ho mať, na trhu ich je dosť. Cena začína podľa typu a stavu auta od cca 150 000 €, za čo kúpite nekompletné trosky a čaká vás obrovský kus práce. Povešť značky Bugatti je viac ako reálna

kvalita. Každá značka má svoje neduhy vyplývajúce z konštrukčných nedostatkov, ale Bugatti je Bugatti... Hranice pre cenu v podstate neexistujú; originál Atalante sa predáva aj za viac než 2 000 000 €, čo už naozaj vyráža dych...

Dôležité je nenaletieť podvodníkom. Drahé a žiadané veterány sa rovnako ako umelecké diela falšujú. Kvalitne a nerozoznateľne od originálu. Napríklad motocyklov Čechia (to sú tie dlhé trojmiestne jazvečky) je už dnes viac, než ich výrobca pán Leibnisch z Liberca stvoril. Pri kúpe je dôležité poznať kompletnú históriu historického vozidla, ktoré je predmetom záujmu. Bez vierohodne vydokladovanej histórie postupujte vždy opatrne, znižuje cenu vozidla aj v budúcnosti. Niektorí berie veterána

ako investíciu, ktorá nestratí na hodnote a bude rásť viac ako úroky v banke. Je to v poriadku, ale ako každá investícia, musí sa vykonať s rozvahou a s vedomím, že môže skončiť aj totálnym prepacom. Ďalšou kapitolou sú repliky, aj keď priznané. Úplne najdôležitejšie je mať pri sebe niekoho, kto bude mať z vašej plechovej hračky rovnakú radosť ako vy. Takže niekedy to aj zaváňa výmenou manželky, ale to je už o inom...

### Čo treba ešte vedieť?

Ľudí okolo veteránov na Slovensku združujú dve združenia – Asociácia historických vozidiel SR a Združenie zberateľov historických vozidiel (ZZHV). Zoznam ich klubov nájdete na internete. ZZHV predstavuje aj Národnú autoritu FIVA, takže ne-



sie zodpovednosť za pridelenie historických evidenčných značiek. Ako postupovať, to sa dočítate na už uvedených adresách.

Každý víkend v sezóne od júna do septembra sa koná niekde na Slovensku zraz veteránov, kde spoznáte rovnako bláznivých ľudí ako ste vy. Každý organizátor sa snaží zorganizovať niečo, čo by ste bežne nezažili – exkurziu do automobilky, návštevu pivovaru, priehradného múra zvnútra, hradov a zámkov... V Európe, ale aj všade vo svete sa niečo veteránske deje po celý rok, aj v zime. Získate nových známych, nájdete nových priateľov alebo utužite staré priateľstvá. A najmä sa budete kráľovský baviť. Rýchlosť max. 80 km/hod. vám umožní spoznať aj dôverne známe trasy z celkom iného pohľadu. Týždenné stretnutie veteránov spojené s návštevou atraktívnych lokalít vám dokonale vyčistí hlavu, úžasne sa uvoľníte. „Výhodou“ veterána je aj adrenalín – vždy je tu otázka: Dôjdeme v poriadku? Sú to predsa len staré stroje, materiálová únava vie urobiť svoje aj pri najdôkladnejšej renovácii. Jazda v 70-ročnom kabriolette krásnou krajinou za pekného počasia je nezabudnuteľným a úžasným zážitkom. Stačí raz skúsiť a ste v tom. Je to vážne a nedá sa to liečiť.

To je naozaj super stručný popis života s lás-

kou k veteránom. Nepreberali sme výhody a nevýhody profesionálnej renovácie, čo používať alebo či byť zásadne proti náhradným dielom, ktoré boli teraz vyrobené, že každá renovácia, ak má byť kvalitná, vyžaduje v prvom rade štúdium literatúry, hľadanie na webe a nekonečnú trpezlivosť. Že odmenou za všetku drinu a odriekanie je neskončný pocit „riaditeľa zemegule,“ keď vďaka vášmu úsiliu stroj prvýkrát po rokoch zavrčí a pohne sa. Že môžete pre svoju radosť a pre zachovanie hodnôt vytvoriť dielo – pojazdňú sochu, ktorá tu pravdepodobne bude, aj keď vy tu už nebudete. Lebo ak je veterán

v suchu, bol s láskou stvorený alebo sa oň s láskou staráte, tak určite má „dušu“ – je to živý člen rodiny, bytosť, ktorá vám dá veľa, verte, že viac, ako vám zobrala. Že je zdrojom radosti nielen pre vás, ale aj pre každého, kto ho vidí. Že môže byť aj zdrojom závidí... Že pri jazde veteránom spoznáte aj charakter a rozdiel natur vodičov z rôznych krajín, že... Je toho veľa, ale aj priestor v časopise má svoje hranice. Ak potrebujete vedieť viac, otvorte si <http://www.oldtimerahv.sk> alebo inú podobnú stránku, je ich na webe neúrekom. Prajeme veľa radosti prežitej s historickými vozidlami.



Foto: