



# POKLAD NA ČTYŘECH AUTA, KTERÁ SE VYPLATÍ NEPRODÁVAT

Přezdívalo se jim všelijak. Pojízdné trsátko, pytel na mrzáky, Leninovy saně. Vyjet s nimi na delší dovolenou byl adrenalinový zážitek. Teď zažívají nejen trabanty, velorexxy či moskviče retro renesanci. Sběratelská cena kdysi vysmívaných socialistických vozů začíná stoupat. Možná tak doma schováváte nečekaný poklad.

text: Marek Táborský / foto: Michal Klíma / MAFRA / Profimedia. cz, Karel Šanda



**RENAISSANCE.** Pojízdné vzpomínky na socialismus nabírají na ceně.



**JEDE I TUZEX.** Dříve se těmito auty pyšnila honorace. Brzy budou znovu dostupné jen pro movité lidi.

**CHLOUBA MUZEA.** Vzdušná Škoda 1100 MBX dnes stojí statisíce.

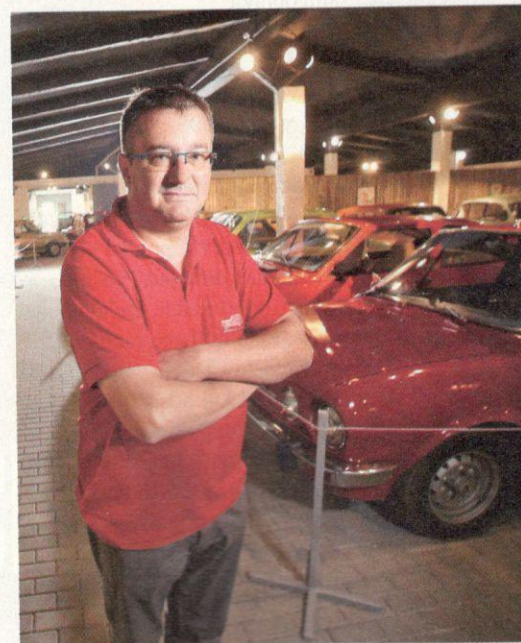
# KOLECH

**L**idé jich často měli plné zuby. Delší cesta znamenala jediné. Přibalit rezervní díly, sadu nářadí, ideálně pojízdný zvedák. To vše na úkor karimatek, konzerv a řízků. Po sametové revoluci často skončily socialistické vozy v lepším případě v bazarech, v horším zarostlé trávou na zahradě. A v tom nejhorším na šrotáku. O více než čtvrtstoletí později se situace diametrálně mění. Za zachovalé „emběčko“ vám sběratelé utrhnou ruce. Když jej pošlete do světa, pravděpodobně si vyděláte na nové auto. Byla by to zároveň škoda i nerozumná investice.

„Nabídlí mi za ni čtyři tisíce,“ říká mi strýček z Turnova nad zachovalou

Škodou 130. Nejeví přílišné znaky opotřebení, mnoho toho nenajezdila, není zprzněná žádnými neoficiálními doplňky. „Ať ji v žádném případě za podobné peníze neprodává,“ potvrzuje mé domněnky Libor Kucharski, provozovatel Retro Auto Muzea ve středočeských Strnadicích. „Může mít cenu třicet až čtyřicet tisíc. A už jen poroste,“ ubezpečuje mě.

Kdysi početná a později vysmívaná auta ze socialistické éry zažívají boom. Najít dnes zachovalého veterána, tedy vozidlo lehce překračující hranici třiceti let, se rovná takřka jackpotu. Ačkoli může být vyplacen až za několik let. Není mnoho lepších způsobů, jak uložit své peníze.



**PYŠNÝ MAJITEL.** Z více než dvou stovek vozů Retro Auto Muzea patří Liboru Kucharskimu devadesát procent.

**POKLAD VE STODOLE.**

I za auta v podobném stavu můžete utržit majlant.



Pokud tedy máte garáž, kde si můžete veterána hýčkat.

Této situaci paradoxně pomohlo takzvané šrotovné, které bylo v Česku zavedeno v roce 2009. Na vrakovišti tak putovala spousta vozů, které nesplňovaly nové ekologické normy. Včetně tisícovek vozů vyráběných za socialistické éry. Z dříve běžných modelů se stala vzácnost. Češi milují retro a mnoho lidí zatoužilo vlastnit svého veterána. Autíčko, které by ve volném čase opečovávali a poznávali s ním nové známé na automobilových srazech. A také vůz, který by si při troše zručnosti mohli díky jednoduchosti sami opravit.

**Bylo mi jich líto**

„Auta sbírám víc než dvacet let. Začínal jsem po škole, v roce 1995,“ vzpomíná Libor Kucharski, kterému uvnitř muzea a v přilehlém depozitu aktuálně stojí hodně přes dvě stovky vozů. Vyleštění a vypíglonání veteráni i na první pohled vraky, které na své znovuzrození ještě čekají. „K autům jsem tíhl od mládí. Začínal jsem sbíráním náhradních dílů na vrakovištích pro východní auta,“ vypráví sympatický zřizovatel muzea, na které nepadla jediná koruna z veřejných dotací. „Po revoluci se těchto vozů lidé šmahem zbavovali, chtěli cokoli západního. Bylo mi těch aut líto,“ přiznává. Jeho prvním automobilem byl klasický trabant po rodičích. Dodnes stojí v muzeu. Stejně jako raritní Škoda 110 R, přezdívaná „erko“. Nešlo to zastavit, lidé mu dokonce začali auta nabízet zdarma. Neměli na jejich renovaci i udržovací provoz, jindy šlo třeba o nechtěné dědictví. Teď vlastní devadesát procent z celého vo-

zového parku, včetně několika nesmírně cenných tatrovek. O tom by se svého času nesnilo ani Klementu Gottwaldovi.

„Lidé na to špatně hrozně rychle zapomenou a neuvědomí si, jaký problém bylo auto, ale i jiné věci vůbec sehnat,“ připomíná předrevoluční dobu jinak zarytý odpůrce komunistů. Proč tedy tyto vozy vlastně sbírá? „Přišla veteránská vlna, která zasáhla hlavně nás čtyřicátníky, co konec komunismu prožili v poměrně mladém věku, v telecích letech. Po revoluci teď zjišťujeme, že auto po tátovi nebo dědovi je vlastně zajímavé,“ usmívá se a poutavě vypráví příběhy, které má téměř každé auto za sebou. Nový vůz tehdy v mnoha případech stál podobné peníze jako dům. Šetřila na něj celá rodina, šlo o životní milník. O výběru barvy si mohl majitel často nechat zdát, stejně jako o nadstandardní výbavě. Pan Kucharski se pyšní tím, že má ve svém muzeu kompletní sbírku socialistických vozů ze všech východních zemí. „Letos jsme přivezli vozy z Iževska, ty nám chyběly,“ říká pyšně.

Chvilí nepostojí. Nejdříve nás nadšeně seznamuje s nezvyklým interiérem, pak zase vypráví o technické raritě nad otevřenou kapotou. Sem tam některého veterána letmo

**Veteránská vlna zasáhla hlavně nás čtyřicátníky – zjišťujeme, že auto po tátovi je vlastně zajímavé.**

pohladí, má k nim citový vztah. Vždyť mnohé z aut dodnes využívá. „Se ženou jsme byli čtyřikrát na Balatonu se Škodou 1203,“ říká o typickém užitkovém automobilu, který vlastní jak v kempingové úpravě se stahovací střechou, tak i jako sanitní či pohřební vůz. Do Maďarska jel letos i se svou obrovskou chloubou, Škodou 1100 MBX. Elegantním vzdušným vozidlem z 60. let. „To byla tehdy náhoda. Ještě jsem studoval, neměl peníze. Koupil jsem ji za deset tisíc, což byly dřív hrozný prachy. Táta, co autům vůbec nerozumí, se rozčiloval. Tolik peněz za blbou tisícovku! Kamarádi litali po diskotékách, já tvrdě střádal a staral se o tenhle křáp. A teď jsem za něj vděčněj,“ poukazuje hrdě na raritní model, jehož hodnota je nyní jen těžko vyčíslitelná.

**Pytel na mrzáky? Ne, Karel!**

Jeden ze symbolických vozů socialistické éry si zamiloval i pražský právník Michal Krejčí. Ve své sbírce má hned pětadvacítku velorexů. Vozítko bez pevné karoserie, pouze potažené koženkou, navíc s motocyklovým motorem a pouhými třemi (později i čtyřmi) koly, bylo původně určené pro invalidy. Z malosériové výroby bratrů Stránských se nakonec stal kult. První, tříkolové verze, se vyrobilo 15 300 kusů, druhé pak 1380.

„Okouzlit mě svým příběhem, dobou vzniku i lidmi kolem něj,“ přiznává advokát. „Pochopíte to až ve chvíli, kdy si do něj sednete, nastartujete a ujedete alespoň metr. Chtěl jsem dát dohromady na jednom místě všechny vyráběné typy a motorizace, mít sbírku věnovanou pouze klukům,“ říká a pokukuje na nevšední stroje. Každý má



## RETRO VZPOMÍNKY.

V muzeu ve  
středočeských  
Strnadčích  
naleznete  
všechny  
socialistické  
vozy.

své jméno, většinou po prvním majiteli. „Josefa a Karla bych ale neprodal nikdy,“ dušuje se u svých oblíbenců. Vůbec mu nevadí, že v minulosti byly vozy spíše terčem posměchu. „To je hadrák, pane. Ten neublíží, ten leští!“ popisoval jeho přednosti herec

Josef Abrhám v roli Dalibora Vrány ve snímku Vrchní, prchni. Ani on nemusel řešit, jakým saponátem leštit lak. „Já ho dávám do čistírny,“ zaznělo mimo jiné ve filmu. Přezdívalo se jim všelijak. Pytel na mrzáky, prchající stan, splašené trubky, pra-

se v triku... „V různé době se smějeme různým věcem. Faktem zůstává, že veloušci mají své kouzlo, a já ho objevil před pár lety. V mém případě nešlo o recesi, ale o obdiv nad dovedností těch, co vše vymysleli a dokázali vyrobit,“ mávne nad pověstí



**JAK ŠEL ČAS.** V tematické části muzea naleznete i armádního trabanta.

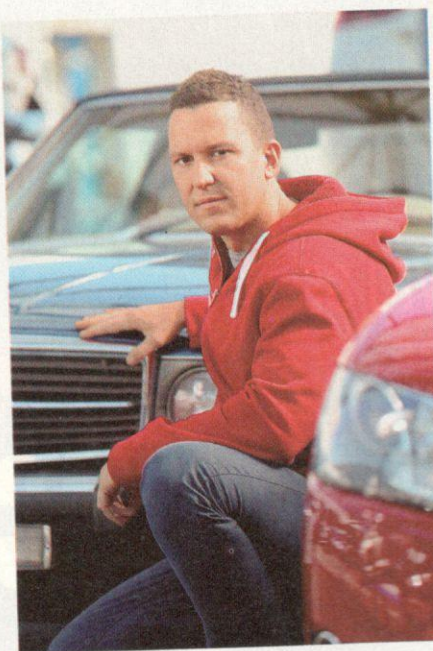
Velorexů rukou. Ví, že má ve své garáži motorizovaný poklad. Na internetových bazarech už tento typ vozu pod sto tisíc korun nenajdete. „Některé kluky jsem pořizoval už před lety za částky i více než dvojnásobné,“ dodává Krejčí, jehož hlavním záměrem je specifickou technickou památku uchránit i do příštích let.

### Hýčkejte už i favority

Která stará auta se vlastně vyplatí uschovávat? Zásadní je veteránská hranice třiceti let. Hodnotového dna se tak už dotkla třeba kdysi populární Škoda Favorit. Přelomový model, první novodobé auto s motorem vpředu. Teď se očekává, že hodnota bude pouze stoupat. Pro lepší orientaci v cenách, jak při prodeji, tak při nákupu, je vhodné oslovit muzea či soukromé sběratele. Jejich rada by vás mohla zachránit před nejruznějšími spekulanty, nakupujícími auta za pár korun, co je později prodají za několikanásobek. Rozhodně se nenechejte ukecat prvním zájemcem a nepřístupujte na slevu. „Spekulanta nepoznáte, může se klidně vydávat za vášnivého sběratele, který zrovna na to vaše auto čeká už celé roky,“ upozorňuje Jindřich Topol, regionální manažer výkupu v autobazaru AAA Auto. I podle něho poptávka po socialistických vozech na trhu stále roste. „I my českou inzerci každodenně sledujeme. Je fakt, že když se objeví zachovalé a alespoň trochu zajímavé auto třeba ze 70. nebo 80. let, tak často do druhého dne z nabídky zmizí. Nejčastěji jde o auta s cenou do 100 nebo 150 tisíc,“ konstatuje.

O výši ceny rozhoduje především co nejnižší počet ujetých kilometrů a zachovalý stav bez amatérských úprav. „Velmi se cení původní lak, i když je třeba zašlý a místy se může objevovat i mírná koroze. Naopak přelakovaná auta pro mnoho sběratelů zají-

mařavá nejsou, určitá přirozená patina má větší kouzlo,“ připomíná Topol. Podobná pravidla platí i pro interiéry. Mít doma veterána, u něhož je potenciál na růst hodnoty, nemusí znamenat výhru za každou cenu. Vyžaduje totiž pravidelnou péči. „Základní chybou je nechat dlouhodobě stát auto třeba pod plachtou na zahradě. Vlhkost je největším problémem, auto pak rezne i na místech, která nejsou běžně viditelná. Ideální je stání v dobře větrané a suché garáži a výhodou je i to, když je veterán udržován v provozuschopném stavu a alespoň občas se s ním trochu jezdí, aby zůstal v kondici a nezatuhl,“ vypočítává expert z největšího českého autobazaru.



**POZOR NA SPEKULANTY.** „Rozhodně se nenechte ukecat prvním zájemcem,“ radí Jindřich Topol z autobazaru AAA Auto.

Výjimečně dobře zhodnotitelné jsou třeba osobní tatro. „Hlavně šestsettrojky, poslední tatro s aerodynamickou karoserií. Ty už vzbuzují zájem i u sběratelů ve světě. Dále pak tvarově zajímavé škodovky, jako původní Felicia kabriolet, 1000 MB, atraktivní kupé 110R. „Před pár lety byla na venkově třeba Škoda Rapid k máni téměř za odvoz, nyní se nejhezčí exempláře prodávají za více než 100 tisíc korun. A pěkná felicie? Ta už stojí obvykle 400 tisíc,“ připomíná Topol. „Na ceně rostou dost znatelně i trabanty a žigulíky, zachovalo se jich málo, jsou levné na údržbu.“

S tím souhlasí i Libor Kucharski. A přidává další kdysi běžná vozidla. Ve svém muzeu v tuzexové sekci si hýčká třeba Renaulta 8, kterých se v letech 1963–1971 přivezlo do Československa osm tisíc. Místo octavie si je tehdy kupovali movitější lidé. Doktoři, herci, zelináři... „Nám ho dali dokonce zadarmo. Přitom mělo najeto jen třicet tisíc kilometrů,“ raduje se dodnes nad motorizovaným pokladem Kucharski. „Ve své době byly dražší i takové wartyburgy, lidé si jich proto poměrně dost vážili a dají se najít i v lepším stavu. Zajímavý je i polský fiat,“ říká motoristický nadšenec, který by se nezbavoval ani novějších vozidel. „Za pár let nemusíte zavazet ani o pěknou felicii či první modely novodobé octavie. Třeba těch s motorem 1.8 turbo je jako šafránu,“ přidává poslední tip Kucharski. „Paradoxně u nejobyčejnějších aut, která se už dostala na nulovou hodnotu, je jejich pozdější nárůst v řádu desítek procent ročně. To se vám nestane ani u ferrari, které nebude nikdy levné. Starých aut je čím dál méně. Takhle bublina nemá šanci splasknout, ty vozy už nikdy nepřibudou, naopak,“ dodává Jindřich Topol.

taborsky@tyden.cz