

V. HINNER und seine Mitarbeiter verwandeln in der Renovationswerksstatt ECORRA rostige Wracks in neuwertige Fahrzeuge – vor allen Tatra –

Vraky tatrovek se mu pod rukama mění v nablýskané skvosty



Poválečný model Tatry 87. Podobná renovace zabere něco okolo tří tisíc hodin práce.

FOTO: Martin Prokop, Ecorra

Nachkriegsmodell T87 – bis das Auto so aussieht, bedarf es ca. 3000 Arbeitsstunden

včera 09:25 **Obrazem:** Vítězslav Hinner zasvětil svůj život restaurování veteránů, především pak vozů Tatra. To se navíc tak trochu nabízí - je totiž z Kopřivnice, kde v roce 1993 založil firmu Ecorra, pod jejíž hlavičkou spolu s dalším více než tuctem lidí pracuje na přetváření rezivých vraků v nablýskané krasavce.

Jaké vozy nejčastěji restaurujete?

Wir restaurieren zu 60 % Tatra-Fahrzeuge, am häufigsten den luftgekühlten Achtzylinder, der besonders durch Hanzelka und Zikmund und ihre ausgedehnten Weltreisen populär wurde

Obecně značku Tatra. Ta se nám postará zhruba tak o 60 procent celkové práce. Nejpopulárnější je pak model Tatra 87, kterou hodně zpopularizovali cestovatelé Zikmund a Hanzelka, kteří s ní najezdili desítky tisíc kilometrů bez nějaké zásadní opravy v docela extrémních podmínkách. Jde o vzduchem chlazený osmiválec, který je díky svému aerodynamickému tvaru opravdu nadčasový. Má dobré jméno i ve světě.



Vítězslav Hinner už za svou práci posbíral mnoho ocenění.

HR. HINNER BEKOMMT VOM KAREL KUPKA, DEM ORGANISATOR DER CLASSIC SHOW IN BRNO EINE WEITERE ANERKENNUNGURKUNDE FÜR AUSGEZEICHNETE ARBEIT...

Dá se Tatra 87 k nějakému vozidlu přirovnat?

„TATRA LÄSST SICH MIT PORSCHE VERGLEICHEN – WER UND WAS VON WEM KOPIERTE MÖCHTE ICH NICHT AUSFÜHREN...DIE ANSICHTEN SIND GETEILT“

No, má podobnou konstrukci, jako mělo tehdejší porsche. My fandové tatry tvrdíme, že mnohé okopíroval Ferdinand Porsche od Hanse Ledwinky (známého konstruktéra Tatry), v Porsche zastávají teorii samozřejmě přesně opačnou. Realita však může být taková, že oba vyrůstali ve stejné době a měli přístup ke stejným informacím a pracovali nějakou dobu ve stejné firmě, a tak nemuseli ani jeden od druhého nic kopírovat.

Nakolik je to pro dnešní sběratele aut a nadšence pro veterány prestižní kousek? Dala by se Tatra 87 označit za něco jako limitovanou edici?

Celkem se jich vyrobilo něco málo přes tři tisíce. Kolik se jich ovšem dochovalo, a to v jakémkoliv stavu, to je úplně jiný příběh. Rozlišujeme navíc ještě předválečnou a poválečnou Tatru 87. Hlavní rozdíl je v jiném umístění světlometů a nárazníků. Možná tam bylo ještě trochu rozdílné uspořádání přístrojů. Co se ale týče motorizace, tak ta je v obou typech zcela totožná.

TOTAL WURDEN ÜBER 3000 T 87 GEBAUT, WIR UNTERSCHIEDEN DIE VOR- UND NACHKRIEGSMODELLE. ERHALTUNGSGRAND UND ANZAHL ERHALTENER EXEMPLARE SIND ZWEI PAAR SCHUHE.



Předválečný model Tatry 87 před renovací a po ní.

VORKRIEGSMODELL VOR UND MACH UNSEREM EINGRIFF...

Je nějaký z těchto dvou typů lépe k sehnání?

Ne, je jich málo obou – jednoduše nejsou. Obecně platí, že se oba shánějí docela stejně – extrémně těžko. Nicméně ten předválečný typ je mezi lidmi o něco více oblíbený a vyhledávaný. Mnoho lidí na začátku říká, že by raději chtěli tu předválečnou, a pak jsou ještě rádi, že se nakonec dostali k té poválečné.

WELCHER DER ZWEI TYPEN IST LEICHTER ZU FINDEN?

BEIDE TYPEN SIND RAR, MAN MUSS NEHMEN WAS SIND GERADE ERGIBT...

Pokud se tedy zadaří nějaký kousek odněkud sehnat, v jaké cenové hladině se pohybujeme?

Teď už se v podstatě moc neobjevují. Ale občas se podaří přivést něco z území Ruska, kam se jich značné množství dostalo. Anebo zrovna nedávno se podařilo dovézt hned tři kusy z Rumunska. Tam to byla výhodná koupě, protože ani sami moc nevěděli, co to tam vůbec mají. Běžně se ale bavíme zhruba o miliónu korun za kus.

EIN WRACK KOSTET CA. 50000 CHF –

WRACK??? Za vrak?

No, můžete to tak nazývat. Většinou je stav těchto vozů poměrně podobný. Zákazník, který přijde k nám, už většinou bývá srozuměn s tím, že restaurování automobilu nebude stát zrovna pět korun. Na začátku mu často pomůžeme přes někoho sehnat ten vrak, pokud jej sám nemá v držení. Posléze uděláme nějakou smlouvu o budoucí práci. Ať je to, jak je to, tak oprava takového veteránu zabere něco kolem tří tisíc hodin prací.

DIE RENOVATION DAUER ETWAS 14 MONATE, CA. 3000 STUNDEN...

Pod tím si neumím představit, jakou dobu to ve skutečnosti zabere...

Je to obvykle něco kolem 14 měsíců. Zhruba rok až rok a půl.



Poválečný model Tatry 87 před renovací a po ní.

NACHKRIEGSMODELL – VOR UND NACH UNSERER RENOVATION

Rozhoduje o tom stav vozidla?

Pro nás je paradoxně lepší, když to vozidlo nikdo nikdy neopravoval a přijde kompletně rezavé. Zákazník má pocit, že se to nedá nikdy opravit, a pak je příjemně překvapený. Jakmile to má lak a někdo to třeba už před 15 lety opravoval, tak si pak zákazník myslí, že budou práce levnější. Bývá to naopak, protože musíme napravovat chyby, které někdo udělal před námi.

WIR RENOVIEREN LIEBER EINEN UNBERÜHRTEN WRACK, ALS EINE ÄLTERE „INSTANDSTELLUNG“

Čím tedy obvykle začínáte?

Když převezmeme vozidlo, tak se z něj musí sundat veškeré agregáty jako nápravy, motor či převodovka. Sundá se i čalounění a posléze auto jde na tryskání, během kterého se karoserie zbaví starého laku a starých nátěrů. Pak už se opravuje ta karoserie a postupně se mění agregáty.

WIR ZERLEGEN DAS AUTO UND ENTFERNEN ALLE ALTEN FARBEN UND ROST, DANN WIR VOM GRUND AUF AUFGEBAUT, TEILE SIND LEIDER EIN PROBLEM, AM BESTEN STELLEN WIR SIE NEU HER.

Jak je to se součástkami? Kde je berete?

S tatrovkami je to složitější než s jinými typy automobilů, třeba mercedesy či jaguary. Něco se dá sehnat na burzách, ale to je obvykle stejně starý díl jako je ta naše součástka, a tak je pak prostě jednodušší nechat ten díl vyrobit úplně nový. Často problémy vznikají trochu jinde.

Kde?

V nerozhodnosti zákazníků. Když se někdy nemůžou rozhodnout, co vlastně chtějí. Jestli chce dovnitř látku nebo kůži. Často mu do toho třeba mluví žena a on si třeba nakonec vybere nějaký materiál, na který se musí čekat dlouhé měsíce. Ten pak třeba vypadá na velké ploše o něco jinak než jako ten čtverec ve vzorníku a je zle. A co s tím pak? Není to lehké.



O novém interiéru ve vozech si vždy rozhodují majitelé. A někdy vyberou opravdové stylovky...

AM SCHLIMMSTEN IST DIE UNENTSCHLOSSENHEIT UNSERER KUNDEN, UND NOCH SCHLIMMER IST OFT DER EINFLUSS IHRER EHEFRAUEN...

Měl zákazník někdy opravdu zvláštní požadavek? Jak pak jednáte?

Co zákazník, to jiná přání a díky bohu za to. Člověk, který si pořídí veterána, musí být tak trochu ujetý. Ale my jsme za to samozřejmě vděční. Veterán není jen radost, je to i starost, musí se o něj pečovat daleko více než o jiné auto. Ale měli jsme třeba zákazníka, který chtěl do vozu čalounění jako z obývacího – látkové i s knoflíky. Pak si tam nechal zabudovat supermoderní rádio s přehrávačem.

SONDERWÜNSCHE GIBT ES VIELE, VON SUPERMODERNEN MUSIKANLAGEN BIS ZUR WOHNZIMMER-POLSTERUNG...

No, proti gustu žádný dišputát. Nicméně on potom přijede na nějakou rallye a pak se ho tam zeptají, kdo mu to tam dal, a on odpoví: „No to mi takhle udělali v Kopřivnici...“ A vy tam u toho nejste, abyste mohli dotyčnému říci, že tak to chtěl přece on sám...

V jaké fázi máte ze své práce největší radost?

Tak samozřejmě ve chvíli, kdy je to auto hotové, krásně nalakované a jeho majitel je z něj nadšený.

Není to pak ale trochu demotivující, když od vás z Kopřivnice odjede nablýskaný fešák a vy máte před sebou zase další vrak, který čeká na 3000 hodin práce?

. Třeba v nové televizní reklamě na minerálku Mattoni je hned na začátku Tatra 87, kterou jsme před lety restaurovali.

WIE VERTRAGEN SIE DAS ENDE EINER LANGEN RENOVATION, WENN DAS AUTO IHR WERK VERLÄSST...

ES IST FÜR UNS MOTIVIEREND, WENN WIR UNSER PRODUKT SPÄTER AN DER ÖFFENTLICHKEIT SEHEN...

Je to pro tým velká motivace?

Tak samozřejmě. Doma můžou reklamu s tou modelkou Lindou Vojtovou ukázat ženě a hrdě říci: „Na tomhle voze jsem dělal já.“ Rázem je to jejich povolání pro partnerky takové bližší, když to vidí na televizní obrazovce.



Práce Vítězslava Hinnera a jeho týmu se už dostala i do televizní reklamy.

FOTO: Mattoni

HINNERS RENNOVIERTE T 87 TRAT IN TV-REKLAME FÜR MINERALWASSER AUF, DA WAREN ALLE MITARBEITER GANZ STOLZ

Majitelem vozu, který se v klipu objevuje, je bývalý majitel této společnosti a otec současného majitele Antonio Pasquale. Jsou vaši zákazníci převážně Češi, anebo cizinci?

To se takhle nedá říci. Dříve platilo to, že šla půlka vozů do zahraničí a druhá polovina do Prahy. To už ale dávno není pravda. Teď máme zákazníky po celé republice či třeba na Slovensku. Zájem ale trvá i ze zahraničí – dělá se třeba i do Moskvy. Aktuálně máme objednávku i z Vietnamu. Svě auto máme třeba v Kanadě či několik kousků v USA, například v LA.

FRÜHER GING HÄLFTE DER RENNOVIERTEN TATRAS INS AUSLAND, DIE ANDERE HÄLFTE NACH PRAG – DAS IST ABER HEUTE SCHION ANDERS, SOGAR AUS VIETNAM HABEN WIR BESTELLUNGEN – EIN EHEMALIGER VIETNAMESISCHER STUDENT, DER IN PRAG STUDIERT HAT ES UNS AUS VIETNAM GESCHICKT...

Ve Vietnamu? Takže si zákazník sehnal někde v Evropě vrak a přivezl vám ho k restaurování?

Ne, ten příběh je zajímavější. To vozidlo bylo opravdu fyzicky ve Vietnamu. Neví se, zda se tam nedostalo třeba s Američany. Nasvědčovalo by tomu to, že mělo nárazník, který vypadal jako z nějaké „ameriky“, nějakého cadillaku. Majitelem je pak člověk, který studoval u nás. Osudy majitelů těchto veteránů jsou někdy opravdu hodně zamotané. Ale to k tomu patří...

DIE VERWORRENEN SCHICKSALE DIESES SELTENEN FAHRZEUGE SIND BEZEICHNEND UND GEHÖREN DAZU... jky, [Novinky](#)