

František Fiala / Pavel Kolář

# ABECEDA VETERÁNISTY



PRAKTICKÝ PRŮVODCE  
VÝBĚREM, KOUPI, RENOVACÍ  
A UŽÍVÁNÍM VETERÁNA





František Fiala / Pavel Kolář

# ABECEDA VETERÁNISTY

PRAKTICKÝ PRŮVODCE  
VÝBĚREM, KOUPIÍ,  
RENOVACÍ A UŽÍVÁNÍM  
VETERÁNA

Grada Publishing



František Fiala / Pavel Kolář

# ABECEDA VETERÁNISTY

Praktický průvodce výběrem, koupí,  
renovací a užíváním veterána

Vydala Grada Publishing, a. s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
obchod@grada.cz, www.grada.cz  
tel.: +420 234 264 401  
jako svou 10 413. publikaci

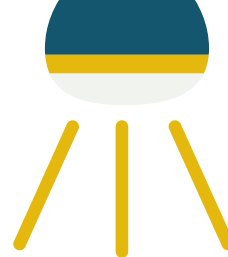
Odpovědná redaktorka Věra Slavíková  
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek  
Fotografie na přední straně obálky: Jindřich Lasík (vlevo nahoře), Pavel Kolář (vpravo nahoře),  
František Fiala (vlevo a vpravo dole)  
Fotografie na zadní straně obálky: Škoda Auto, a. s.  
Počet stran 192  
První vydání, Praha 2026  
Vytisklo TISK CENTRUM s. r. o., Moravany u Brna

© Grada Publishing, a. s., 2026  
Cover & Layout Design © Jakub Náprstek, 2026

## **Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy**

*Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno. Automatizovaná analýza textů nebo dat ve smyslu čl. 4 směrnice 2019/790/EU a použití této knihy k trénování AI jsou bez souhlasu nositele práv zakázány. Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-271-8468-2 (pdf)  
ISBN 978-80-271-5613-9 (print)



## OBSAH

Úvod / 7

### **MŮJ PRVNÍ VETERÁN: VÝBĚR A KOUPĚ / 9**

Chci být veteránistou. Co pro to musím udělat? / 10

Kategorie vozidel – kam patří váš veterán / 18

Vybráno, co s vytouženým veteránem dál / 34

Prohlídka vozidla – kde hledat slabá místa / 45

Koupě veterána – tipy z praxe / 53

Vysněný veterán je váš, jak ho dopravit domů / 63

### **RENOVACE: OD VRAKU K POKLADU / 73**

Už je doma – a co dál? / 74

Renovace nového miláčka svépomocí / 81

Lakování – třešinka na dortu / 96

Kdy svěřit renovaci profesionálům / 103

### **ÚDRŽBA: DRUHÝ ŽIVOT VETERÁNA / 113**

Speciální paliva, maziva a kapaliny pro veterány / 114

Před jízdou – kontrola a příprava / 119

Důkladná péče a příprava na zazimování / 126

Testy původnosti a STK veteránů / 137

### **KONEČNĚ JEDEME: PROJÍŽDKY, ZÁVODY, ZÁBAVA / 143**

První jízda – když stroj znovu ožije / 144

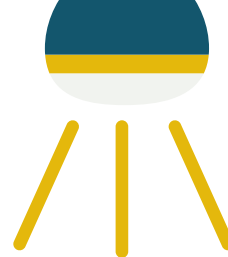
Kam za zábavou – srazy, jízdy, rallye / 153

Veterán v závodním tempu / 163

Nápadité úpravy, vylepšení a kuriozity / 173

Poděkování na závěr / 184





## ÚVOD

Heslo zlaté české ručičky může znít trochu otřele, ale v případě veteránistů to platí beze zbytku. Tito nadšenci mají srdce, které bije pro staré kousky techniky, s níž je možné stále jezdit. Ať se to týká motocyklů, automobilů včetně nákladních, autobusů a traktorů, či dokonce vojenské techniky.

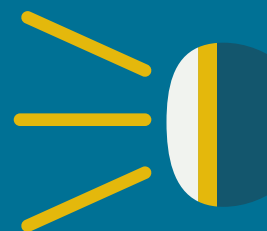
Nebáli bychom se říci, že rčení „co Čech, to zahrádkář“ lze rozšířit i na „co Čech, to milovník historických vozidel“. Vždyť jenom těch organizovaných pod hlavičkou Federace klubů historických vozidel České republiky je šest tisíc a působí ve sto sedmdesáti klubech po celé republice. Další tisíce si v garáži renovují a hledí nějaký ten historický kousek. Logicky všichni shánějí rady, jak na to a také co to vše obnáší.

Proto se Federace klubů historických vozidel České republiky (FKHV) rozhodla stát patronem publikace *Abeceda veteránisty*, která přináší přehledné a ucelené informace od A do Z, jež souvisejí s děním kolem historických vozidel.

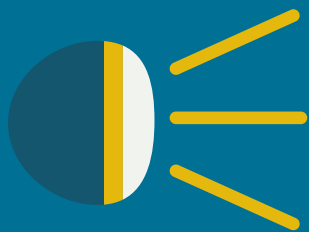
Vzhledem k tomu, že tato organizace zahrnuje Asociaci klubů amerických vozidel České republiky, British Car Club ČR, Český klub historických vozidel, Mercedes-Benz klub Česká republika, Unii klubů užitkové a vojenské historické techniky České republiky a Veteran Car Club ČR a že Federace klubů historických vozidel České republiky je jedinou držitelkou Národní autority pro testování vozidel na historickou původnost pro ČR udělenou FIVA, má k tomu naprostou kompetenci a vážnost.

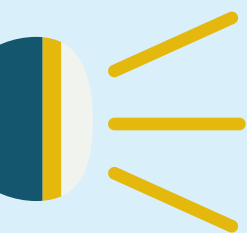
Publikace podrobně popisuje veškeré aspekty kolem zapojení do komunity veteránistů, od výběru samotného vozidla, koupě, právních předpisů a prověření pravosti přes složitý proces renovace až po možnosti sehnání náhradních dílů a doplňků. Nechybějí ani kapitoly věnované finálnímu testování a samotnému užívání vozidla. Kniha rovněž představuje možnosti prezentace na výstavách doma i v zahraničí a přibližuje atmosféru oblíbených spanilých jízd či závodů veteránů.





# MŮJ PRVNÍ VETERÁN: VÝBĚR A KOUPE





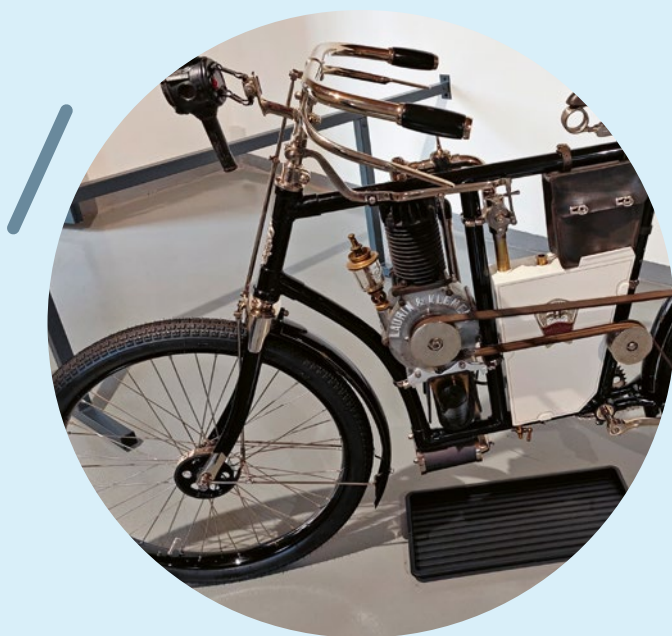
# CHCI BÝT VETERÁNISTOU. CO PRO TO MUSÍM UDĚLAT?



*„Federace klubů historických vozidel České republiky uznává jako jedinou autoritu Mezinárodní federaci historických vozidel (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), jejíž stanovy, pravidla a usnesení respektuje a řídí se jimi.“*

*Václav Kafka, prezident Federace klubů historických vozidel České republiky*

Někdy se stane, že se k vám historický stroj dostane téměř náhodou. Jindy vás k veteránství přivede vzpomínka na automobil, ve kterém jste kdysi získávali první řidičské zkušenosti, nebo prostá touha po zajímavé investici. Nejčastěji jde o osobní automobily či motocykly, ale existují i nadšenci, kteří dávají přednost náročnějším strojům – nákladním vozům, autobusům, stavební, zemědělské či vojenské technice. My se budeme věnovat nejčastějším objektům milovníků historické krásy, tedy motocyklům a osobním automobilům.





Co si tedy vybrat, máte-li tu možnost, a především jak poznat, že jde skutečně o veterána? Rozhodnete-li se stát opravdovým veteránistou, musíte akceptovat určité podmínky. Ty jsou jasně dané regulami organizace FIVA, což je zkratka pro Fédération Internationale des Véhicules Anciens. Jedná se o nevládní organizaci zaštiťující veteránské hnutí po celém světě. Podle mezinárodního technického Kodexu FIVA 2010 definuje tato organizace historické vozidlo jako mechanicky poháněné silniční vozidlo, které:

„A – je minimálně 30 let staré.

B – je uchováváno a udržováno v historicky věrném stavu.

C – není užíváno ke každodenní přepravě.

D – je z těchto důvodů součástí našeho technického a kulturního dědictví.

(Věkové kritérium je podmínka nutná, nikoli však postačující). K zařazení mezi historická vozidla musejí být splněny všechny čtyři výše uvedené podmínky, tedy A, B, C i D!“

Splnit tyto podmínky není nijak jednoduché a často bývají předmětem velkých diskuzí. Typickým příkladem je bod B, který stanovuje, že vozidlo má být uchováváno a udržováno v historicky věrném stavu.

FIVA dále zařazuje historická vozidla do těchto kategorií:

„Třída A (Ancestor) – vozidla vyrobená do 31. prosince 1904.

Třída B (Veteran) – vozidla vyrobená mezi 1. lednem 1905 a 31. prosincem 1918.

Třída C (Vintage) – vozidla vyrobená mezi 1. lednem 1919 a 31. prosincem 1930.

Třída D (Post Vintage) – vozidla zhotovená mezi 1. lednem 1931 a 31. prosincem 1945.

Třída E (Post War) – vozidla postavená mezi 1. lednem 1946 a 31. prosincem 1960.

Třída F – vozidla postavená mezi 1. lednem 1961 a 31. prosincem 1970.

Třída G – vozidla postavená mezi 1. lednem 1971 a věkovým limitem FIVA dle § 1.1 Kodexu FIVA 2010.“

V době vydání knihy (rok 2026) se podle Kodexu FIVA za historická vozidla považují vozidla vyrobená do roku 1996 včetně.

Jak bylo již avizováno, Národní autoritu pro testování vozidel na historickou původnost pro ČR udělenou FIVA má Federace klubů historických vozidel České republiky, jejímž prostřednictvím se přenášejí veškeré záležitosti týkající se veteránského hnutí u nás. Pojdme si FKHV ČR a následně i další veteránské kluby, které sdružuje, představit prostřednictvím jejich prezentačních materiálů. Texty z prezentací nebyly upravovány, byly pouze zkráceny.

## Federace klubů historických vozidel České republiky

„Základním posláním FKHV ČR je zastupovat své členy v rámci České republiky v jednáních s orgány státní správy, organizacemi, institucemi a všude tam, kde to společně zájmy členů vyžadují.

V mezinárodních vztazích reprezentuje a zastupuje své členy v organizacích a institucích tam, kde to zájmy členů vyžadují. Přitom FKHV ČR uznává jako jedinou autoritu pro mezinárodní záležitosti FIVA, jejíž stanovy, pravidla a usnesení respektuje a řídí se jimi.

FKHV ČR v zastoupení svých členů uzavírá příslušné dohody a smlouvy, které jsou pro členské organizace závazné. Při své činnosti se FKHV ČR zříká jakýchkoli projevů rasismu nebo náboženské diskriminace. Jako řádný člen Mezinárodní federace historických vozidel (Fédération Internationale des Véhicules Anciens, dále jen FIVA) je FKHV ČR pověřena výkonem Národní autority FIVA (Autorite nationale FIVA – ANF) v České republice.

FKHV ČR přebírá pověření FIVA k výkonu Národní autority FIVA (ANF) a zavazuje se k výkonu veškerých práv a povinností s ANF spojených. FKHV ČR pořádá školení a semináře pro všechny zájemce o historická vozidla. FKHV ČR spolupracuje se státními orgány při tvorbě legislativních norem pro provoz historických vozidel a při výkonu státního dozoru v oblasti historických vozidel.

FKHV ČR je ve smyslu zákona právnickou osobou zodpovědnou za všechny druhy testování historických vozidel. V tomto systému jsou dále ustaveny ve 14 krajích České republiky klubové testovací komise (KTK). Celkem je do testování v celé ČR zapojeno přes 913 technických komisařů.“

Federace klubů historických vozidel České republiky sdružuje další veteránské kluby. Představme si prostřednictvím jejich prohlášení Asociaci klubů amerických vozidel, British Car Club ČR, Český klub historických vozidel, Mercedes-Benz klub ČR, Unii klubů historické a vojenské techniky České republiky a Veteran Car Club ČR.

## Asociace klubů amerických vozidel České republiky

„Asociace klubů amerických vozidel České republiky (AKAV) sdružuje kluby (spolky) plné nadšenců, pro něž se karoserie o ploše dvanácti metrů čtverečních s osmiválcem pod kapotou stala kultovní záležitostí. Ano, řeč je o majitelích ‚amerik‘, jejichž komunita se neustále rozrůstá a je velmi aktivní. Šest spolků Asociace dokáže ročně uspořádat 10 až 15 akcí, od nejmenších regionálních až po velké s mezinárodní účastí. A co je heslem většiny majitelů amerik? No přece ‚Size Matters‘ (na velikosti záleží!)“

*Cadillac Phaeton z roku 1922 patřil mezi nejluxusnější automobily v tomto období*



## Český klub historických vozidel

„Na přelomu let 1989–1990 bylo jasné, že ne všechny subjekty zabývající se před rokem 1989 historickými vozidly chtějí pokračovat pod křídly nástupnických organizací Svazarmu. Vznikla tak skupina samostatných, nezávislých klubů historických vozidel s bohatou, až předválečnou historií, ke které se přidávaly nově, spontánně vznikající veterán kluby po celé tehdy Československé republice. Zakládající valné hromady se zúčastnilo 32 zástupců klubů a kmotry se stali bývalí závodníci Eliška Junková a František Šťastný a syn zakladatele továrny Aero, pan JUDr. Vladimír M. Kabeš. Toto sdružení bylo dne 9. 4. 1990 registrováno Ministerstvem vnitra pod názvem Auto-moto Veteran Club. To bylo poměrně nešťastné řešení, protože pod nástupnickými organizacemi Svazarmu působilo mnoho organizací s názvem auto či moto veterán club a název dostatečně nevystihoval nezávislost a suverenitu tohoto sdružení. Proto byl název změněn na ‚Československý klub historických vozidel‘. Tato změna názvu byla vzata na vědomí tehdejšími FMV ČR 24. 4. 1990. V této souvislosti vznikl i znak ČSKHV, jehož autorem je Václav Zapadlík. Ke změně názvu došlo ještě jednou, a to po rozdělení republiky. Vznikl tak ‚Český klub historických vozidel‘, jehož stanovy byly registrovány Ministerstvem vnitra České republiky dne 9. 12. 1993 pod č. j. VSP/1-1740/90-R. Prvním prezidentem ČSKHV a později ČKHV byl Ing. Karel Jičínský, CSc.

Kromě tohoto technického zaměření členové klubů provozují svá historická vozidla na veteránských akcích a výstavách a výrazně se podílejí na prezentaci před širokou veřejností. Kluby ČKHV pořádají akce pro historická vozidla od mezinárodních nejprestižnějších akcí kategorie FIVA A a FIVA B přes mezinárodní a národní akce a výstavy až po komorní klubové akce.“



*Maska chladiče vypadá velmi důstojně*



*Společnost Aero byla založena v roce 1919 a v meziválečné době vyráběla hlavně malé sportovní automobily*

## British Car Club ČR

„Dne 23. 12. 2003 byla založena Česká Sekce příznivců a majitelů Rolls-Royce a Bentley pro Českou republiku. V současné době je již 15 našich členů také členy RR Enthusiasts' Clubu v Anglii.

Každoročně se členové klubu zúčastňují různých veteránských akcí v Čechách i v zahraničí a klub uspořádal již několik samostatných akcí. Jako např. Setkání s Orient Expresem, Jízdu o modrou stuhu na zámek Mělník, setkání se členy Švýcarské Sekce RR Clubu na Karlštejně. Realizoval i vlastní expozici na Veteran Salonu v Praze a opakovaně na Soutěži elegance v Rostokách. Úměrně s rozšiřováním soukromých sbírek o další vozy RR a Bentley v ČR se rozšiřuje i naše členská základna.“



*Sportovní automobil MG TD*

## Mercedes-Benz klub České republiky

„Mercedes-Benz klub České republiky byl založen pod tehdejšími názvem Mercedes klub Praha v roce 1963 v jedné malostranské restauraci sedmi nadšenými majiteli vozů Mercedes-Benz. První předseda klubu – Ladislav Válek – založil Mercedes klub pod Svazarmem, neboť tehdy samozřejmě nemohl žádný klub existovat samostatně. Rozeslal nabídky ke členství na všechny strany a do dvou let byl na světě klub s dvěma sty členů.

V roce 1965 navázal MB klub Praha kontakt s pracovníky mateřské továrny Daimler Benz AG ve Stuttgartu památným setkáním a přednáškou pana Bledowa v Národním technickém muzeu. Zástupci mateřské firmy byli tehdy velmi mile překvapeni zájmem českých lidí o mercedesy, včetně těch historických, proto později určili i kontaktního spolupracovníka – pana Klinera –, který často zajížděl do Čech na významné akce klubu...

První velkou a dobře dokumentovanou akcí Mercedes klubu Praha byl brněnský sjezd u příležitosti Mezinárodního strojírenského veletrhu v Brně v roce 1969, který se pravidelně opakoval...

Po sametové revoluci nastal pochopitelně úbytek členů v souvislosti s podnikáním, dobrým přístupem k náhradním dílům i technické pomoci. Těsně po roce 1989 téměř ustaly styky MB klubu s mateřskou firmou kvůli přezíravému pohledu zastupující firmy bratrů Helbigových. Teprve po převzetí generálního zastoupení přímo stuttgartskou firmou dostala spolupráce klubu s mateřskou firmou nové impulzy. Vedení firmy si samozřejmě dobře uvědomuje, že péče o nadšence je součástí péče o živoucí historii. Byly organizovány společné jízdy pro zákazníky a členy klubu, a dokonce i společné plesy. Přišli však mladí nadšenci, pro které je vůz Mercedes-Benz z 60., 70. a dnes už i 80. let tím, co pro ty starší představoval mercedes předválečný. Tehdejší nejčastější vozy 170 V a 230 byly postupně střídané vozy řadami

W 110 a W 111, W 108 a 109, W 114 a 115, postupně W 116 a W 123. Čeští majitelé je pokřtili trefnými názvy charakterizujícími jejich vzhled a vlastnosti, jako jsou malý a velký křídlaček, long, krataš, žralok, malé a velké piáno...

Dnešní pravidelné srazy a jízdy jsou tak směsicí předválečné i poválečné produkce. Kořením těchto setkání jsou samozřejmě vzácné a cenné vozy, ať už z technického hlediska, nebo jejich vlastní historie. Jde např. o nejstarší klubové vozidlo – Benz 10/30 z roku 1914 Františka Moučky, kabriolet 320 Faeton Miroslava Eliáše, sportovní kabriolet 230 typu A Václava Černoouse, první sériový dieselový vůz – 260 D Pullmann z roku 1936 Josefa Landsmanna, z novějších například 220 Sb, „velké křídlo“ z roku 1965, služební vozidlo československé ambasády v Turecku, které vozilo tehdejšího ambasadora Alexandra Dubčeka a patřící bývalému předsedovi Jaroslavu Větvičkovi, a také pohledný kabriolet 200 B lang z roku 1934 Karla Rinda, který v roce 1998 vezl na Václavském náměstí Miku Häkinnena, Davida Coultharda a Dominika Haška... Třešničkou na dortu je pak legendární kupé 300 SL Fliegetürer z roku 1954 (v angl. translaci známé jako Gullwing) – upravené do ostré sportovní verze, které se úspěšně zúčastnilo s majitelem Pavlem Krejčím slavného závodu Carrera Panamericana v Mexiku.

Rok založení MB klubu ČR – 1963 – je jeho velkou pýchou, neboť jde o vůbec nejstarší MB klub na evropské pevnině a řadí jej mezi nejstarší MB kluby na světě.“



*Mercedes-Benz SL 107*

## Unie klubů užitkové a vojenské historické techniky České republiky

„Unie klubů užitkové a vojenské historické techniky České republiky (UKUVHT ČR) je občanské sdružení nezávislých a samostatných klubů, majitelů a příznivců především užitkové a vojenské historické techniky v České republice. UKUVHT ČR je členem Federace klubů historických vozidel České republiky (FKHV ČR) a v současné době sdružuje přes 600 členů vlastnících 2000 vozidel...



*Jeep Willys MB,  
automobil, který  
pomohl vyhrát  
druhou světovou  
válku*

Užitková a vojenská historická technika prožívá obrovský vzestup zájmu jak ze strany sběratelů, tak i laické veřejnosti a stává se perspektivním oborem veteránského hnutí, a to nejen v České republice, ale i ve světovém měřítku. Vzhledem k původní struktuře veteránského hnutí a specifické problematice užitkových a vojenských historických vozidel bylo nutno, aby vznikla nová organizace, která se touto sférou veteránského hnutí zabývá.

UKUVHT ČR byla založena ve 14:37 hodin 9. prosince 2000 na zámku v Cholticích u Pardubic. (...) Od tohoto okamžiku se UKUVHT ČR aktivně spolupodílela na přípravě i tvorbě nových zákonů a vyhlášek upravujících provoz historických vozidel na veřejných komunikacích. (...)

Další činností UKUVHT ČR je organizace a provádění výstav užitkové a vojenské historické techniky, organizování srazů majitelů této techniky, jako i soutěží v jízdách zručnosti, pravidelnosti apod. V neposlední řadě také každoroční tvorba kalendářů akcí, propagačních předmětů, filmů a dalších.“

## Veteran Car Club ČR

„Je samostatným suverénním, neziskovým občanským sdružením zájemců o historická vozidla. Je nástupcem Veteran Car Clubu Československa, který byl jedním z prvních členů Mezinárodní federace historických vozidel – FIVA, která vznikla 1. 3. 1966. Veteran Car Club České republiky (dále jen VCC ČR) je tedy součástí nepřerušené 50leté činnosti řízení organizovaného celostátního veteránského hnutí. VCC ČR je členem Federace klubů historických vozidel ČR (FKHV ČR). VCC ČR eviduje 75 klubů a cca 4000 členů.

### Na jakých sportovních akcích se Veteran Car Club České republiky podílel?

Byly to klubové akce s podporou Veteran Car Club České republiky.

Například Veteran Car Club Praha:

- Vzpomínková jízda 1000 mil československých.
- Vzpomínková jízda 1000 mil československých Praha–Londýn.
- Zbraslav–Jíloviště.

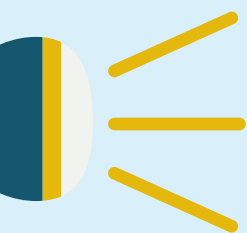
### Jaké významné osobnosti jsou členy Veteran Car Club České republiky?

Členem je pan Emil Příhoda s unikátní sbírkou historických vozidel PRAGA chráněná značkou – UNESCO. Další soukromé sbírky jsou evidovány v rámci jednotlivých klubů.

Důležitým cílem Veteran Car Clubu ČR je umožnit svým členům a příznivcům historických vozidel vzájemnou komunikaci včetně klubové činnosti, jako je pořádání sportovních akcí, soutěží elegance, členských schůzí, plesů, soutěží, školení a vzdělávacích akcí, testování historických vozidel, setkávání a dalších obecně prospěšných aktivit..“



*Vzpomínkové jízdy 1000 mil československých patří k nejprestižnějšímu veteránským akcím*



# KATEGORIE VOZIDEL – KAM PATŘÍ VÁŠ VETERÁN



*„Pro lepší orientaci doplňujeme zařazení konkrétních automobilů  
a motocyklů do jednotlivých kategorií.“*

*Václav Kafka, prezident Federace klubů historických vozidel České republiky*

V předcházející kapitole jste se obecně seznámili s tím, jak poznat skutečný veterán, nahlédli jste do struktury veteránských klubů v České republice, zjistili jste i jejich mezinárodní přesahy a především jste se dozvěděli, že se vozidla řadí do věkových kategorií, tzv. tříd. Pojďme se na tyto třídy podívat na konkrétních příkladech historických vozidel (tzv. historiků).



## Třída A (Ancestor): vozidla vyrobená do 31. prosince 1904

Do této třídy například patří nádherný automobil **Autocar 8 Toneau**, rok výroby 1902. Jedná se o dnes už poměrně neznámou americkou značku, produkující osobní auta pouze do roku 1909, kdy najela na výrobu nákladních vozidel a busů. Mimochodem, byl to první dvouválcový motor vyrobený v USA. Český majitel tento vůz koupil ve Velké Británii a mimo jiné s ním čtyřikrát startoval na prestižní akci London to Brighton Veteran Car Run, určené pro vozy do roku výroby 1904.



*Autocar 8 Toneau, 1902*

## Třída B (Veteran): vozidla vyrobená mezi 1. lednem 1905 a 31. prosincem 1918

V našem přehledu tuto třídu reprezentuje **Laurin & Klement Voiturette A** z roku 1905. Nutno dodat, že naprosto po zásluze, neboť to byl první automobil vyrobený automobilkou Laurin & Klement v Mladé Boleslavi. Poprvé byl veřejnosti oficiálně představen v roce 1906 při příležitosti pražského autosalonu a vzbudil fantastický úspěch. Poháněl ho zážehový kapalinou chlazený vidlicový dvouválec o zdvihovém objemu 1005 cm<sup>3</sup>. Přes třístupňovou převodovku měl poháněná zadní kola.

Opravdovým klasikem je nádherný **Ford T** v provedení Speedster. Byl vyroben v roce 1912 jako jeden z mnoha různých modelů prvního automobilu na světě vyráběného na pohyblivé lince. Označuje se jako vůz, který postavil Ameriku na kola. Není divu, vyrobilo se jich v letech 1908 až 1927 více než 15 milionu kusů.

Dalším zástupcem domácí značky je **Laurin & Klement SG** z roku 1913. Jedná se o třídveřový pětimístný landaulet, osazený vpředu zážehovým kapalinou chlazeným řadovým čtyřválcem o objemu 1847 cm<sup>3</sup> s výkonem 15 kW.

L&K  
Voiturette A,  
1905



Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy ***Abeceda veteránisty***.  
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.