



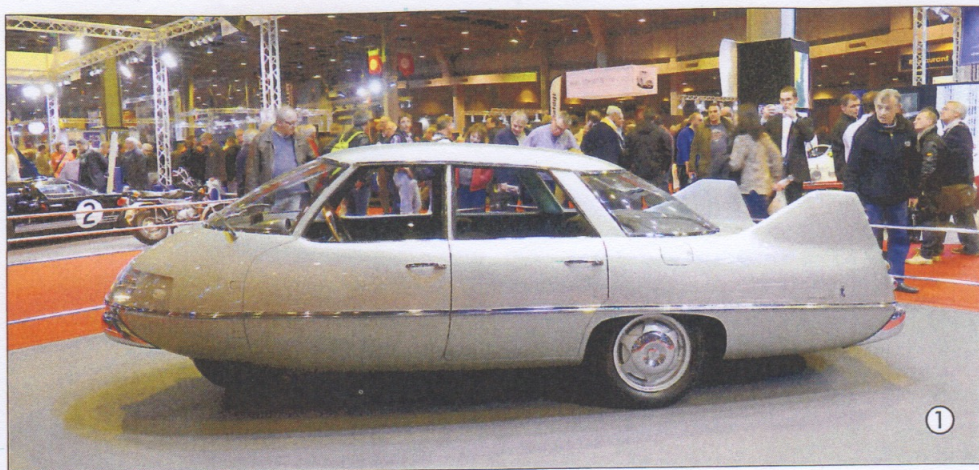
Christoph Grohe ja Bugattin moottori.

söijä Duncan Pittaway käynnistää sen startilla. Moottori pyörittää rauhallisesti, pakoputkista kuuluu tussahdus, moottori ottaa kierroksia ja aloittaa hirtittävän rätinän ja paukkeen. Jokaisen poistorahdin kohdalla pakoputkista puskee kyynärän mitaisia liekkejä. Pittaway pumppaa kaasua, ottaa yhden matkustajan ja lähtee ajamaan väkijoukon läpi kuin Italian rallissa konsanaan. Hän ajaa muutaman kerran messuhalin edestä ja vaihtaa välillä matkustajaa. Lopulta hän sammuttaa pedon ja saa raikuvat aplodit. Lyhyt video tapahtumasta löytyy sivuilta: www.mobilisti.fi.

Rétromobile yhä uudelleen

"Täällä on oltava", sanoo Christoph Grohe, jolla on ollut osasto Rétromobilen näyttelyssä yli 20 vuotta. Grohe on sveitsiläinen hienojen autojen kauppias, joka on erikoistunut olemaan erikoistumatta. Valikoimaan kuuluu laitteita, jotka eivät ole niitä kaikkein tunnetuimpia tai halutuimpia. Nyt näytillä Pariisissa on kolme autoa, joista todennäköisesti eniten valmistettu on ensimmäisen vuosimallin Lancia Lambda. Niitä

1. Pinin Farina PFX esiteltiin Torinon autonäyttelyssä 1960. Nelipyöräinen aerodynamiikan ihme olisi nyt myynnissä. Hintalappua ei tosin näkynyt. **2.** Levy-yhtiö Pathe-Marconilla meni sodan jälkeen hyvin. He tilasivat Jean Antemin koriverstaalta kuulun korisuunnittelija Philippe Charbonneaux'n piirtämän mainosauton, jollaista ei oltu ennen nähty. Panhardin kuorma-auton tekniikan kuljettama laite muistuttaa ajasta, jolloin musiikkia oli vielä tapana ostaa savikiekoilla. **3.** Automodule 1968. Näitäkin tehtiin myyntiin, mutta vain kymmenen kerrotaan valmistuneen. Vain Ranskassa.





valmistettiin vuonna 1923 noin 400 kappaletta. Lambda tunnetaan henkilöautohistorian ensimmäisestä itsekantavasta korista. Muita Grohen esille tuomia autoja, 1908 Clement-Talbotia ja Panhard-Levassor 20CV Sportia, ei todennäköisesti yhteensä ole tehty yhtä paljon. Panhardia voidaan pitää esimerkkinä siitä, kuinka harvinaisuus ja tekninen hienous eivät automaattisesti heijastu myyntiarvoon. Vain 76 kappaletta valmistettu Panhard on aikanaan ollut suora kilpailija Bugattin mallille

46, mutta on siihen verrattuna nykyään lähes edullinen. On Panhardikin asunnon tai omakotitalon hintainen, mutta Bugatti maksaa moninkertaisesti.

Alalla menestyminen vaatii luottamusta ja pitkäaikaisia asiakassuhteita. Liikkeenpidolle Sveitsi on hyvä ympäristö, mutta kotimaisia asiakkaita tärkeämpää on se, että liike on lähellä lentokenttää. Grohen asiakkaat eivät ole ostamassa ensimmäistä vanhaa autoaan, eikä ostopäätöksiä tehdä heti. Saksalaisiin merkkeihin

Hondan maahantuoja Japauto valmisti omaa tulkuutioista virityssarjaa CB 750:n pohjalle.

painottuva muoti tekee hyvää kaupankäynnillä sillä populaarit aiheet tuovat uusia harrastajia. Ensikertalaiset ovat aikansa Porscheensa Mersuunsa tyytymättömiä, mutta kiinnostuvat uuden pitkä myös erikoisemmasta kalustosta sitä Grohelta löytyy.

Grohen mukaan huutokauppojen ja keräilijöiden



L'Alamagny 1947. Marcel Alamagnyn toteutus romboidista. Laitteen runko valmistettiin Amédée Gordinin pajalla, korista vastasi Pourtout. Simca 5:n moottori on joiitettu istuinten väliin. Lehden kannessa on sama auto ovet suljettuina.



Saoutchikin korittama Talbot Lago T26, joka myytiin viime vuoden huutokaupassa raatokuntoisena 417 200 eurolla. Tällä hetkellä autossa ei ole enää yhtään Saoutchikin tekemää osaa.

autojen hintatason huippu on jo ohitettu. Vain joidenkin erikoismallien hinnat ovat yhä nousussa. Huutokauppatalo Artcurialin Rétromobilen yhteydessä järjestämässä tämänvuotisessa huutokaupassa tämä nähtiin melko selvästi. Rahassa mitaten tehtiin ennätyksiä, mutta oli autoja, joista tarjottiin vähemmän kuin aiempina vuosina.

Japanilaiset löysivät autokeräilyn 1980-luvulla ja vaikutus näkyi vuosikymmenen lopulla kansainvälisten hintojen nousuna. Kiinaan on parissa vuosikymmenessä syntynyt varakkaampi kansanosa, joka elättää eurooppalaisten luksustuotteiden kauppiaita. Kello- ja koruvalmistajien tuotannosta merkittävä osuus menee Kiinaan. Vanhojen autojen keräilyä kiinalaiset eivät ole vielä löytäneet; heitä ei näe huutokaupoissa tai Grohen kaltaisten erikoisliikkeiden



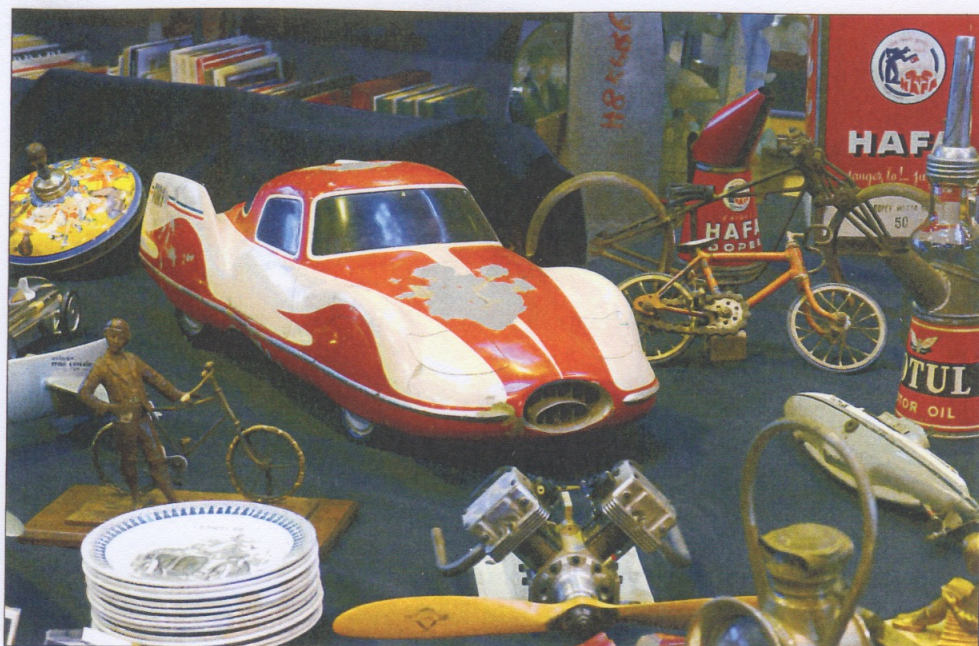
rd Comète 1952 myytiin edulliseen 49 945 euron hintaan vaikka etukäteisarvio oli suurempi. Näitä oli pari omessakin, mutta jäikö niistä mitään talteen?



asiakkaina. Kyse on todennäköisesti henkilöautokulttuurin ohuudesta maassa, jossa ei valmistunut kuin hiukan toista tuhatta henkilöautoa vielä 1970-luvun puolivälissä. Äveriäitä kiinalaisia on kuitenkin paljon. Kunhan heidän keskuudessaan keksitään autokeräily, se taatusti huomataan maailmanlaajuisesti piireissä.

Grohen ja muiden näyttelyn ammattilaisten mainitsema hintatason lasku ei tullut asiaa tuntemattomalle ensimmäisenä mieleen, sen verran järjestömiä summia auton muotoisista taideteoksista maksettiin. Huutokauppa oli käynnissä jo perjantaina ja tila oli täynnä väkeä. Myynnissä ollutta ajoneuvoa ei nähnyt kuin nostamalla kameraa väkijoukon yläpuolelle. Jonkinlaista jännitystä oli ilmassa, mutta hyvää ranskaa ja tankeroenglantia puhuva meklari ei jaksanut pitää mielenkiintoa yllä takariveille saakka, joten olin jo poistumassa kun kuulin tarjotun summan nousevan kerralla 20 miljoonasta 25 miljoonaan.

Lopullinen myyntihinta nousi 28 miljoonaan. Kulujen jälkeen italialainen kilpa-auto vaihtoi omistajaa 32 075 200 eurolla. ●



Vuonna 1954 Fiat rakensi toimivan suihkuturbiiniauton. Ensimmäinen se ei ollut sillä Rover ehti ensin. Milläköhän voimanlähteellä tämä pienoismalli kulkee?

