



Bakalářská práce

Veterán jako alternativní způsob investice

Studijní program:

B0413A050006 Podniková ekonomika

Studijní obor:

Management služeb

Autor práce:

Tomáš Valta

Vedoucí práce:

Ing. Jan Öhm, Ph.D.

Katedra ekonomické statistiky

Liberec 2024



Zadání bakalářské práce

Veterán jako alternativní způsob investice

<i>Jméno a příjmení:</i>	Tomáš Valta
<i>Osobní číslo:</i>	E21000081
<i>Studijní program:</i>	B0413A050006 Podniková ekonomika
<i>Specializace:</i>	Management služeb
<i>Zadávací katedra:</i>	Katedra ekonomické statistiky
<i>Akademický rok:</i>	2023/2024

Zásady pro vypracování:

1. Alternativní investování.
2. Specifikace veterána, jakožto investičního instrumentu.
3. Dostupnost investice z pohledu kapitálu.
4. Určité trendy, modely automobilů a jejich srovnání.
5. Celkové shrnutí a ohodnocení investice.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování práce:

Jazyk práce:

min. 30 normostran

tištěná/elektronická

čeština

Seznam odborné literatury:

- HOFFMAN, Sebastian, 2018. The Integration of Classic Cars as an Alternative Investment in Wealth Management Environments and the Possible Influence of Behavioral Finance. online. *European Journal of Multidisciplinary Studies*, vol. 3, no. 3, s. 6-14. ISSN 2414-8385. Dostupné z: <https://doi.org/10.26417/ejms.v3i3.p6-14>.
- LE FUR, Eric, 2023. Risk and return of classic car market prices: passion or financial investment? online. *Journal of Asset Management*, vol. 24, no. 1, s. 59-68. ISSN 1470-8272. Dostupné z: <https://www.proquest.com/docview/2774366676/620C7480AAED4DFDPQ/2?accountid=17116&parentSessionId=17116>
- LAURS, Dries a Luc RENNEBOOG, 2019. My kingdom for a horse (or a classic car). online. *Journal of International Financial Markets, Institutions and Money*, vol. 58, s. 184-207. ISSN 1042-4431. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1042443118303639?via%3Dihub>.

Vedoucí práce:

Ing. Jan Öhm, Ph.D.

Katedra ekonomické statistiky

Datum zadání práce:

1. listopadu 2023

Předpokládaný termín odevzdání: 31. srpna 2025

L.S.

doc. Ing. Aleš Kocourek, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Petra Rydvalová, Ph.D.
garant studijního programu

V Liberci dne 1. listopadu 2023

Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Jsem si vědom toho, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má bakalářská práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědom následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

Veterán jako alternativní způsob investice

Anotace

Bakalářská práce systematicky rozdělená do čtyř částí se zabývá tématem alternativního investování a jeho různými aspekty, se zaměřením na trh veteránů. První část práce poskytuje ucelené vysvětlení investování, které zahrnuje klíčové faktory jako výnosnost, riziko a likviditu. Druhá část se zaměřuje na alternativní investice, s důrazem na investice do veteránů. Zde je analyzován koncept veterána jako investičního nástroje, jeho předpověditelnost a strategie pro akvizici a analýzu. Třetí část podrobně zkoumá vybrané automobily z pohledu dvou odlišných typů investorů, přičemž kombinuje předpoklady pro hodnocení s využitím specifických indexů z online platforem pro vyhodnocení. V neposlední řadě poslední část práce hodnotí výsledky a formuluje doporučení pro investory, zahrnující poznatky a postupy získané během studia. Tímto přístupem práce nabízí ucelený pohled na problematiku investic do veteránů jak z hlediska teorie, tak i praxe.

Klíčová slova

alternativní investice, trh s veterány, cenová analýza, předpoklady zhodnocení, doporučení investora

Classic car as an alternative investment

Annotation

The bachelor thesis, systematically divided into four parts, addresses the topic of alternative investment and its various aspects, with a focus on the classic market. The first part of the thesis provides a comprehensive explanation of investment, encompassing key factors such as profitability, risk, and liquidity. The second part focuses on alternative investments, with an emphasis on investments in classic assets. It analyzes the concept of classic assets as investment instruments, their predictability, and strategies for acquisition and analysis. The third part thoroughly examines selected automobiles from the perspective of two distinct types of investors, combining assumptions for evaluation with the use of specific indexes from online platforms for assessment. Lastly, the final section evaluates the results and formulates recommendations for investors, including insights and practices acquired during the study. Through this approach, the thesis offers a comprehensive view of classic investment issues from both theoretical and practical perspectives.

Key Words

alternative investments, classic market, price analysis, appreciation assumptions, investor recommendations

Poděkování

Chtěl bych touto formou velice poděkovat vedoucímu mé práce Ing. Janu Ůhmovi, Ph.D. za cenné rady a připomínky v průběhu psaní této bakalářské práce. Velice rád bych také chtěl poděkovat rodině a mým přátelům za podporu, které mi bylo po celou dobu dostáváno.

Obsah

Seznam použitých zkratk, značek a symbolů.....	13
Úvod.....	14
1. Investování.....	16
1.1. Finanční investice.....	16
1.2. Reálná investice.....	17
1.3. Investiční trojúhelník.....	18
1.3.1. Výnos (návrstnost).....	20
1.3.2. Likvidita.....	21
1.3.3. Riziko.....	22
2. Veterán jako investiční instrument.....	24
2.1. Alternativní investování.....	24
2.2. Hranice mezi sběratelskou činností a alternativními investičními strategiemi.....	25
2.3. Definice veterána (classic car).....	25
2.4. Předpoklady automobilu, proto stát se investicí.....	27
2.5. Warren Buffett – Využití investiční rad.....	28
2.6. Možnosti pořízení veterána.....	32
2.7. Indexy klasických automobilů.....	33
3. Doporučení a vyhodnocení určitých modelů pro investora.....	37
3.1. Investor s malým kapitálem.....	37
3.1.1. Mazda MX-5 (Miata) první generace.....	38
3.1.2. Aplikace předpokladů zhodnocení pro model Mazda MX-5.....	39
3.1.3. Cenová analýza modelu.....	40
3.1.4. Ohodnocení a shrnutí modelu Mazda MX-5 první generace.....	42
3.1.5. Aston Martin DB7 GT.....	43
3.1.6. Aplikace předpokladů zhodnocení pro model Aston Martin DB7 GT.....	44
3.1.7. Cenová analýza modelu.....	45
3.1.8. Ohodnocení a shrnutí modelu Aston Martin DB7 GT.....	47
3.2. Investor s velkým kapitálem.....	47
3.2.1. Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“.....	48
3.2.2. Aplikace předpokladů zhodnocení pro model Mercedes-Benz SL 300.....	48
3.2.3. Cenová analýza modelu.....	51
3.2.4. Ohodnocení a shrnutí modelu Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“.....	53
4. Celkové shrnutí a doporučení investorovi.....	54
Závěr.....	56
Seznam internetových zdrojů.....	58
Seznam ilustrací.....	62

Seznam obrázků

Obrázek 1: Investiční trojúhelník.....	19
Obrázek 2: Deutscher Oldtimer Index (1999-2022).....	34
Obrázek 3: Obecný K500 index, všechny kategorie (1994-2024).....	35
Obrázek 4: Index Mazda MX-5 Miata 'special edition' (2019-2024).....	41
Obrázek 5: Mazda MX-5 NA–base model.....	42
Obrázek 6: Aston Martin DB7 GT & GTA (2002 to 2004).....	46
Obrázek 8: Top 10 nejhezčích aut v historii.....	50
Obrázek 9: Mercedes-Benz 300 SL `Gullwing` (1954-1957) – za celou dobu.....	52
Obrázek 10: Mercedes-Benz 300 SL `Gullwing` (1954-1957) – 5 let.....	52
Obrázek 11: Přehled náhodných automobilů z celého průvodce K500.....	54

Seznam použitých zkratek, značek a symbolů

ROI	Return on Investment
FIVA	Mezinárodní federace historických vozidel
DOX	Deutscher Oldtimer Index

Úvod

Investování se v poslední době stává stále častěji diskutovaným tématem, a to například v reakci na rostoucí inflaci, kterou svět aktuálně zažívá. Lidé se snaží najít způsob, jak zabránit znehodnocování svých úspor. Přičemž se ve velké většině mluví o investicích finančních. Avšak na potencionální trzích existuje také poměrně velké zastoupení investic alternativních. Jednou z nich, která patří k velice málo probádané je trh s veterány. Ve své práci se chci naučit techniky hodnocení a předpovídání hodnoty této alternativní investice. Téma je velice zajímavé i z důvodů emocionálních, které pro investory mohou být vedlejším benefitem.

Práce je rozdělena do čtyř částí. První část práce se zabývá obecným vysvětlením tématu investování a jeho dělení, přičemž jsou zde rozebrány aspekty jako výnosnost, riziko a likvidita při provádění investic. Druhá část práce se přímo zaměřuje na téma alternativních investic, s důrazem na investice do veteránů. V této části je zkoumán pojem veterán, jak z perspektivy definice, tak z hlediska jeho role jako investičního nástroje. Detailně se zabývá možnostmi předpovídání jeho zhodnocení, strategiemi pro akvizici a metodami pro analýzu vývoje cen. Ve třetí části práce jsou podrobně analyzovány vybrané automobily, s ohledem na specifikace dvou typů investorů: investor s malým kapitálem a investor s velkým kapitálem. Tyto analýzy jsou prováděny na základě předpokladů pro zhodnocení a cenové analýzy, které vycházejí z indexů specifických pro jednotlivá vozidla, získaných z internetových platforem, jako jsou K500.com a classic.com. Při hodnocení investiční atraktivity jednotlivých vozů nejsou zahrnuty dodatečné náklady spojené s opravami, dovozem vozidel, pojištěním a daňovými aspekty při nákupu. V poslední části práce je provedeno celkové zhodnocení výsledků a poskytnuta shrnutí s doporučeními pro investory, zahrnující zjištěné poznatky a doporučené postupy. Výsledky jsou posuzovány jak individuálně u každého typu investora, tak i obecně, aby poskytly ucelený pohled na problematiku alternativního investování do veteránů.

Cílem bakalářské práce je prověřit hypotézu, že investování do veteránů je vhodné pouze pro velké investory disponující vysokým kapitálem. Dílčím cílem je identifikovat hlavní předpoklady pro takovou investici, jejich významnost, vztah k cenové analýze a celkovému potenciálnímu zhodnocení vozidla.

1. Investování

Úplně jako první věc je důležité představit teoretický základ, na kterém stojí celá problematika zkoumání této práce. Investování je samo o sobě přirozená část tržního hospodářství. Obecně lze investování chápat jako vklad volných soudobých peněžních prostředků do aktivit, od kterých očekáváme, že naše vložené peněžní zdroje v budoucnu zhodnotí, vygenerují zisk či nám přinesou jakýkoliv jiný druh uspokojení.

Jinak se dá princip investování představit tak, že se investor vzdá části své současné spotřeby za účelem zvýšení hodnoty peněz, což bude mít za výsledek zisku vyšší spotřeby peněz v budoucnu. Samozřejmě investování s sebou nese určitou část rizika, nicméně toto riziko by mělo být vyváženo případným výnosem. (Raška, 2023)

Když bychom měli rozdělit investování na základní kategorie, jedná se o rozdělení na investice finanční a investice reálné. Vzhledem k tomu, že se práce zabývá finančním instrumentem veterán, bude větší pozornost věnována rozdělením investice reálné, do které se správně řadí.

1.1. Finanční investice

Tento druh investice je charakterizován kombinací vlastností peněžních prostředků, majetkových aktiv a dluhových instrumentů. Investiční operace probíhá maximálně mezi dvěma činiteli, přičemž mezi nimi jsou investovány převážně finanční prostředky. Povaha finančních investic je však majetková. Nejčastěji se v rámci tohoto odvětví investuje do převoditelných a tudíž obchodovatelných cenných papírů. Je možné tudíž do této skupiny řadit peněžité vklady, poskytování úvěrů a půjček, sjednání pojištění, nákup cenných papírů a další druhů finančních investic. Investice jsou zaznamenávány v listinné podobě, kde je možné nalézt podmínky dané transakce a odměny za ni, jinými slovy práva a povinnosti obou stran. (Bárta a kol., 2020)

Práva vyplývající z podmínek transakce jsou nejčastěji:

- právo na navrácení majetku,

- právo na podíl ze zisku, který je vytvořen na základě finanční investice (nejčastěji vzniká u akcií),
- právo vlastnický se podílet na majetku osoby, která si peníze půjčila,
- právo spolurozhodovat či zcela rozhodovat o konkrétním způsobu použití peněžních prostředků, které byli poskytnuty,
- právo na přímo definovanou peněžní odměnu, například úrok. (Bárta a kol., 2020)

Samotný proces investování je obvykle realizován na finančních trzích, což jsou platformy, které tvoří součást ekonomiky daného státu. Hlavní funkcí je zde přesun volných peněžních prostředků mezi nakupujícím (investor) a prodávajícím. Je možné provádět prodej i mezi investory navzájem, a proto má finanční trh své základní dělení na primární finanční trh, sloužící k nákupu investorů od prodávajících, a trh sekundární, který se využívá k nákupu již existujících cenných papírů či aktiv, tedy obchod mezi investory.

Další důležité a základní dělení finančního trhu se odvíjí od toho, co je na trhu obchodováno. Zde jsou uvedeny pouze některé z nejznámějších a hlavních trhů pro demonstraci tohoto dělení: akciový trh, trh s dluhopisy, devizový trh, komoditní trh a derivátový trh. (Purple Trading, 2023)

1.2. Reálná investice

Základním rozdílem mezi reálnými investicemi a finančními je ten, že reálné investice jsou ve všech případech vázány na určitý konkrétní předmět nebo činnost. Předpokladem, že tyto činnosti a předměty spadají do této skupiny investic, je ten, že se jedná o hmotná aktiva. Může se jednat o nákup komodit a movitých věcí nebo investic do nemovitostí či přímého podnikání. Obecně jsou jako nejdůležitější považovány investice do podnikání, jak ve výrobních podnicích, tak v oblasti poskytování služeb. Pokud však na věc nahlédneme z pohledu držení a delší použitelnosti investice se záměrem věc v budoucnu prodat, přičemž bychom samozřejmě očekávali její zhodnocení, volili bychom výše zmíněné nemovitosti nebo movité věci trvalé hodnoty, mezi které patří například umělecké předměty, drahé kovy, mince a nebo staré automobily a veteráni. Věcí, které lze považovat za reálné investice, je však mnoho. (Altaxo, 2016)

V České Republice šlo díky nízkým hypotečním sazbám v období let 2017-2021 považovat nemovitosti za největší reálné investice, což se po roku 2021 změnilo z důvodu nárůstu hypotečních sazeb. Avšak nízké úrokové sazby by měli dle prognózy ČNB z 2. 11. 2023 zase v průběhu roků 2023-2025 klesat, tudíž je možné, že investování do nemovitostí se vrátí na základě snížení úrokových sazeb zpět mezi nejpobulárnější reálné investice. (ČNB, 2024)

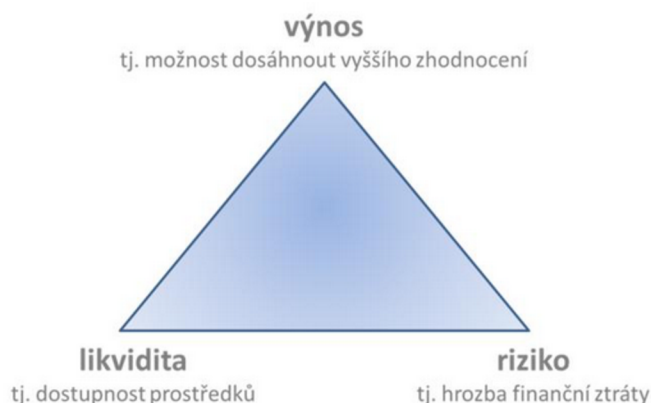
Toto odvětví disponuje určitými výhodami a nevýhodami, které zároveň odlišují reálné investice od finančních. Hlavní výhodou, již výše z části zmíněnou je jejich podoba a užitečnost pro spotřebitele. Pro uvedení příkladu jsou zvoleny nemovitosti a drahé kovy jako příklady. V domech se dá po dobu čekající na zhodnocení bydlet a různé drahé kovy je možné například vystavit. Výhoda je vidět i v podobě ochrany před inflací, která platí u určitých aktiv. Pro příklad je znovu zmíněna nemovitost. Kromě toho, že investice díky své fyzické podobě má vlastní hodnotu, tato hodnota, jak bylo pozorovatelné v roce 2022 obzvláště ke konci roku, zároveň se vzrůstem inflace vzrostla také.

Na druhou stranu z toho plyne nevýhoda a to je problém likvidity reálných investic, která je velmi často nižší než u finančních investic. Nevýhoda vyplývá z faktu, že reálné investice na rozdíl od finančních investic nemají nijak vysoce rozvinutý trh a jejich prodej je dlouhodobější a složitější záležitostí. Další nevýhodou je, že z této investice neplynou pravidelné příjmy. Na druhou stranu je tímto vyloučené riziko poklesu zisku s návazností na platební neschopnost či bankrot. Jako poslední nevýhodou je vyšší nominální hodnota než u finančních investic. Shrnutím se zdá, že investice do reálných aktiv jsou spíše vhodné pro investory zkušenější. (Altaxo, 2016)

1.3. Investiční trojúhelník

Velmi častým a chybným uvažováním nad investicí bývá rozhodování pouze nebo převážně dle návratnosti. Návratnost může být pro investora jako ukazatel ve finále nejdůležitější cíl, ale to v žádném případě nemění to, že investici jako celek vždy doprovází také riziko plynoucí z investice a likvidita. Tyto cíle jsou spolu propojené a jsou vždy neodlučitelné. Existuje tu takové nepsané pravidlo, které je ve většině případech takové, že čím vyšší z investice plyne výnos, tím vyšší je také riziko a likvidita této investice. (Kudláček, 2024)

Všechny tyto tři investiční cíle, které jsou výnos (někdy udávaný jako návratnost), likvidita a riziko se v ekonomické terminologii označují jako investiční trojúhelník. Dosažením vysoké úrovně jednoho z cílů často znamená kompromis u ostatních, což nám říká i ono nepsané pravidlo. Investiční trojúhelník tvoří základ pro všechny investice. Jedná se o nástroj, který pomáhá ke stanovení priorit jednotlivých cílů investice. Zároveň shrnuje naprosté základy investování, které jsou velmi důležité, stejně jako vnímání investičního trojúhelníku jakožto celku.



Obrázek 1: Investiční trojúhelník

Zdroj: (Ministerstvo financí, 2015)

Při výběru investice se důležitost jednotlivých faktorů nevytváří na základě druhu investice ani žádného jinému faktoru než je osobní rizikový profil investora, neboli osobní preference.

Přístupů k investici může být tudíž několik a ani jeden se nedá brát jako špatný. Investoři se mohou například pokoušet o časování trhu, což znamená nákup akcií v době, kdy jsou ceny akcií nízké, prodej je pak prováděn v moment, kdy se jejich ceny jeví jako vysoké. Jiní investoři investují zase do indexů malých a středních firem, kde jsou cílem nové společnosti v odvětví nastupujících, což mohou být technologie lékařské nebo finanční nebo jiné inovativní sektory, přičemž čekají na vysokou návratnost s vidinou růstu cen akcií. A někteří také pravidelně prodávají vysoce výkonné akcie ze svého portfolia a znovu investují do společností, které jsou na trhu nové a mají nějakou růstovou predispozici na atraktivní ceny jejich akcií. (Kudláček, 2024)

Avšak všichni mají základ stejný a to bez ohledu na jejich strategie a to je, že vycházejí při výběrů investic ze tří základních faktorů investičního trojúhelníku. Aby mohl být tento nástroj

aplikovatelný v praxi a sloužil tak jak má je velmi důležité jednotlivým částem trojúhelníku rozumět a správně je pochopit. (Kudláček, 2024)

1.3.1. Výnos (návratnost)

Výnos neboli návratnost obsahuje první cíl investičního trojúhelníku, který znamená investování finančních prostředků za účelem jejich vyššího zhodnocení. Jedná se o nejdůležitější faktor při rozhodování o tom, kam budou peněžní prostředky investovány. Obecně je výnos finanční odměnou pro investora, kterou mu investované peněžní prostředky vygenerovaly. Zároveň můžeme o výnosu hovořit jako o motivaci k investování obecně. (Kudláček, 2024)

Návratnost investice lze také vnímat a znázornit jako ukazatel ziskovosti, označovaný jako ROI (Return on Investment). Ukazatel měří velikost kapitálového zisku nebo výnosu, který investice vygenerovala v poměru k nákladům, které do ní byly vloženy. Vzorec pro výpočet je následující: $ROI = (\text{výnos} - \text{investovaná částka}) / \text{investovaná částka} * 100$. Výsledkem je procentuální vyjádření, které nám říká, o kolik procent se investovaná částka zhodnotila. (Kudláček, 2022)

Bez ohledu na ukazatel návratnosti se výnosnost může vyjádřit pomocí výnosové míry, která může být zobrazena buď v absolutních číslech, nebo častěji procentuálně, což umožňuje snadné vypočítání procentuálního poměru mezi investovanou částkou a finanční odměnou. Stupeň výkonnosti tohoto cíle lze měřit různými ukazateli, jako jsou úrokové a cenové zisky, dividendy nebo výnosy z pronájmu .

Výnos, jako výsledek přínosu investice, může být vyjádřen buď jako čistý, který zahrnuje částku nebo procento již očištěné o různé poplatky, daně a inflaci, nebo jako hrubý, kde je zohledněna pouze změna ceny, například růst hodnoty konkrétního akciového indexu. (Kudláček, 2024)

Další dělení se poté provádí na hodnoty nominální a reálné. Termín reálný se od nominálního liší v hodnotě nějaké veličiny, která po úpravách o různé faktory vytváří přesnější měřítko. Pro uvedení příkladu pro hodnoty nominální může být zvolen ukazatel návratnosti ROI, který svou výslednou hodnotu zobrazuje v případě zanedbání zdanění v hodnotách nominálních. Dobrým příkladem pro hodnotu reálnou je reálný HDP, který zohledňuje faktor inflace a tím přispívá k přesnějšímu měření. Pokud by byl faktor inflace vynechán, HDP by měřilo pouze ekonomický

faktor země za použití běžných tržních cen, čímž by vznikly nominální hodnoty. Hrubý domácí produkt by se pak označoval jako nominální HDP. (Kudláček, 2024)

Hodnoty reálné a nominální jsou běžně aplikovatelné na výnos z investic, do kterých investoři investují. Pokud chce investor získat přesnější představu o skutečné návratnosti, je třeba upravit míru výnosu o inflaci, jelikož kupní síla peněz se v průběhu času mění. Tudiž je možné, že i když by investice zhodnotila vložené peněžní prostředky, vzhledem k inflaci by byla finanční odměna v reálných číslech záporná, přestože v nominálních hodnotách je kladná. (Kudláček, 2024)

1.3.2. Likvidita

Dostupnost, obvykle označována jako likvidita, je druhým cílem investičního trojúhelníku. Pojem likvidita vyjadřuje, jak rychle nebo zda vůbec lze investiční instrument přeměnit na hotové peníze. Zároveň je to ukazatel toho, jak obtížné je aktivum kdykoliv prodat bez zásadního ovlivnění jeho tržní ceny. Z tohoto důvodu je před provedením investice důležité zvážit, jak dlouho by trvalo prodat aktivum, pokud bychom se rozhodli provést prodej co nejrychleji.

Mezi skupinu aktiv s vysokou likviditou patří ve většinou investice finanční. Konkrétním příkladem jsou termínované vklady nebo státní dluhopisy, které se vysokou likviditou vyznačují (Kudláček, 2024). Takováto aktiva mají označení likvidní. Aktiva, jako jsou kryptoměny, akcie nebo korporátní dluhopisy, nazýváme středně likvidními aktivy. Jejich charakter je takový, že jsou poměrně snadno přeměnitelné na peníze, ale jejich nevýhodou je, že jejich aktuální tržní cena nemusí odpovídat vnitřní hodnotě aktiva. Tudiž jsou sice relativně snadno a rychle prodejné, ale při prodeji je vyšší pravděpodobnost vzniku ztráty. (Kudláček, 2022)

Naopak s nízkou likviditou jsou spojené investice reálné, kde uvedu jako příklad umělecké sbírky, nemovitosti nebo podniky. Jsou to aktiva, které mají proces prodeje složitější. Pokud prodej aktiva, které investor chce prodat, trvá déle nebo je při okamžitém prodeji prodané za nižší než plnou nominální hodnotu, označujeme ho jako nelikvidní či méně likvidní. (Kudláček, 2024)

Při uvažování o likviditě před nákupem investice je třeba brát v potaz okolní faktory, jako je například inflace. Ta se přímo pojí s tím, že když chceme vlastnit likvidní aktiva, má to i nějaká omezení a nevýhody do budoucna. Existuje obecně platné pravidlo, které říká, že čím likvidnější je aktivum, tím méně se v čase zvyšuje jeho hodnota. Aktiva, která jsou zcela likvidní, jako je

například hotovost jsou velmi ovlivněna inflací, což znamená, že se jejich kupní síla postupem času snižuje. Tudíž, pokud je dlouhodobým cílem investice nebo spoření ochrana před inflací bude to negativně ovlivňovat likviditu investice či spoření. (Kudláček, 2022)

1.3.3. Riziko

Bezpečnost nebo častěji využívaný výraz riziko znamená z hlediska investování nejistotu výsledku investice (Kudláček a kol., 2023). Cíl investičního trojúhelníku riziko, je ve výrazném rozporu s návratností investice. Obecné pravidlo pro riziko je takové, že pokud je návratnost investice vyšší, bude bezpečnost této investice nižší. Při rozhodování není efektivní volit produkty s největší bezpečností, ale ani produkty, co jsou velice rizikové a výdělečné. Tudíž investice do produktů bezpečných, jako jsou například termínované vklady, znamená přijetí faktu, že výnosy nejsou tak vysoké, nebo investice do produktů rizikových, ale naopak velice dobře zhodnocujících se, jako mohou být nějaké vysoce výnosové cenné papíry.

Každý druh investice obsahuje nějaké riziko, které je potřeba před investováním svých peněžních prostředků zvážit. Rizika, které s sebou investice nesou, je mnoho. Například se může jednat o ekonomický a politický vývoj, různá tržní rizika, změny daňových zákonů a spoustu dalších (Kudláček, 2024). Důkazem, že se jednotlivé strany investičního trojúhelníku propojují, je riziko likvidity, které, jak již bylo zmíněno, určuje jak snadno či obtížně je možné investici odprodat. Dalším faktorem, který je spojen s pravidlem u bezpečnosti investic, je počet jednotlivých držených investic. Platí totiž, že čím více prostředků investujeme do jednoho cenného papíru, tím větší riziko podstupujeme. Toto riziko se nazývá riziko koncentrace.

Z důvodu často velmi těžké analýzy všech rizik a ne vždy možnosti předvídatelnosti se většinou předpokládá negativní odchylka od očekávání, což znamená, že výsledky budou horší, než si před investicí investor myslí, ale pravidlem to není. (Kudláček a kol., 2023)

Obecně je bezpečnost investice vnímaná subjektivně investorem. Dle toho můžeme jednotlivé postoje investorů k riziku investice dělit na investory s averzí k riziku, investory s neutrálním postojem a investory se sklonem k riziku. Investor s averzí k riziku, někdy nazývaný jako defenzivní, volí převážně investice, co nejbezpečnější a s jistým úrokem, jelikož pravděpodobnost ztráty je zde velmi nízká. Jeho hlavní prioritou je ochrana finančních prostředků. Investor

s neutrálním postojem volí investice bez významných výkyvů a s pravidelným výnosem. Nebrání se však v omezené míře investicím rizikovějším s garancí investovaných prostředků. Investor se sklonem k riziku neboli investor agresivní, je ochoten akceptovat riziko s vidinou potencionální zisku či ztráty.

Co je a není rizikové, se napřímo říci nedá, jelikož jak bylo zmíněno každá investice má určité riziko, avšak za nejméně rizikové jsou označovány státní dluhopisy. Jedná se o cenný papír vydaný vládou určité země. Tedy, pokud není zvolen stát, který je zrovna krachující, tak je riziko téměř nulové. Naopak nejrizikovější mohou být investice do kryptoměn či akcií. (Kudláček a kol., 2023)

2. Veterán jako investiční instrument

Začátek této kapitoly obsahuje podrobný popis odvětví, do něhož spadá investice do veteránů, doplněný vysvětlením základního principu fungování tohoto segmentu trhu. Sekce dále obsahuje přímou definici a různé klasifikace veteránů, které jsou doplněny o možnosti jejich ohodnocení a efektivního využití. Závěrem se tato část zaměřuje na možnosti akvizice veteránů a představuje jeden z klíčových nástrojů pro analýzu cenového vývoje v tomto odvětví.

2.1. Alternativní investování

Jedná se o investování finančních prostředků do aktiv, jež nabývají svou hodnotu na základě vzácnosti. Dostupnost této investice je omezená a hodnota se v průběhu času výrazně nezvyšuje. Tato forma investování zahrnuje aktivum, které nabývá na hodnotě na základě jeho vzácnosti. Mezi tyto aktiva patří umělecká díla, starožitnosti, poštovní známky, mince, zlato a další drahé kovy, sběratelské automobily, archivní vína, výběrové whisky, investice do začínajících firem, umělá inteligence a podobně. Tento rozsáhlý výčet ilustruje různorodost aktiv, do nichž je možné investovat. Rozhodně je tedy tato forma investování netradiční a dosažení úspěšného zisku je zde mnohem obtížnější než při investování do tradičních cenných papírů.

Přestože je pojem alternativního investování velmi široký, jsou tu určité aspekty, které jsou pro každého investora v tomto odvětví stejné. Jedná se například o již zmíněnou omezenost aktiva, a fakt, že pro standardního investora by tyto investiční nástroje v portfoliu neměly přesáhnout 10%. Každý investor uvidí příležitost a zájem v jiné oblasti, specificky v té, která bude nejbližší jeho osobním zájmům a preferencím. Vždy je důležité brát v úvahu konkrétní situaci každého investora. To znamená zohlednit jeho stávající investiční portfolio, finanční cíle, které chce dosáhnout s penězi, a také úroveň rizika, kterou je ochoten přijmout. Pro investora je v tomto ohledu důležité zvolit oblast jeho zájmu, tak aby se alespoň částečně v daném aktivu vyznal. Pro obecnou správnost a logiku je adekvátní použít alternativní investici až jako rozšíření svého investičního portfolio založeném na standardních možnostech, takzvaně své portfolio diverzifikovat. (Ronda Invest, 2023)

Popularita alternativního investování spočívá v určitých faktorech, které spolu s diverzifikací a osobním zájmem o investice hrají rozhodující roli při rozhodování o zhodnocení finančních

prostředků v tomto investičním odvětví. Prvním faktorem je inflace, proti níž se snaží likvidní investice a hotovost investorů chránit, aby nedošlo k jejich znehodnocení. Dochází tedy k přesunu těchto prostředků do aktiv označovaných jako protiinflační. Druhým faktorem je připravenost investora na potenciální krizi, neboť alternativní investice jsou svou vzácností imunní vůči výkyvům na trhu, zejména těm krátkodobým. Posledním důvodem, který dělá alternativní investice populární, je diverzifikace portfolia, což vede k celkovému snížení rizika spojeného s investicemi. (Ronda Invest, 2023)

2.2. Hranice mezi sběratelskou činností a alternativními investičními strategiemi

Určitý jasně definovaný bod, který by označoval hranici mezi sběratelstvím, někdy nazývaným jako investice vášně a alternativním investováním není. Většinou je rozdíl popisován z hlediska výnosu aktiva a záměru investora. (Czech Crunch, 2022)

Avšak otázka ohledně zlomu či pomyslné hranice je velmi důležitá pro mnoho investorů, kteří žijí v domněnání, že investování do veteránů je zdrojem zisku. V případě otázky z hlediska zisku by přelom existoval tehdy, kdy je zjevná potencionální příležitost investicí své portfolio diverzifikovat. Na druhé straně stojí tvrzení, že pokud investice do tohoto alternativního aktiva s sebou nese významné finanční zisky, můžeme ji označit jako investici vášně či módní. (LEFUR, 2023)

Z hlediska záměru investora by se potencionální zlom tvořil v bodě, kde investor sleduje zhodnocení svých finančních prostředků v určitém časovém období a jeho rozhodnutí jsou především motivována finančně-rationálními úvahami, pokud by toto tvrzení bylo pravdivé, v tomto případě by investor mohl nazývat svůj záměr jako alternativní investování. Avšak pokud jsou rozhodování o nákupu cenných předmětů spíše ovlivněna emocemi a pro investora se stává vášní, při níž může riziko převážit nad čistě finančními úvahami, pak se stává sběratelem. (Czech Crunch, 2022)

2.3. Definice veterána (classic car)

V České republice se o veteránu, jakožto statusu historického vozidla, stanovují u vozidel, kterých věk od data jejich výroby je starší než 30 let. Avšak toto negarantuje oficiální status

vozidla, který nese v ČR název veterán. Existuje Mezinárodní technický kodex FIVA 2010, který obsahuje všechny požadavky ke splnění tohoto statusu. Od kodexu se dále odvíjí testace klubová a následně krajská, tyto testace kontrolují historický původ a technickou způsobilost vozidla. Poté, co jsou splněny technické podmínky kodexu FIVA 2010, výše zmíněné testace a následné zřízení povinného ručení pro veterány stačí už jen na úřadu pro registraci vozidel předložit žádost o registraci, žádost o testování historického vozu, fotografie a zelenou kartu. Výsledkem je obdržení zelených registračních značek, osvědčení o registraci vozidla a průkazu historického vozidla. (AutoRevenue, 2019)

Definice veterána jako takového, jak je používána v České republice, není pro investora, který zvažuje investici do starého automobilu, příliš užitečná. Mnoho zemí má své vlastní klasifikace automobilů, a to, co je označováno jako veterán v ČR, může být v jiné zemi považováno za jiný typ vozidla s odlišnými parametry a naopak.

Obecné světové rozdělení, které je využíváno v mnoha státech, jako je například Spojené státy americké, zahrnuje pojem "classic car", což lze přeložit jako "klasický automobil". Podle klasifikace Australských klubů klasických automobilů se modely klasických vozidel řadí do kategorií podle data výroby:

- veterán - vyrobený před rokem 1918,
- vintage – vyrobený mezi lety 1919 a 1930,
- po-vintage - vyrobený mezi lety 1931 a 1949,
- Klasická akceptace: vyrobený mezi lety 1950 a 1969,
- Moderní klasika: vyrobený mezi lety 1970 a 1989. (Sheen Panel Service, 2023)

Existují však případy vozidel, která nespádají do těchto kategorií podle data výroby, ale jsou přesto považována za klasická. Mezi ně patří automobily jako Ferrari 550 Maranello nebo Porsche 911 GT2, které byly vyrobeny po roce 1990, ale jsou vzhledem ke svému historickému významu a výjimečnosti považovány za klasické automobily. Tím se pojem "veterán" stává relativním

a v oblasti investic je často nahrazován obecnějším termínem "classic car", který se používá pro starší automobily s historickou hodnotou. (Sheen Panel Service, 2023)

2.4. Předpoklady automobilu, proto stát se investicí

Zmiňovaná klasifikace "classic car" z předchozí kapitoly slouží pouze jako označení a nedává jednoznačně najevo, jaký konkrétní model automobilu spadá do daných parametrů klasifikace nebo zda skutečně drží historickou hodnotu s potenciálem k cenovému růstu. Proto jsou zde stanoveny pět hlavních kritérií, jež musí být splněna, aby automobil mohl být považován za vhodný objekt investice.

Prvním důležitým faktorem je, který výrobce automobil vyrobil a zda je výrobce známý svou dlouholetou historií a prestiž. Pro splnění tohoto parametru by mohl být výrobcem například Mercedes-Benz, Bugatti, Porsche, Ferrari nebo Bentley. Druhá proměnná je, zda se nějakým způsobem vůz zapsal do technologických dějin. Mohlo se tak stát v případě, že klasický automobil pomohl s průlomem určitých technologií nebo díky němu byly zavedeny nové materiály. Další věcí, která by pozitivně ovlivnila předpoklad o budoucím zhodnocení automobilu, je účast ve známém závodě či rallye, v případě, že by účast byla úspěšná nebo byl závod vyhrán. Pokud by byl záměr zhodnotit svůj vůz na soutěžích Concours, byl by předpokladem rozhodně design automobilu, který by nesl nějaký titul designové ikony, jelikož na těchto soutěžích má větší váhu estetika nežli výkon. Posledním a velmi důležitým měřítkem, jaké bylo určitého modelu vyrobené množství automobilů, samozřejmě, čím je množství menší, tím více je pozitivně ovlivněn předpoklad pro budoucí zhodnocení. (Lewandowski, 2021)

Tyto kritéria jsou reálně aplikovatelná a jasně viditelná u známých modelů, které jsou v této době několikanásobně hodnotnější než při svém prvním uvedení na trh. Můžeme je vnímat jako modely, které díky splněním těchto kritérií, nebo alespoň většiny z nich, se staly potenciálně vhodnými alternativními investicemi. Aplikování těchto parametrů lze demonstrovat na mnoha modelech automobilů. Například Mercedes-Benz 300 SL Coupe, který byl sériově vyráběn od roku 1955 a pochází od nejstaršího výrobce automobilů na světě. Jeho design je směsí agresivních prvků, jako jsou dveře ve tvaru křídla racka. Vynikal technologiemi jako trubkový rám a palivové

vstříkování, které tento model měl jako první sériově vyráběný automobil. Dále je známý úspěšnou sportovní kariérou v závodech jako Le Mans a Carrery Panamericana a jedná se o vůz s omezeným počtem vyrobených kusů, konkrétně 1400 kusů. Splněním všech těchto kritérií se jedná o perfektní příklad klasického vozu, který se stal velmi populárním a vhodným pro pořízení jako investice.

Pokud se podíváme na aktuální situaci a nejdražší automobil v této době, jedná se o Ferrari 250 GTO. Existují samozřejmě spousty hodnotnějších vozů jako jsou například Mercedes-Benz 300 SLR, ale tyto automobily je vesměs nemožné pořídit z důvodu toho, že se jedná o muzeální kusy. Ferrari 250 GTO je vůz s agresivním tvarem, který získal v závodech spousty vítězství. Velkou přidanou hodnotou je počet kusů, které je pouze 36 kusů, které byly vyrobeny během 3 let, v kterých získal vůz ocenění mistra konstruktérů, jedná se o rozmezí let 1962 a 1964. Díky takto omezenému množství kusů v doprovodu ostatních aspektů, které jsou třeba k předpokladu investičního automobilu si tento vůz mohou dovolit pouze nadšenci do značky Ferrari, kteří mají opravdu obrovský kapitál, jelikož za takový model jsou schopni investoři zaplatit až 80 milionů dolarů. Avšak šance pořídit auto za tuto částku je velmi malá z důvodu vlastnění těchto vozů miliardáři, kteří upřednostňují vlastnictví vozu na penězi.

Nyní bude pro příklad uveden automobil, který spadá do kategorie klasických vozů, označovaných u nás v České republice jako veteráni, avšak nevyhovuje kritériím pro výrazné zhodnocení. Jedná se o Jaguar E-type. Tento model zaujímá svým krásným designem a pochází od renomovaného výrobce. Bohužel však není provázen výraznými úspěchy ve sportovních závodech a bylo vyrobeno celkem 72 535 kusů. Tyto faktory dělají tento model atraktivním pro sběratele a milovníky automobilů, kteří si jej chtějí užít na silnici. Nicméně z hlediska investičního potenciálu, zejména pro investory s významným kapitálem, nedosahuje Jaguar E-type všech kritérií pro výrazné zhodnocení, jaké by bylo očekáváno od investice tohoto typu. (Lewandowski, 2021)

2.5. Warren Buffett – Využití investiční rad

Warren Buffet je burzovní makléř a americký miliardář známý pod přezdívkou „Zázrak z Omahy“. Jedná se o investora, miliardáře, obchodníka a filantropa. Je známý především pro své přesné odhady ve světě investic a svou schopností předpovědět nové trendy a celkový směr trhu

(Patria, 2016). Warren vlastní investiční společnost/skupinu známou jako Berkshire Hathaway, která v loňském roce 2023 dosáhla rekordního čistého zisku ve výši 96,2 miliardy dolarů. Společnost ovládá desítky dceřiných společností podnikajících v mnoha odvětvích. Podíly vlastněny Berkshire Hathaway sahají také do řady velmi známých firem, jako jsou největší světoví výrobci nealkoholických nápojů Coca-Cola a společnost Apple, která je zaměřena na technologii. (Česká tisková kancelář, 2024)

Investování do veteránů se obecně nedoporučuje, přičemž hlavním argumentem je časová náročnost, kterou tato forma investice vyžaduje. Tím se nemyslí pouze doba potřebná na zhodnocení investice, nýbrž spíše čas vynaložený na opravy automobilu a hledání náhradních dílů. Navíc je časově náročné vyhledávání dalších vozidel k nákupu, což často vyžaduje komunikaci s odborníky a účast na sběratelských akcích nebo veřejných dražbách. Tento aspekt je však vnímán negativně zejména lidmi nebo investory, kteří mají jen malý zájem o automobily a nejsou ochotni věnovat svůj volný čas na tyto aktivity. Pro investory, kteří se ocitají v tomto střetu zájmů, existuje několik rad a zásad, které je vhodné dodržovat nebo si alespoň pamatovat.

Prvním doporučením je nekupovat to, co skutečně nechcete vlastnit. Tato zásada vychází z jednoho z nejvýznamnějších poučení Warrena Buffetta, který upozorňuje, že investor by neměl investovat do firem, které by nechtěl držet dlouhodobě. I když toto doporučení má v případě automobilů méně přímých aplikací než u investic do akcií, přesto má v kontextu investování do starších automobilů význam. Klíčovou přidanou hodnotou veterána jako investice je možnost aktivně využívat vlastnictví vozidla formou projížděk, účasti na srazech a dalších akcích, a také uznání a respekt v komunitě sběratelů. Dle slov Dobeše (2020) *„Je dost pravděpodobné, že růst ceny vašeho investičního miláčka sotva překoná inflaci a provozní náklady z něj udělají investici ztrátovou. Takhle si je ale můžete odečíst jako náklady na provozování svého koníčku a i mírný růst hodnoty bude vlastně výhra.“*

Další investiční zásadou od Warrena Buffetta, která se vztahuje i na odvětví veteránů, je princip, že bychom měli investovat pouze do toho, čemu skutečně rozumíme. Investice se stává rizikovou, pokud se například dozvíte, že japonské sportovní vozy z devadesátých let jsou nyní v období potenciálního růstu, ale vaším zájmem jsou spíše německé vozy nebo jiné typy automobilů než sportovní vozy. (Dobeš, 2020)

Hodnota starých automobilů totiž často závisí na detailech, kterými jsou obeznámeni pouze nadšenci daného modelu, značky nebo kategorie automobilů. Tyto detaily mohou být různorodé, ačkoli na první pohled se mohou dva vozy jevit jako identické. Například malé rozdíly v motoru, výbavě, ročníku výroby nebo dokonce barvě mohou způsobit značné rozdíly v ceně, často dosahující desítek procent. (Dobeš, 2020)

Porozumění je klíčem k úspěchu v investování. Proto je důležité, aby se investor zaměřil na relativně úzkou oblast, pokud plánuje rozsáhlejší sbírku automobilů. V extrémních případech to může být jediný model, jako je například legendární Volkswagen Beetle nebo Ford Capri. Alternativně může být zaměření na určitou značku, zemi původu, typ vozidla či období výroby.

Poslední klíčovou radou od Warrena Buffetta je důraz na poznání skutečné hodnoty investičního instrumentu, což zdůrazňuje ve svých výrocích rozlišujících mezi spekulací a investicí. Pokud se investice zakládá na analýze grafů a spekulacích o budoucím pohybu trhu, jedná se spíše o spekulaci. Naopak, pokud je snahou porozumět skutečné hodnotě instrumentu a požadavek na jeho nákup za nižší cenu než je tato hodnota, jedná se o investici. Proto může být zásadní chybou investora například nákup veterána na základě jeho předchozího cenového růstu.

Toto moudro pana Buffetta můžeme nyní aplikovat na konkrétní příklad modelu automobilu Porsche 911. Tento vůz je ikonickým modelem patřícím do kategorie sportovních evropských vozů z šedesátých až osmdesátých let, která je velmi oblíbená. Porsche 911 je známé, žádané a dobře dostupné, přičemž vyniká svými jízdními vlastnostmi a designem.

Pro jednoduchého nadšence či sběratele je Porsche 911 bezpochyby zajímavým investičním modelem. Nicméně z hlediska investora je situace komplikovanější, neboť cena tohoto vozu je již nyní vysoká. Existuje riziko, že cena veterána Porsche 911 bude stoupat tak, že se přiblíží ceně zbrusu nového exempláře. To znamená, že v budoucnu může být obtížné nalézt dostatečné množství investorů ochotných zaplatit za veterána cenu podobnou ceně nového vozu. (Dobeš, 2020)

Tento princip lze aplikovat i na další automobily, jako jsou Ford Mustang, Land Rover nebo Jaguar E-type. V podstatě to směřuje k obecnému pravidlu, které vychází z toho, že populární automobily vyráběné ve velkých počtech s časem dosáhnou hodnoty podobné ceně nového

modelu. Samozřejmě existují výjimky, ale toto pravidlo může sloužit jako hrubý nástroj pro odhad hodnoty.

V závěru je důležité zdůraznit, že pokud má investor zájem o konkrétní model, může být jeho investice smysluplná. Cena veterána bude pravděpodobně růst alespoň o míru inflace, což udrží jeho hodnotu. Náklady související s veteránem pak budou spadat do kategorie výdajů na koníčky. (Dobeš, 2020)

Předpoklad pro úspěšné využití rad

Proto, aby byla investice výrazně zisková a dala se opravdu zařadit jako investice alternativní za účelem zisku, musí nastat větší rozdíl mezi cenou a skutečnou hodnotou vozu. Jediná možnost, která se v tomto případě investorovi nabízí je využití čas ve svůj prospěch, což platí vesměs u mnoha investic. Z hlediska investování do veteránů, je tato možnost chápána tak, že je zapotřebí najít vůz, který trh doposud neoceníl. V tomto případě by měl vůz splňovat samozřejmě aspekty zmíněné v předpokladech proto, aby se vůz vůbec mohl stát investicí, s čímž je počítáno, ale zároveň nesmí být vůz natolik starý, aby již byla jeho cena prudce ovlivněna například trendem nebo již moc velkou pozorností. Zároveň je důležité, aby bylo z části patrné, že tento trend, kdy nastane prudký růst ceny nastane.

Doporučením pro potenciální investici může být první generace modelu Mazda MX-5. MX-5 je kompaktní roadster, který zajišťuje autentický zážitek z jízdy plný radosti. První generace s charakteristickými vyklápěcími světlý je vizuálně atraktivní a díky vysoké produkci je snadno dostupných mnoho náhradních dílů. Díky své jednoduchosti je MX-5 snadno udržovatelná. Cena první generace již začíná překračovat úroveň druhé generace a postupně se přibližuje ceně novější třetí generace.

Pokud se podaří najít kvalitní exemplář první generace, ideálně ve stavu bez nutnosti renovace a s co největším podílem původních součástí, v preferované atraktivní barevné kombinaci a vybavený silnějším motorem a zajímavými doplňky, pak za méně než 200 tisíc korun získáte téměř ideální investiční automobil. S trochou štěstí může jeho hodnota za deset let zdvojnásobit. I bez toho však poskytne mnoho radosti z jízdy. (Dobeš, 2020)

Dalším doporučením je model Aston Martin DB7 GT, který představuje jednu z posledních iterací značky Aston Martin před významnými změnami během éry Fordu. Tento model je považován za jedno z vrcholných děl značky a zároveň za jeden z posledních dvanáctiválcových vozů s manuální převodovkou. V letech 2002 až 2004 bylo vyrobeno pouze 190 kusů tohoto modelu pro celý svět. Přestože se jedná o vzácný model, je stále možné jej pořídit za přibližně dva miliony korun. Stačí se podívat na ceny vybraných luxusních modelů Aston Martin z minulých desetiletí a pochopíte, proč jsou tyto vozy relativně cenově dostupné. (Dobeš, 2020)

2.6. Možnosti pořízení veterána

Samotné investování do klasických automobilů přináší jedinečné charakteristiky, které je třeba brát v úvahu. Historická auta jsou těžko nahraditelná a jejich ceny jsou často neprůhledné. To může být způsobeno obtížným stanovením srovnatelných hodnot a nedostatkem likvidity na trhu. Přímé investice do klasických aut nejen nabízejí možnost finančního výnosu, ale také emoční uspokojení. Zároveň díky místní legislativě je zde šance využití daňových výhod. Z toho důvodu je důležité pořízení v určitých případech konzultovat s odborníky a dobře zvážit možnosti před rozhodnutím o investici. Pro uvedení příkladu, například v Německu kromě snížené motorové daně musí být zohledněna možnost osvobození od daně z příjmů z privátních prodejních transakcí po jednorozhodnutí držení. Přímá investice může následně vést k daňové optimalizaci pro celková portfolia soukromých investorů. (Hoffmann, 2018)

Existují tři hlavní možnosti, pomocí kterých je možné investiční automobil zakoupit. Jedná se o nákup pomocí aukcí, oficiálních prodejců a soukromých prodejců. Každá z možností s sebou nese své výhody a nevýhody, ale také rizika, omezení a složitost využití této možnosti. (Progressive, 2024)

Na aukcích historických automobilů je možnost prohlížet a poznávat historická auta před nákupem, přičemž zároveň investor získá představu o tržní hodnotě a dynamice při dražení. Aukce navíc s sebou mohou nést příležitost k navázání kontaktů s dalšími investory do historických aut, prodejci a nadšenci (Plaut, 2023). Pokud se aukcí rozumí tradiční aukční domy je důležité si uvědomit, že historický automobil zde bude rozhodně žádanější, což bude projeveno i na ceně. Navíc se na místo musíte dopravit a pro vstup na určité aukční domy musíte mít i určitý status či pozvánku, ale to neplatí pro všechny aukční domy. Poté, kdy cenová nabídka investora bude

výherní, ponese s sebou cena vozu i poplatky aukčnímu domu. Aukce v dnešní době může mít také podobu online aukčního domu nebo je možné využít i aukce na veřejné internetové stránce.

Online aukční domy přináší investorům větší možnosti výběru historických vozidel, avšak často postrádají možnost osobní prohlídky vozidla. Nicméně je zde klíčové, aby tyto platformy poskytovaly přístup k důkladné dokumentaci týkající se historie a stavu vozidla prostřednictvím online prostředků. V případě, že online aukční dům nenabízí zahrnutí dopravy ve svých službách nebo tuto možnost neposkytuje, je na investrovi, aby zajistil dopravu historického vozu. Stejně jako u klasických aukcí se investor vyhne pouze poplatkům aukčního domu. Volba obecné online platformy jako zprostředkovatele může ovšem znamenat ztrátu možnosti důkladného prověření stavu a historie vozidla. Za převod vlastnictví a dopravu pravděpodobně nese odpovědnost investor. Jednou z výhod této volby může být nižší cena vozidla, avšak toto rozhodnutí s sebou nese i zvýšená rizika a náklady. (Progressive, 2024)

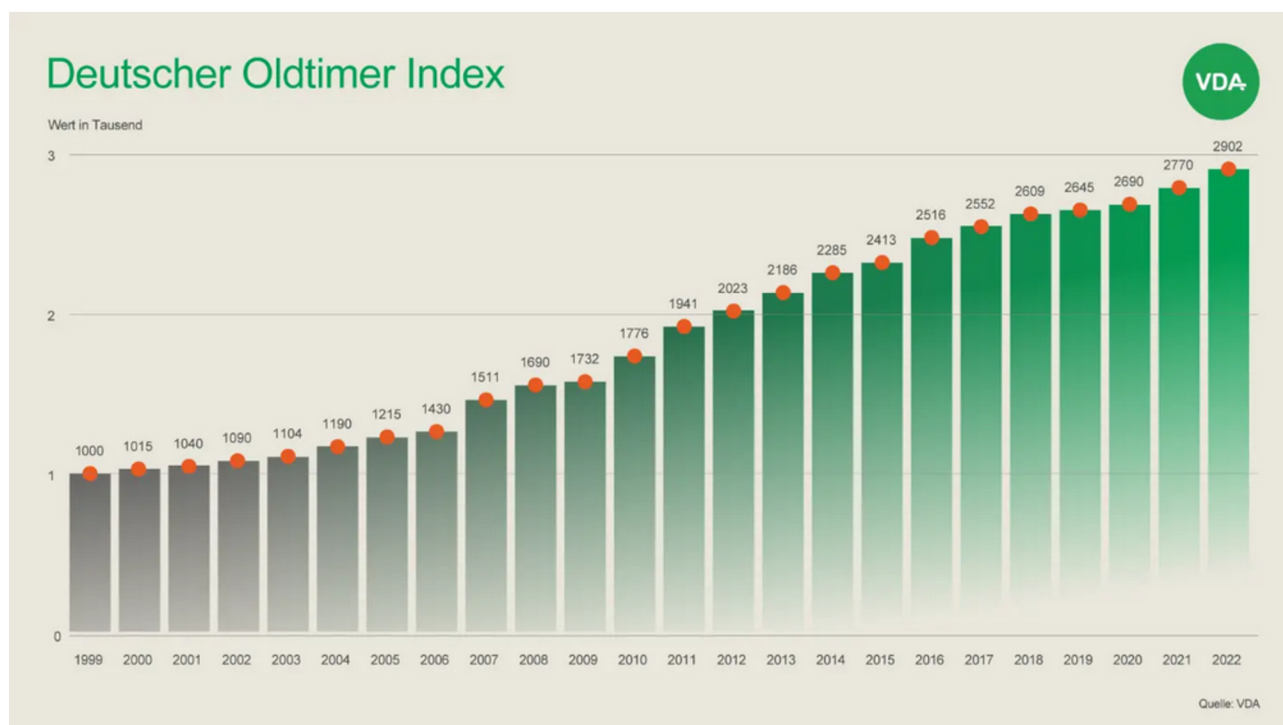
Oficiální prodejci klasických vozidel nabízejí prodej vozidel takzvaně na komisi, což znamená, že vozidla prodávají za majitele a předmětem jejich zisku je provize z prodeje. Obvykle není tolik prostoru pro vyjednávání ceny s prodejcem, protože musí pokrýt své náklady. Nicméně, obvykle je možné provést zkušební jízdu a vozidlo může být také zkontrolováno mechanikem.

Poslední možností koupi veterána je nákup auta od soukromého majitele. Tento způsob může být nejvýhodnější z hlediska ceny, protože soukromý majitel nemusí zohledňovat provozní náklady ani omezení cen, která platí u aukcí a prodejců. Postup pro využití této možnosti koupi je vlastní analýza inzerátů v místních novinách, časopisech o klasických autech, klubech klasických aut a online platformách jako Facebook Marketplace, Craigslist a eBay. Koupě od soukromého majitele také znamená, že je možné provést testovací jízdu a majitel by měl být ochoten nechat auto prověřit mechanikem.

Vzhledem k již současnému tržnímu prostředí se několik poskytovatelů pokusilo přijít s derivátními investicemi do této třídy aktiv, jako jsou fondy a certifikáty. Základní myšlenka spočívá v diverzifikaci v portfoliu několika klasických automobilů, ve kterém investor profituje z jejich dalšího prodeje. Nicméně, ne všichni poskytovatelé dokázali přežít na trhu. (Hoffmann, 2018)

2.7. Indexy klasických automobilů

Potenciální finanční návratnost klasického automobilu velmi závisí na individuálním vozidle. Nicméně jsou k dispozici indexy klasických aut, které znázorňují cenového pohyby určitých automobilů či skupin automobilů v čase. Jedním příkladem je DOX - Deutscher Oldtimer Index, který byl vyvinut Německou asociací automobilového průmyslu v roce 1999. DOX sleduje a agreguje výkonnost 88 vozidel, stejně jako Dow Jones sleduje výkonnost 30 největších společností ve Spojených státech. Index DOX byl v roce jeho zavedení nastaven na 1000 bodů. Vozidla, která jsou obchodována kvůli své vzácnosti nebo historii index nezahrnuje. (Hoffmann, 2018)



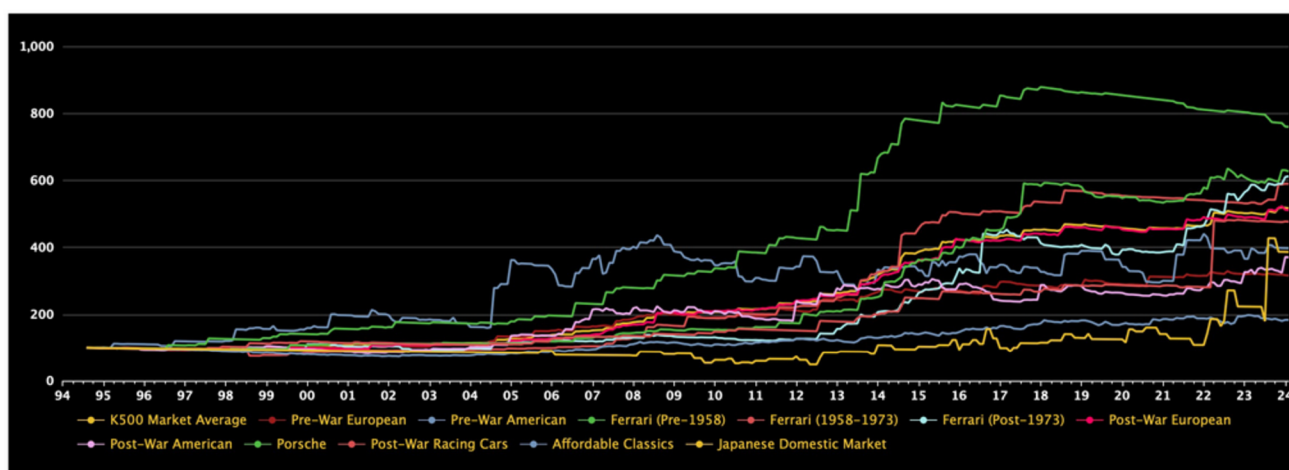
Obrázek 2: Deutscher Oldtimer Index (1999-2022)

Zdroj: (Siegfried, 2023)

Optická analýza DOX ukazuje trvalý pozitivní trend, který není běžný u většiny jiných indexů. Ekonomická a finanční krize neovlivnila tento vývoj, spíše se zdá, že od roku 2005 se zvyrazňuje a stále stoupá (Hoffmann, 2018). Z hlediska aktuálnějších nepříznivých podmínek pro trh jako byla koronavirová pandemie, válka na Ukrajině a rostoucí energetické náklady s tím související, neměli k 1. lednu 2023 skoro žádný vliv, čímž můžeme říci, že je DOX opravdu imunní vůči krizím, což nám potvrzuje pointu celé alternativní investice (Siegfried, 2023). Nicméně, tak či tak by hodnocení a interpretace DOX měly být posuzovány s náležitou obezřetností a je zde důležité vzít v potaz

určité faktory. Za prvé, základní cenové údaje vozidel jsou průměrné hodnoty, ale je možné, že individuální ceny se mohou výrazně lišit. Za druhé, do hodnocení jsou zahrnuty pouze pozorovatelné transakce, ale mnoho nákupů probíhá soukromě. Třetí výhradu představuje fakt, že provozní náklady, jako jsou náhradní díly, opravy a skladování, nejsou zohledněny, ačkoliv mohou významně ovlivnit návratnost investice. Také emoční návratnost, která není měřitelná, není zahrnuta do výkonnosti DOX. Proto lze očekávat, že může docházet k významným odchylkám jak v rámci výnosu, tak v minimalizaci rizika při investování do klasických automobilů v jednotlivých případech. (Hoffmann, 2018)

Další indexovým příkladem může být pro demonstraci index K500. Tento index obsahuje data z přibližně 30 000 výsledků dražeb, které neustále v čase rostou. Data jsou sbírána z více než dvou desetiletí prodejů. Data do indexu K500 jsou čerpána pouze z ověřitelných transakcí, které probíhají pomocí dražebních síní, tímto je zajištěna transparentnost a nestrannost dat. Toto bude z logického hlediska podobné u většiny grafů, proto je důležité znovu upozornit, že mnoho prodejních a nákupních operací na tomto trhu, může probíhat soukromě a za jiné ceny, které nemusí být v souladu s indexem. Každé auto v K500 bylo do indexu vybráno pro svůj historický a vnitřní zájem sběratele, a pouze výsledky těchto aut jsou zahrnuty v indexech a průměrných hodnotách. Některé určité automobily jsou prodávány ve velkých objemech a o těchto prodejkách nejsou vždy všechna data kompletní či k dispozici, proto může index K500 některé modely nebo sektory modelů vážit. Tento princip funguje velmi podobně jako u indexů finančních, kde se používá k vyvážení akcií, které mají vysoký objem akcií. (K500, 2024)



Obrázek 3: Obecný K500 index, všechny kategorie (1994-2024)

Zdroj: (K500, 2024)

Index K500 má každé auto zařazeno do tržního sektoru, což umožňuje porovnání trendů mezi podobnými auty či značkami v čase. Pro každé auto je zaznamenána jedna prodejní transakce, která se poté zobrazuje jako bod. Tyto prodeje jsou dále analyzovány a zobrazeny pomocí pohyblivého průměru a exponenciální regrese. Každé auto má svou vlastní indexovou hodnotu, která se může přepínat mezi indexem a průměrnými hodnotami. Data z jednotlivých prodejů automobilů jsou začleněna do celkového Indexu jako průměr měsíčních pohyblivých průměrů pro auta v daném sektoru, s indexací zpět do roku 1994. Pokud v určitém měsíci nedošlo k prodeji auta, je poté použit průměr z minulého měsíce. Auta s nulovou průměrnou prodejní hodnotou jsou vynechána z výpočtu sektoru, dokud nezaznamenají dostatek prodejů k vytvoření průměru. Tržní sektory jsou graficky znázorněny jak pomocí indexu (s výchozím bodem v roce 1994 = 100), tak průměrnou cenou tržního sektoru. Celkový Index K500 je vypočten jako průměr měsíčních indexů tržních sektorů od roku 1994 dodnes. Průměrné hodnoty jsou získány stejným způsobem. (K500, 2024)

Cenových indexů v oblasti automobilů je mnoho a v obecném shrnutí se liší hlavně určitými modely, druhy či celými odvětvími, které index obsahuje. Tudiž investor by si měl zvolit pro analýzu své investice hlavně index, ve kterém se jeho cílový model nachází, popřípadě používat více indexů hlavně pro porovnávání či zobrazení různých korelací indexů a světových trhů. Postup každého investora bude velmi individuální, přičemž neexistuje jedna správná cesta, jak ve své analýze postupovat.

3. Doporučení a vyhodnocení určitých modelů pro investora

V této části budou vybrány 4 modely veteránů a youngtimerů, které budou vyhodnoceny dle ceny a vývoje trhu. Před tímto vyhodnocením bude nejprve provedena analýza, která bude mít mimo jiné podobu aplikace pěti předpokladů pro automobil, proto aby se mohl stát investicí. Samozřejmě celkový obsah analýzy bude zahrnovat také analýzu cenovou, kde bude zkoumán vývoj ceny vozidla a ceny, za které se vůz dá pořídit s návazností na jeho potencionální zhodnocení. Vývoj ceny bude analyzován na základě indexů z internetových stránek K500.com a classic.com.

Subjekty, které v této kapitole budou hrát roli jsou investor s velkým kapitálem (velký investor) a investor s malým kapitálem (malý investor). Tyto dvě role se od sebe liší výší dostupného kapitálu na investici do veterána, předchozí zkušeností s investováním, požadavky a ambicemi na investiční automobil a investiční strategií pro koupi vozu. U obou investorů je předpokládáno, že disponují místem s vhodnými podmínkami pro uložení veterána. Doprava vozu, pojištění a další faktory související s pořízením, přepravou a celkovým vlastnictvím vozidla nebudou zahrnuty v analýze ani celkovém zhodnocení investice.

Cílem tohoto výzkumu je ověření jednoho z největších mýtů o investování čímž je, že „investování je pouze pro bohaté“, zvláště je tento mýtus o to více používán ve spojení s investicemi do veteránů. Dle tohoto mýtu by mělo být investování do veteránů pouze pro investora s velkým kapitálem. Dalším cílem je porovnání určitých modelů a zhodnocení jejich investičního potenciálu. Posledním cílem je zkoumání závislosti mezi předpoklady pro zhodnocení a cenou vozu.

3.1. Investor s malým kapitálem

Je předpokládáno, že investor s malým kapitálem zvolí vůz, který zatím není natolik velkým trendem, aby jeho cena byla o mnoho ovlivněna trhem. Přičemž předpokládá, že v určitém časovém horizontu se tento vůz trendem stane a jeho cena vzroste. Kupní cena automobilu se pro tohoto investora budou pohybovat v rozmezí 100 000 Kč až 3 000 000 Kč. Malý investor může být člověk, co má našetřeno pár set tisíc a chtěl by své peníze investovat do levného a trendem

neovlivněného vozu, popřípadě zvolí vůz prestižnější značky, ale v dostupné cenové kategorii do 3 000 000 Kč (s investičním potenciálem a trhovým trendem neovlivněnou cenou). Jelikož je předpokládán vůz, který je na trhu dostupný, ale mnoho lidí pouze jeho reálnou hodnotu nebo potencionální zhodnocení nevidí, malý investor zvolí formu pořízení této investice od soukromého majitele, tudíž bude automobil pořizovat přes autobazar nebo na základě přímých kontaktů z komunity lidí zajímavých se o veterány. Toto je z hlediska ceny nejlevnější možnost pořízení veterána či automobilu s investičním potenciálem, přičemž o ceně se dá v mnoha případech smlouvat.

Auta pro předmět analýzy s doporučením pro malého investora jsou vybrána na základě webu peníze.cz, kde jsou tyto automobily v krátkosti představeny a je zde uvedeno pár důvodů, proč by se mohlo jednat o vozidla s potencionálním budoucím zhodnocením.

3.1.1. Mazda MX-5 (Miata) první generace

Mazda MX-5 začala svou kariéru první verzí modelu v roce 1990 a to s označením NA. Tato verze se proslavila díky charakteristickým vyklápěcím světlometům a oblíbené barvě British Racing Green. Pod její kapotou se nacházel čtyřválec o objemu 1,6 litru s výkonem 85 kW (116 koní), který přenáší sílu na zadní kola pomocí pětistupňové manuální převodovky. Tento motor byl velmi charakteristický a pro dosažení maximálního výkonu bylo zapotřebí vysokých otáček, poté však bylo možné z 0 na 100 km/h dosáhnout za 8,6 sekundy. V dnešní době to však není nic neobvyklého, ale na dřívější dobu to byl poměrně dobrý výkon. Důležitým parametrem první generace NA byla také nízká hmotnost, která činí pouhých 980 kg, což bylo méně než u tehdejšího modelu Mini Cooper. (Štáidl, 2019)

V prvním roce po vydání modelu si tento malý roadster oblíbilo 23 052 zákazníků. V následujících letech 1991 až 1993 se na trhu objevilo několik speciálních edic, verze s čtyřstupňovou automatickou převodovkou, kde nabídka příplatkové výbavy zahrnovala systém ABS a ochranný rám pro plátěnou střechu. Velká změna přišla v roce 1994, kdy Mazda rozšířila nabídku o druhý, výkonnější motor s objemem 1,8 litru a výkonem 94 kW (128 koní). Verze NA s tímto silnějším motorem byla vybavena i většími brzdami a možností příplatkového samosvorného diferenciálu Torsen. V roce 1996 prošla MX-5 dalšími drobnými úpravami, včetně

nové řídicí jednotky motoru, která zvýšila výkon na 98 kW (133 koní), a dodatečného zpevnění karoserie, což vylepšilo jízdní vlastnosti vozu. (Štáidl, 2019)

3.1.2. Aplikace předpokladů zhodnocení pro model Mazda

MX-5

K připomenutí, existuje celkem pět základních předpokladů, jež mají zásadní vliv na potenciál vozidla k vysokému zhodnocení. Prvním z nich je reputace výrobce vozidla, která zahrnuje jeho pověst, historii a prestiž na trhu. Druhým faktorem je přítomnost technologického prvenství vozidla ve své době, což zvyšuje jeho atraktivitu pro sběratele a investory. Dalším důležitým aspektem je účast vozidla ve známých automobilových závodech či rally, což posiluje jeho historický význam a hodnotu. Posledními dvěma faktory jsou jedinečný design vozidla a omezený počet vyrobených kusů, což přispívá k jeho exkluzivitě a žádanosti na trhu historických vozidel.

Výrobní společnost vznikla 20. ledna 1920 v Hirošimě, pod názvem Toyo Cork Kogyo. Původně se společnost zabývala výrobou korků, od kterých se dostala přes nářadí a stroje k motocyklům a následně k automobilům. Po přechodu na výrobu převážně automobilů v průběhu následujících let vzniklo obrovské množství různých typů vozidel a Mazda se rychle vypracovala na třetí místo za výrobci Toyota a Nissan. Už v roce 1965 vyrobila více než 81 tisíc automobilů. Tím začala budovat svou pověst jako průkopník inovací, což je charakteristika, která se udržuje až dodnes, zejména pokud jde o netradiční pohonné jednotky. V roce 1961 získala Mazda práva na používání rotačního motoru Wankel a brzy překonala nositele patentů, když vyrobila celkem dva miliony vozidel s touto technologií. Prvním sériově vyráběným vozem s dvourotorovým motorem bylo sportovní kupé Mazda Cosmo Sport 110S, představené na autosalonu v Tokiu v roce 1964 a vyráběné sériově v letech 1967 až 1972. Následovalo několik dalších modelů nabízených s možností pístového nebo rotačního motoru, první elektromobily a další inovativní verze pístových motorů od typů s Millerovým cyklem až po současný Skyactiv-X s kombinovaným spalovacím procesem. Automobilka se Wankelovým motorem proslavila také tím, že se stala první japonskou značkou, která s nimi dosáhla úspěchu v prestižních evropských závodech, jako jsou 24 hodin Spa v roce 1981 s modelem Mazda RX-7 a 24 hodin Le Mans v roce 1991 s modelem Mazda 787B. Samotný model MX-5 NA byl při spojení s výrobcem vnímán jako sympatické gesto, kterým byla vyplněna díra na trhu po britských výrobcích a zapsali se tímto vozem i do Guinnessovi knihy

rekordů, díky počtu prodaných kusů, kde se prodalo přes milion kusů a tím vzniklo ocenění nejlépe prodáváný dvoumístný sportovní vůz. (Hyan, 2021)

Technologickou výhodou tento model ve svém době nějak zvláště nedisponoval. Původní první modely obsahovaly řadový čtyřválec o obsahu 1,6 litrů se zadním náhonem a pětistupňovou převodovkou. V tomto případě bude určitě pro investora výhodnější unikátnější provedení, které se dělalo v letech 1991 a 1993 s automatickou čtyřstupňovou převodovkou. Popřípadě lépe modely po roce 1994, kde nastala změna obsahu motoru na 1,8 litrů a některé modely příplatkové verze obsahovaly samosvorný diferenciál, popřípadě vylepšenou řídicí jednotku navyšující výkon. Unikátním převratem v technologické výhodě tyto parametry také nějak extra nebyli, je to však nejlepší modifikace modelu, v které se dal a dá model Mazda MX-5 NA zakoupit. (Štáidl, 2019)

Vzhledem k původnímu zaměření jako náhrady na trhu a nedostatku ambicí k úspěšné závodní kariéře, což je patrné i z dostupných variant motorizace, tento model nevykazuje významnou historii závodního úspěchu, který by přispěl k jeho přidané hodnotě.

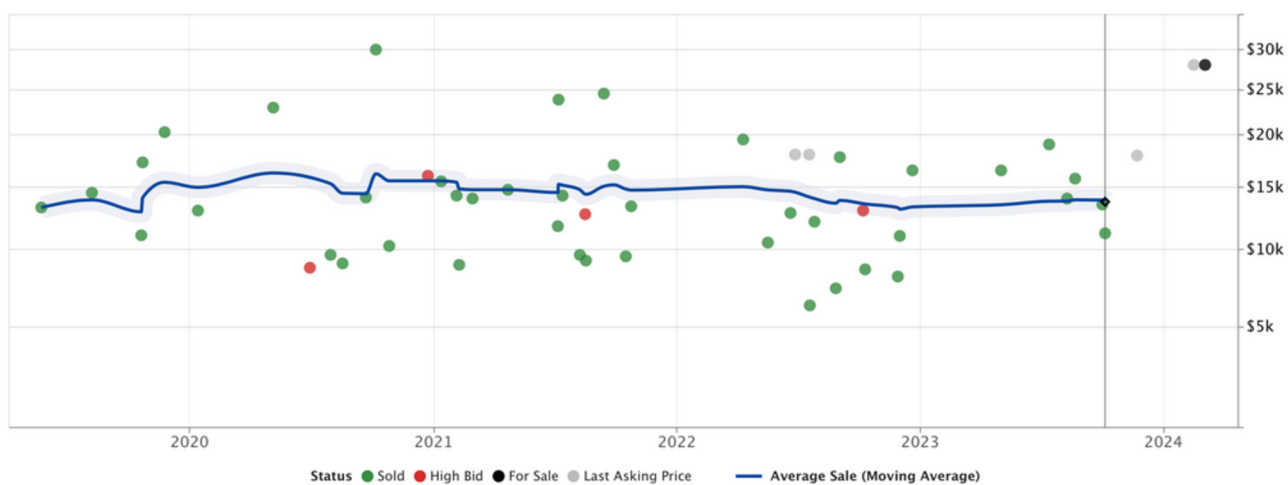
Nicméně jeho design je značnou předností. Vyniká zejména díky charakteristickým vyklápěcím světlům, které byly přítomny na všech modelech první generace Mazdy MX-5. Tento designový prvek se již v dalších generacích neobjevoval. Pro investora je nejvýhodnější vybírat vozy s unikátní barevnou kombinací, jako je například známá britská závodní zelená (BRG).

Otázka množství těchto kusů se může zdát zbytečná vzhledem k tomu, že se jednalo o nejprodávanější vůz, kterých bylo vyrobeno přes milion. V tomto případě je důležité se zaměřit na unikátní provedení, kterých bylo vyrobeno omezené množství. Model MX-5 vyniká spíše designem než technologií motoru, což může být pozorovatelné na limitovaných edicích, jejichž přidaná hodnota je barva. Zde může být pro příklad uvedena zase známá tmavě zelená závodní barva, která byla doplněná sedadly z hnědé kůže. Tato barevná kombinace je jedna z nejznámějších v kategorii limitovaných edic. Množství vyrobené pod touto barevnou kombinací, jakožto speciální edice vozu se pohybuje okolo 4 000 kusů. (Štáidl, 2019)

3.1.3. Cenová analýza modelu

Kdybychom předpokládali koupě obyčejné verze Mazdy MX-5 NA v rozmezí let jejich výroby 1990-1998, cenové rozmezí pro koupi tohoto vozidla by se pohybovalo okolo 9 000 až 12

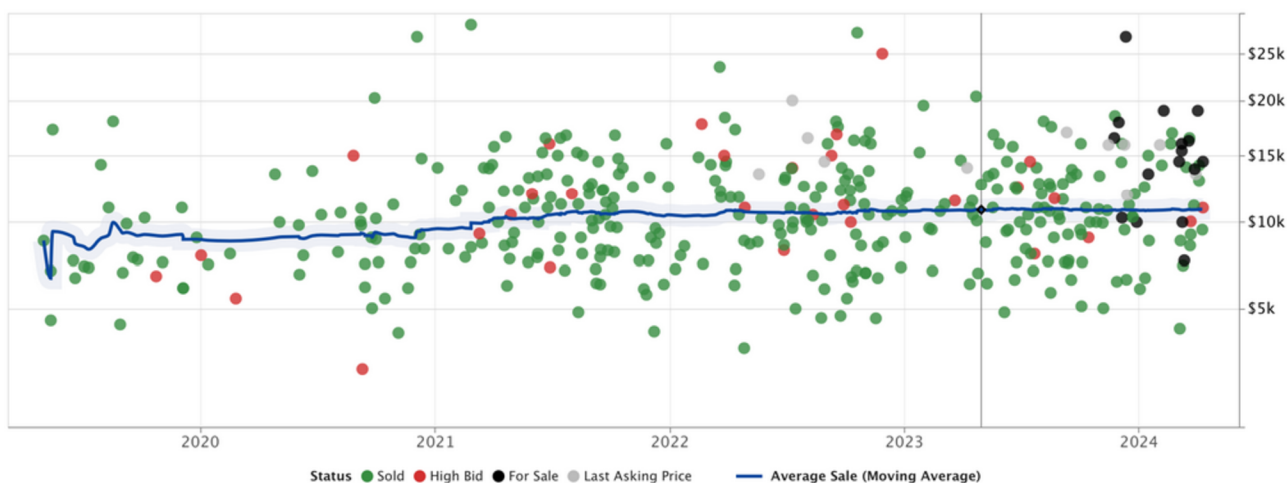
Amerických dolarů, přičemž tuto cenu předpokládáme mezi stavy průměrný a dobrý (na stupnici špatný-průměrný-dobry-výborný) (K500, 2024). Průměrem tohoto cenového rozmezí přepočtené na České koruny dle aktuálního kurzovního lístku ČNB k 15.4. 14:20 hodin, by se cena vozu zaokrouhlené na stokoruny nahoru pohybovala okolo 250 000 Kč (1 USD = 23,7680 Kč). S tímto kurzem bude počítáno u všech částek zmíněných v cenových analýzách, jak pro velkého, tak malého investora (KurzyCZ, 2024). Pokud bychom však hledali vůz limitované edice, který disponuje mnohem větší přidanou hodnotou a potencionálem rychlejšího a většího cenového růstu, cena vozu se pohybuje dle stránek K500.com v průběhu 5 let okolo 14 090 USD, v přepočtu dle aktuálního kurzu 334 891 Kč. (Classic.com, 2024)



Obrázek 4: Index Mazda MX-5 Miata 'special edition' (2019-2024)

Zdroj: (Classic.com, 2024)

Dle dat z aukcí sledovaných ve Spojených Státech Amerických si můžeme všimnout, že cena vozu limitované edice Mazdy MX-5 NA v barvě British racing green je za posledních 5 let stabilní a nijak nevzrostla. Toto nám značí, že vůz je dobrým uchovatelem hodnoty, na jehož cenu nepůsobí žádné ekonomické krize a jiné vnější faktory tomuto podobné. Což jen znovu potvrzuje jeden z hlavních faktorů odlišnosti alternativních investic. Zároveň data jsou brána pouze na základě aukcí z cen, které jsou dohledatelné, tudíž ceny by se mohly lehce lišit u jiných způsobů prodeje.



Obrázek 5: Mazda MX-5 NA–base model

Zdroj: (Classic.com, 2024)

Když se podíváme na obecný index vývoje cen Mazdy MX-5 NA všech vyrobených kusů v rozmezí let 1990-1997 můžeme si všimnout, že dle dat z celkem 337 aukcí nám průměrná hodnota ve sledovaných letech zůstává také stabilní. Modely zaznamenané v indexu jsou ve většině případů edice typu silnějšího motoru 1.8 a různých jiných modifikací na základě klasických edic, co se řadově vyráběli či pouze zachovalých modelů. (MOSS MIATA, 2020)

3.1.4. Ohodnocení a shrnutí modelu Mazda MX-5 první generace

Shrnutím zde můžeme říci, že rozhodně velkou proměnnou je zde počet vyrobených kusů, který je úzce spojen s nálezem vozu a jeho technickým stavem. Dle analýzy ostatních cenových indexů, můžeme říci, že pokud by se nám podařilo zakoupit model pomocí soukromého prodeje, je zde možnost, že by byla vyjednána levnější cena. Pokud by byl vůz v dobré kondici a adekvátním nálezem, rozhodně by vůz svou hodnotu minimálně udržel a v průběhu času dorovnal minimálně na průměr. Kdybychom vycházeli z metody podobné jako u Porsche 911, mohli bychom v případě rostoucího budoucího trendu předpokládat růst ceny přibližující se nové Mazdě MX-5. Jelikož Mazda stále pokračuje ve výrobě dalších modelů tohoto typu, růst by se podobně jako u Porsche 911 zastavil u ceny nebo blízko ceny nového modelu. (Dobeš, 2020)

Ceny nových modelů Mazdy MX-5 se pohybují kolem 1 000 000 Kč. Pokud uvažujeme o speciální edici Mazda MX-5 NA v britské závodní zelené barvě s průměrnou cenou 334 891 Kč,

a přihlédneme k budoucímu trendu (který, zatímco stabilizuje cenu, stále ponechává možnost jejího mírného růstu), lze očekávat, že hodnota tohoto vozidla by se mohla přiblížit ceně nového modelu téže řady, která je momentálně kolem 800 000 Kč. Avšak podle současných údajů se zdá, že tento model spíše slouží jako uchovatel hodnoty. I přes omezený počet vyrobených kusů speciální edice, která má atraktivní design, zatím nevykazuje žádnou výraznou přidanou hodnotu v podobě prestiže značky, pokročilé technologie nebo významné závodní historie.

3.1.5. Aston Martin DB7 GT

Obecně model Aston Martin DB7 byl původně vyvíjen jako nástupce Jaguaru XJ-S a platforma vycházela z jeho evoluce, ačkoli prošla mnoha úpravami. Toto dědictví sahá až do 60. let minulého století, kdy kořeny spočívají v původním XJ. Ford začal dohlížet na vývoj od konce 80. let, kdy Victor Gauntlett prodal většinu akcií společnosti Ford Motor Company v září 1987.

Výsledný prototyp byl dokončen v listopadu 1992 a debutoval na autosalonu v Ženevě v roce 1993. Novinku přijala jak odborná, tak laická veřejnost s nadšením, což urychlilo dokončení vývoje a uvedení auta do sériové výroby. Karoserie vozu byla z oceli, což byla u značky Aston Martin od ostatních hliníkových karoserií pozitivní změna. Vybavení bylo na svou dobu více než adekvátní: boční posílení, klimatizace, audiosystém se šesti reproduktory, tempomat, kůží Connolly a koberce z vlny. Dřevěné dekorace na palubní desce a středové konzole rozhodně nebyly falešné, byly vyrobeny z pravého ořechového dřeva.

Sériová výroba vozu byla zpuštěna v červenci roku 1996 a do konce roku vzniklo prvních 30 sériových aut. V červenci 1996 došlo k významným změnám. Kapota byla nyní vyrobena také z oceli, přibýly dva čelní airbagy, nová sedadla, zvětšily se brzdy od firmy Brembo a podvozek byl mírně změkčen, protože původní nastavení bylo pro většinu zákazníků příliš tvrdé. (Dragoun, 2023)

V roce 2002 se představily modely DB7 GT a GTA, které byly nabízeny pouze s uzavřenou karoserií. Premiéru měl model DB7 GT na autosalonu v Birminghamu. Vůz měl stále vidlicový dvanáctiválec o objemu 5,94 litru umístěný vpředu. Model s označením GTA se od GT lišil použitím samočinné převodovky, opět s pěti rychlostmi. Výkon zůstal stejný, 426 koní, a ani ostatní dynamické parametry se nezměnily. Nová skříň převodovky Touchtronic nepřenesla vyšší točivý

moment. GT coupé však posílilo na 324 kW (441 k) a 556 Nm, přestože jeho maximální rychlost zůstala "jen" 296 km/h. Design přední masky byl upraven s použitím "včelích pláství" místo tradičních lišt, a na kapotě se objevily větrací otvory. Zadní víko zavazadelníku bylo vybaveno integrovaným spoilerem. Nově byla instalována pětipaprsková litá kola, za kterými se skrývala vnitřně chlazená kotoučová brzda od firmy Brembo. Podvozek byl také vylepšen. V interiéru byla použita hliníková řadicí páka a přístroje s bílými podklady, a za příplatek byla k dispozici palubní deska obložená uhlíkovými vlákny. Modely GT a GTA se staly "moderní klasikou", protože bylo vyrobeno pouze 302 aut těchto specifikací. Z toho bylo 190 modelů GT, přičemž 64 bylo exportováno do Ameriky. GTA pak přidalo zbývajících 112 exemplářů, z nichž pouhých 19 bylo dodáno na americký trh. (Dragoun, 2023)

3.1.6. Aplikace předpokladů zhodnocení pro model Aston

Martin DB7 GT

Aston Martin je dlouholetým výrobcem sportovních automobilů s bohatou historií přesahující více než 100 let. Historie Aston Martinu začala v roce 1913, kdy Robert Bamford a Lionel Martin založili společnost Bamford & Martin v Londýně. Původně se zaměřovali na prodej vozů značky Singer a servisování automobilů, ale brzy začali provádět také úpravy vozidel. Po válce Aston Martin změnil majitele. V roce 1947 se stal majitelem podnikatel David Brown. Kromě Aston Martinu koupil také značku Lagonda, která se zaměřovala na výrobu luxusních automobilů, čímž spojil obě značky do jednoho podniku a otevřel jim společnou budoucnost. Pod vedením Davida Browna vznikla právě řada odkazující iniciály na jeho jméno a to DB. Celá série těchto modelů je velmi populární a sklídila velký úspěch, jak v prodejkách, tak na závodním okruhu. Oproti předchozímu vozidlu značky Honda, zde mluvíme i zároveň rozhodně o prestižnější automobilce, čímž můžeme faktor výrobce rozhodně označit za splněný. (Bureš, 2020)

Model žádnou technologickou výhodou nedisponoval. Může zde být vnímán pozitivně fakt, že se jedná o jeden z posledních modelů před velkým zásahem z éry Fordu a zároveň, že se jedná o jeden z posledních dvánáctiválcových motorů s manuální převodovkou, co byli vyrobeny. Poslední přidanou hodnotou v tomto faktoru se dá zmínit celkové sportovní nalazení vozu, jízdní vlastnosti s kombinací vzhledu a celkového provedení, které bylo natolik vydařené, že vůz byl často porovnáván s několika modely Ferrari.

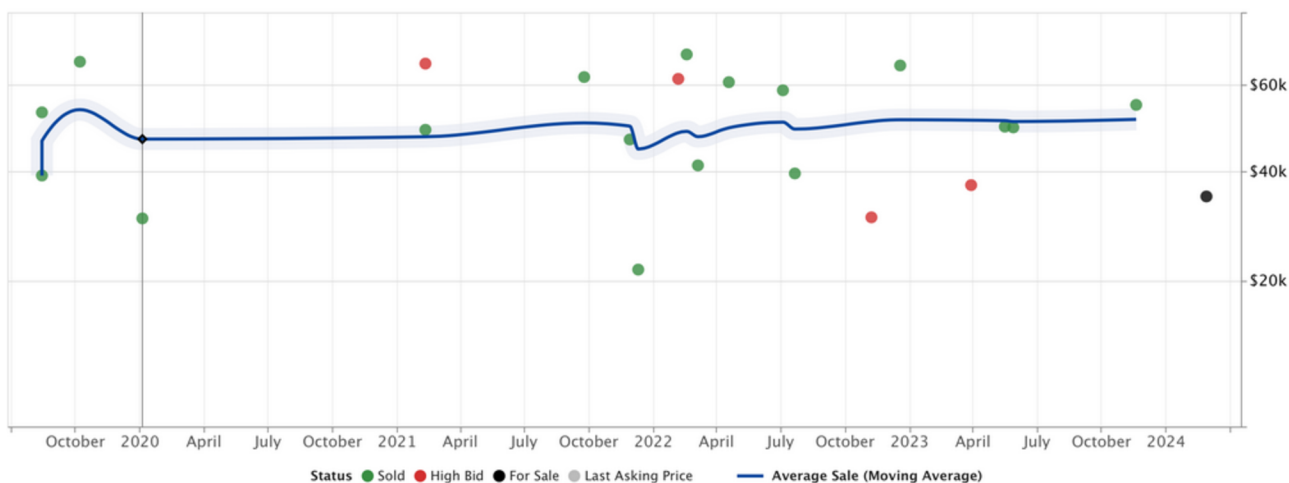
Kritérium se závodní historií bohužel také nemůže být přímo označeno za splněné. Celkově řada Aston Martin DB je známá pro své závodní úspěchy a auta jsou napřímo vyráběna jako sportovní, ale u modelu DB7 GT o úspěšné závodní kariéře mluvit nemůžeme. Například model DB4 GT byl přímo vytvářený jako závodní vůz, ale DB7 GT již ne.

Otázku designu je zde velmi těžké ohodnotit, přestože v nějakých výzkumech vychází model velmi dobře ohodnocen z hlediska vzhledu, nedisponuje žádným vyloženě designovým prvkem, pro který by byl model známý. Pro mnoho lidí zde může být přidanou hodnotou krásně viditelné designové zpracování, ve kterém je jasně vidět odraz dvou výrobců Jaguar a Aston Martin.

Faktor množství je zde rozhodně jedním z rozhodujících s dopadem na zhodnocení, jelikož těchto modelů Aston Martin DB7 GT bylo vyrobeno pouze 190 kusů. Existují i edice, kde bylo vyrobeno kusů ještě méně, ty se však už staly obětí trhového trendu, tudíž cena ani strategie investice by nebyla ve specifikacích investora s malým kapitálem.

3.1.7. Cenová analýza modelu

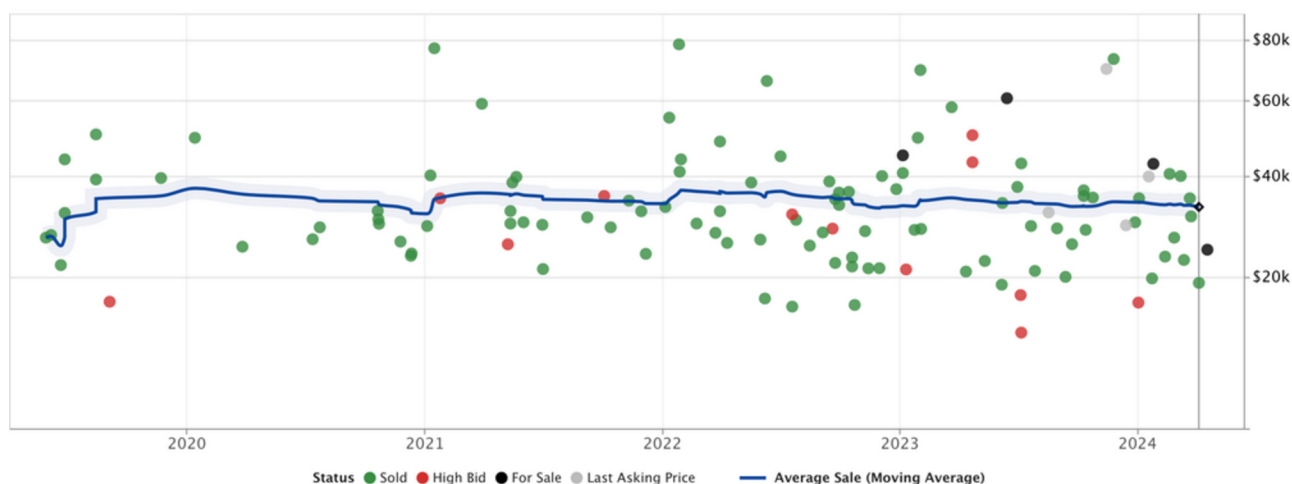
Cena vozu Aston Martin DB7 Vantage, což je model, ze kterého vychází pro investora zvolené DB7 GT se v průměr na základě 100 aukcí v rozmezí let 2019-2024 pohybuje v průměru na částce 33 840 USD, což je v přepočtu zaokrouhlené na stokoruny 804 300 Kč. Verze GT je však o něco dražší, avšak cena je průměrována z důvodu nižšího počtu vyrobených kusů pouze ze záznamu 17 aukcí v průběhu let 2019-2024, průměrná cena vozu je 50 397 USD, v přepočtu po zaokrouhlení na stokoruny je cena 1 197 800 Kč. Průměr ceny vozu Aston Martin GT je průměrem obou vyráběných edic, tudíž GT (manuální převodovka) a GTA (automatická převodovka). (Classic, 2024)



Obrázek 6: Aston Martin DB7 GT & GTA (2002 to 2004)

Zdroj: (Classic, 2024)

Dle grafu si můžeme všimnout velmi malého růstu, přičemž je důležité od sebe rozlišit edice GT a GTA. Naprostá většina vozů pohybujících se nad hranicí průměru jsou právě pro investora zvolenou verzí GT, neboli s manuální převodovkou. Jelikož se jedná o sportovní upravenou edici vozu, dává smysl, že manuální převodovka bude žádanější, jelikož u manuálního převodu dochází k lepšímu propojení řidiče s autem a mnohem větší kontrole, čímž se dá více využít potenciál vozu a požitku z jízdy. (Classic, 2024)



Obrázek 7: Aston Martin DB7 Vantage Volante (1999 to 2004)

Zdroj: (Classic, 2024)

Trh s klasickou „nevylepšenou“ verzí modelu DB7 je však na mírném poklesu. Kdyby investor usiloval o koupi modelu DB7, rozhodně zde můžeme říci, že je z hlediska zhodnocení lepší zvolit model DB7 GT.

3.1.8. Ohodnocení a shrnutí modelu Aston Martin DB7 GT

Vůz Aston Martin bude na základě metody neukončené výrobní série vycházet podobně jako Mazda MX-5 NA, jelikož se stále vyrábějí nové modely řady DB. S rozdílem, že cena nového vozu Aston Martin, který je aktuálně DB12 se pohybuje v základní výbavě v rozmezí 5 až 5,5 milionu korun (Hála, 2023). Tedy vzhledem k možnému budoucímu zhodnocení je evidentní, že u Aston Martinu DB7 GT existuje větší prostor pro růst hodnoty, avšak pouze za předpokladu, že vozidlo bude vykazovat podobné trendy jako Porsche 911, které bylo popsáno v předchozí metodologii. K tomu přispívá fakt, že DB7 GT má silnější atributy, které podporují jeho hodnotu. Aston Martin se již řadí mezi prestižní značky, což naznačuje, že jeho cena by měla být lépe chráněna před případným poklesem v porovnání s vozidly nižší třídy, jako je Mazda. Kombinace této prestiže s omezeným počtem vyrobených kusů zvyšuje potenciální hodnotu Aston Martinu ještě více. Přestože nelze jednoznačně spekulovat o ceně vozu za 30 nebo dokonce 50 let, ať už v důsledku ukončení sériové výroby nebo jiných faktorů, je patrné, že u vozidel prestižních značek existuje vyšší potenciál růstu hodnoty spojený s nižším rizikem. Tento jev je úzce spojen s počáteční pořizovací cenou, která je pro investory klíčovým aspektem při posuzování dlouhodobého investičního potenciálu automobilu.

3.2. Investor s velkým kapitálem

Očekávaným postupem pro investora disponujícího velkým kapitálem je akvizice vozidla, které je již ovlivněno trhem a etablováno jako prestižní investiční automobil. Tento investor má tendenci vyhledávat vozidla, která již prokázala dlouhodobý růst hodnoty a jsou široce uznávána ve společnosti investičními sběrateli. Zároveň je povědomí si sociálního statusu spojeného s vlastnictvím takového vozidla, které je obecně známé a respektované. S ohledem na finanční prostředky k dispozici velkému investorovi není pořízení vozidla v hodnotách až desítek milionů korun nijak výjimečné. Takový investor často disponuje vysokým kapitálem nebo je majitelem velkého podniku, což mu umožňuje diversifikovat své investiční portfolio a hledat alternativní způsoby zhodnocení volných finančních prostředků. Výběr automobilu pro velkého investora je

pečlivě promyšlen a často probíhá prostřednictvím aukcí. Ačkoli tato metoda není nejlevnější, je preferována kvůli obvyklé praxi v prodeji a nákupu těchto vzácných vozidel. Investiční vozidla pro velké investory jsou vybírána z řad nejuznávanějších a nejlegendárnějších modelů automobilů a veteránů na světě, což zajišťuje vysokou jistotu v dlouhodobém růstu hodnoty a prestiži spojené s vlastnictvím těchto automobilů.

3.2.1. Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“

Model SL patří mezi nejznámější a nejcharakterističtější vozy značky Mercedes-Benz a je rovněž jedním z nejdéle vyráběných modelů, hned po třídě S (Hála, 2022). Automobilka Mercedes v roce 1954 představila na International Motor Sports Show v New Yorku model označený kódem W198, který je dnes známý jako 300 SL „Gullwing” - 300 podle třílitrového objemu motoru, SL jako Sport Leicht a Gullwing podle charakteristických dveří ve tvaru racčích křídel. Výroba vozu se pohybovala v letech 1954 až 1967. Tento vůz okamžitě získal velkou popularitu. Navzdory inspiraci závodními modely byl jeho design složitější, ale základní koncept hliníkového prostorového rámu, který umožňoval použití těchto dveří, zůstal zachován. Vůz byl větší a luxusnější, ale stále si udržoval svou lehkost, zejména v porovnání s dnešními standardy - vážil 1 093 kg. Přestože byl určen pro veřejné silnice, jeho koncept se výrazně lišil od současných vozů. (Bednář, 2015)

Automobil v designu silně připomínal tehdejší sportovní prototypy, jezdících po světových závodních tratích. Časem se stal jedním z nejvýznamnějších sportovních vozů určených pro silnici. K jeho významu přispěly jak ikonické "racčí dveře", tak i fakt, že v dané době šlo o jeden z nejrychlejších automobilů na silnici. Je málo známé, že model 300 SL měl také významný finanční dopad, neboť pomohl zachránit automobilku před bankrotem. Po skončení druhé světové války totiž zájem o luxusní vozy klesal, což vedlo k potřebě něčeho nového a osvěžujícího, co by oživilo stuttgartskou nabídku vozidel a znovu přitáhlo zájem zákazníků o automobily prestižních značek. Na základě závodní historie a zkušenosti z nejnáročnějších tratí světa, jako jsou Nordschleife, Le Mans nebo náročný distanční závod Carrera Panamericana, se stává jasné, že nákup vozu Mercedes-Benz 300 SL nebyl promarněnou investicí. Či je tomu tak dodnes nám ukáže analýza vozu. (Hála, 2022)

3.2.2. Aplikace předpokladů zhodnocení pro model

Mercedes-Benz SL 300

Mercedes-Benz, založený firmami Daimler Motoren Gesellschaft a Benz & Cie., je německá obchodní značka vyrábějící automobily, nákladní vozidla, tahače a autobusy. Společnost vznikla po sloučení a nesla název Daimler-Benz AG. Její luxusní vozy jsou dnes známé ikonickým logem třícípé hvězdy v kruhu. Hlavní vliv na vznik značky Mercedes měl rakouský obchodník a vášnivý automobilový nadšenec Emil Jellinek. Použil jméno své dcery Mercédès jako pseudonym pro svůj tým a jezdce při závodech s vozy od Daimler-Motoren-Gesellschaft. Když objednal nový závodní vůz od německé automobilky DMG, vznikl model Mercedes 35 PS, a toto produktové označení bylo 26. září 1902 zapsáno jako ochranná známka. Donedávna byli vozy Mercedes a obecně značka považovaná za jednu z luxusních (Srovnátor, 2021). Mercedes v dnešní době svou nabídku modelů automobilů velmi rozšířil a nyní by se dalo hovořit o obecně dostupné značce střední třídy, samozřejmě záleží na modelu. Kdybychom Mercedes postavili mezi výrobce předešlých zkoumaných vozů, tudíž Mazda a Aston Martin, stále vidíme velmi značné rozdíly v prestižnosti. Přestože je značka Mercedes brána jako prestižnější nežli například Mazda, tak oproti Aston Martinu nebo třeba Ferrari či Bugatti hovoříme o neprestižním výrobcu. Otázku prestižnosti a celkové ohodnocení faktoru bych nechal spíše neutrální. Tudíž bych faktor nepřijmul, ale ani vyloženě neodmítnul.

Z hlediska technologie byl vůz velmi výjimečný. Pod kapotou vozu se nechází třilitrový motor bez karburátoru a jako první vůz na světě měl ve své výbavě vstřikování paliva Bosch. Motor je také skloněn o 45 stupňů doprava, aby se vešel pod nízkou kapotu modelu 300 SL, a je vybaven mazáním se suchou olejovou vanou. Jeho výkon činí 215 koní, které se později ve verzi Roadster zvýšil až na 225 koní, což je téměř dvojnásobek výkonu šestiválce použitého v čtyřdveřové variantě modelu „třístovka“. Díky tomu dosahovala maximální rychlost až 260 km/h v závislosti na převodových poměrech, což mu vyneslo titul nejrychlejšího sériového silničního vozu světa. Aerodynamika hrála klíčovou roli při dosahování vysokých rychlostí, i když se karoserie mohla jevit členitě. Aerodynamický odpor byl při vývoji zásadní. Proto byly nad všemi čtyřmi koly umístěny lišty, které nebyly pouze designovými prvky, ale sloužily jako aerodynamická křídélka. I když je Gullwing slavný především pro svůj vzhled, důležitá byla zejména jeho funkčnost. (Bednář, 2015)

Závodní kariéra je další věcí, kterou je model známý. Navzdory svému nízkému výkonu byl tento automobil velmi úspěšný. V roce 1952 vyhrál závody jako 24h Le Mans, v Bern-Bremgartenu,

na Nürburgringu a závod Eifelrennen. Na Mille Miglia pak vozy obsadily druhé a čtvrté místo, vše v jediném roce. Tyto závody patří k jedním z nejznámějších a automobil se tímto zapsal do historie. Těmito fakty se dá faktor úspěšné závodní kariéry považovat rozhodně za splněný.

Design je hlavní věcí, kterou je Mercedes Benz 300 SL známý. Zejména jsou to ikonické již vícekrát zmiňované vyklápěcí dveře, které připomínají křídla racka. Dle tohoto designového prvku vznikla přezdívka vozu Gullwing. Dále znovu zmiňované blatníky, které nebyli jen designem, ale funkční složkou aerodynamiky. Původně ani dveře nebyli takto dělané kvůli designu. Celkově je vůz svým provedením velmi jedinečný. (Bednář, 2015)

Tabulka níže ukazuje 10 nejlepších vzhledů klasických automobilů všech dob podle společnosti Total Car Score, která hodnotí a zkoumá automobily. Zároveň je zde uvedeno, kolikrát se daný model vyskytuje ve vzorkové skupině celého výzkumu.

Year	Make	Model	# Observations
1954	Mercedes-Benz	300SL	270
1961	Ferrari	250 GT	286
1963	Chevrolet	Corvette	186
1964	Aston Martin	DB5	12
1965	Jaguar	E-Type	26
1966	Ford	GT40	2
1967	Ferrari	275 GTB/4	2
1970	Dodge	Challenger R/T	44
1971	Lamborghini	Miura SV	63
1973	Porsche	911 Carrera RS	29
Total			920

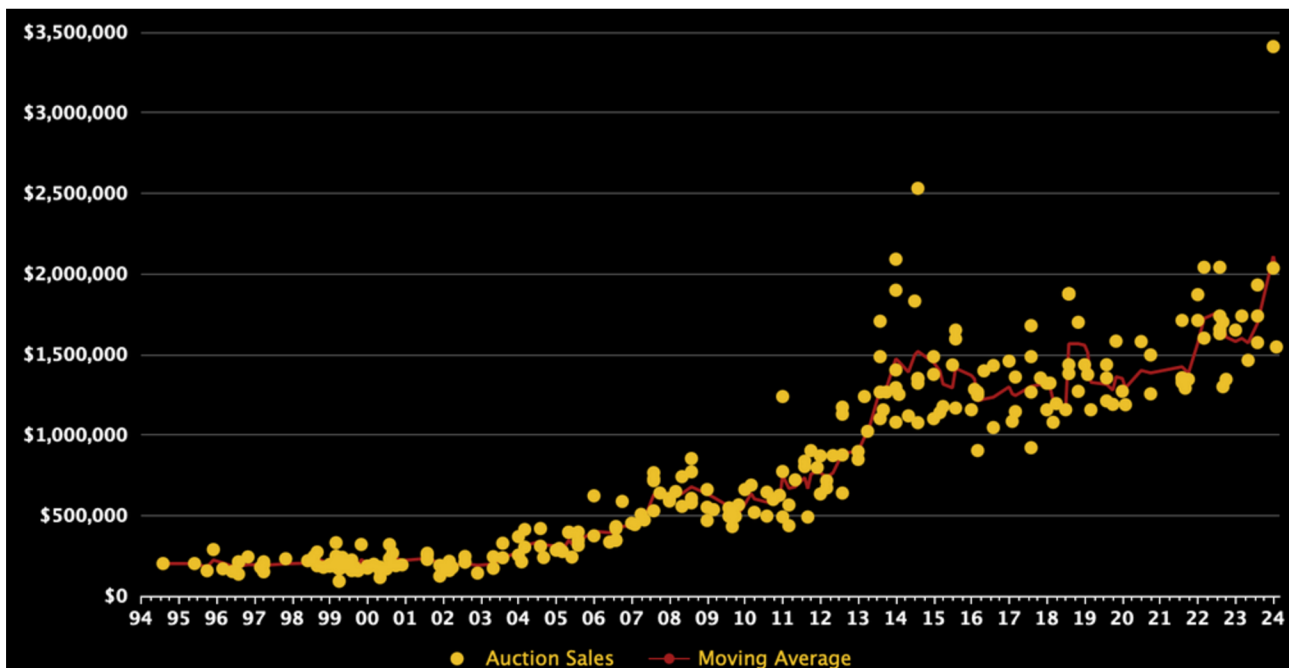
Obrázek 8: Top 10 nejhezčích aut v historii
Zdroj: (Laurs a kol., 2019)

Dle tabulky můžeme vidět, že pro velkého investora analyzovaný Mercedes se nachází na první příčce. Na druhém místě zde byl také velmi známí vůz pro svůj design a závodní kariéru a to Ferrari 250 GT. Na základě pozorování můžeme vidět, že celkový výzkum obsahoval tyto dva modely nejhojněji. Výpovědní hodnotu to má takovou, že jedinečný vzhled byla velká proměnná, která velmi přispívá a přispěla investičnímu potenciálu vozu.

Celkový počet výroby Mercedesů 300 SL přesáhl 3 200 kusů, přičemž převažovala kategorie Roadsterů, kterých bylo přes 1 800. Tyto modely byly představeny v roce 1957 jako nástupci Gullwingu. Od roku 1955 byla také vyráběna menší, cenově dostupnější a méně luxusní verze s názvem 190 SL Roadster, která byla vybavena čtyřválcovým motorem. Tudíž kusů analýzou sledovaného vozu, neboli model 300 SL (Gullwing) je okolo 1800. (Bednář, 2015)

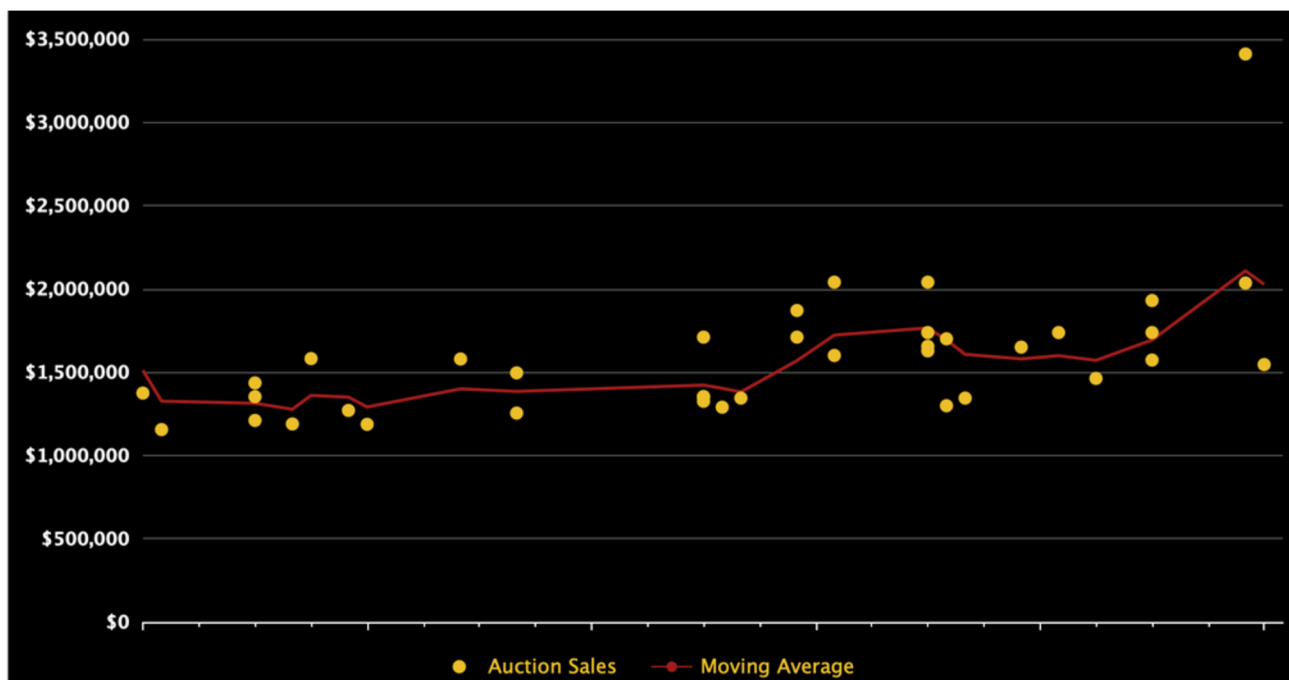
3.2.3. Cenová analýza modelu

Jelikož se jedná již přímo o veterána (dle České klasifikace) a navíc vůz ovlivněn trendem trhu, bude se cena výrazně lišit od předchozích modelů. Zároveň se jedná o automobil analyzovaný pro velkého investora, tudíž předpokládáme kapitál, ke kterému průměrný člověk přístup nemá nebo minimálně by pro něj bylo nesmyslné ho vložit do investičního vozu. Pokud bychom zase volili dobrý stav vozu, jak bylo v úvodu řečeno, pohybovali bychom se dle analýzy stránek K500.com okolo částky 1 500 000 USD, což je v přepočtu 35 652 000 Kč. Tento vůz však nebude pravděpodobně k dostání na obyčejných bazarových stránkách, ale jeho koupě se bude provádět ve většině případech pomocí aukce, kde je cena většinou vyšší, ale také mnohem větší bezpečnost a jistota koupě v požadovaném stavu a zachování. (K500, 2024)



Obrázek 9: Mercedes-Benz 300 SL `Gullwing` (1954-1957) – za celou dobu
Zdroj: (K500, 2024)

Zde můžeme vidět, že model 300 SL je ve velkém cenovém růstu, který stále stoupá. U modelů trhem ovlivněných a velmi známých je zároveň o něco jednodušší a přesnější analýza, jelikož je mnoho dat s výpovědní hodnotou než u předchozích modelů. Na základě indexu ve 20 letém rozmezí je viditelné, že kdo vůz zakoupil kolem roku 2000 nyní rozhodně své finance neztratil a pravděpodobně ještě dlouho neztratí.



Obrázek 10: Mercedes-Benz 300 SL `Gullwing` (1954-1957) – 5 let
Zdroj: (K500, 2024)

Dle posledních záznamů z aukcí v rozmezí 5 let můžeme dokonce vidět, že trend opravdu spolu s hodnotou vozidla stále stoupá. A během posledních 5 let dokonce silně vzrostl přes průměrný cenový odhad vozu. Na základě dat se situace jeví taková, že pokud by investor zakoupil automobil ještě nyní v dohledné době, stihne ještě „naskočit do rozjetého vlaku“ a investice se stále zhodnotí.

3.2.4. Ohodnocení a shrnutí modelu Mercedes-Benz

300 SL „Gullwing“

Investice do modelu Mercedes-Benz SL se jeví jako velmi výhodná a relativně bezpečná z hlediska růstu hodnoty. I při pesimistickém scénáři by pravděpodobně docházelo k mírnému růstu hodnoty vozu, který by následně stagnoval. Díky výjimečnosti tohoto modelu lze očekávat minimálně uchování hodnoty s růstem odpovídajícím inflaci. Kromě prestiže spojeného se značkou Mercedes-Benz jsou splněny také další klíčové faktory, což zvyšuje šance investora na zhodnocení. Model SL patří mezi těžce dosažitelné a jedinečné vozy, což dále podporuje jeho atraktivitu na trhu. S ukončením výroby třídy SL a zároveň s jeho výjimečností a jedinečností prakticky neexistuje žádný limit, který by omezoval likviditu tohoto vozidla. Cena nejnovějších modelů třídy SL již dávno převýšila ceny starších modelů, což dále posiluje atraktivitu a investiční potenciál tohoto modelu.

4. Celkové shrnutí a doporučení investorovi

Dle rozdělení na investora s malým kapitálem a velkým kapitálem se investice jeví výhodnější a hlavně bezpečnější/jistější pro investora s velkým kapitálem. Přičemž je zde velmi důležitá proměnná faktorů. Dle výzkumu vychází, že je důležité mít splněné alespoň 3 z 5 faktorů, přičemž všechny se jeví jako stejně důležité. Kdybychom měli rozdělit doporučení na oba investory zvlášť, rozhodně bych investorovi s malým kapitálem doporučil vyhledat vůz s menším počtem vyrobených kusů, což je takový základ. Pravděpodobně když bude investovat do vozu trendem neovlivněným, což bychom mohli i přirovnat ve shrnutí do vozu, který nebude mít všechny nebo skoro všechny předpoklady pro zhodnocení splněné (jelikož takový vůz se pravděpodobně trhu neschová), rozhodně bych doporučil vyhledávat vozy prestižních značek.

2013-2018	Ferrari	LaFerrari	Coupe, Ope...	Hypercar	2.4 secs	217mph	83 ***	COLLECT
2013-2015	McLaren	P1	Coupe	Hypercar	2.8 secs	217mph	80 ***	COLLECT
2013-2015	Porsche	918 Spyder	Coupe, Ope...	Hypercar	2.6 secs	214mph	81 ***	COLLECT
2011-2012	Lexus	LFA	Coupe	Hypercar	3.6 secs	200mph	86 ***	COLLECT
2010-2012	Ferrari	599 GTO	-	Hypercar	3.3 secs	208mph	80 ***	COLLECT
2005-2015	Bugatti	Veyron	Coupe	Hypercar	2.6 secs	253mph	65 ***	COLLECT
2004-2007	Porsche	Carrera GT	Convertibl...	Supercar	3.9 secs	205mph	65 ***	COLLECT
2004-2006	BMW	M3 CSL	Coupe	Getaway Ca...	4.9 secs	155mph	33 ***	COLLECT
2004-2005	Maserati	MC12	Coupe	Hypercar	3.8 secs	205mph	69 ***	COLLECT
2003-2010	Mercedes-Benz	SLR McLaren	Coupe	Supercar	3.4 secs	208mph	45 ***	COLLECT
2002-2004	Ferrari	Enzo	Coupe	Hypercar	3.7 secs	220mph	70 ***	COLLECT
2001-2007	Aston Martin	Vanquish	Coupe	Grand Tour...	4.8 secs	190mph	50 ***	COLLECT
2000-2003	BMW	Z8	Convertibl...	Film Star,...	4.2 secs	155mph	40 ***	COLLECT
1998-2002	BMW	Z3 M Coupe	Coupe	Grand Tour...	5.3 secs	155mph	31 ***	COLLECT
1998-1999	Mercedes-Benz	CLK-GTR	Convertibl...	Hypercar	3.8 secs	199mph	80 ***	COLLECT
1996-2001	Ferrari	550 Maranello	Coupe	Grand Tour...	4.2 secs	199mph	32 ***	COLLECT
1996-2000	Lotus	Elise S1	Convertibl...	Popular Cl...	5.8 secs	127mph	22 ***	COLLECT
1996-1998	Porsche	GT1	Coupe	Hypercar	3.7 secs	205mph	80 ***	COLLECT
1995-1998	Porsche	GT2	Coupe	Supercar	3.9 secs	187mph	65 ***	COLLECT
1995-1997	Ferrari	F50	Convertibl...	Hypercar	3.7 secs	202mph	70 ***	COLLECT
1995-1997	Porsche	911 (993) Turbo	Coupe	Grand Tour...	4.4 secs	180mph	54 ***	COLLECT
1995-1996	Porsche	911 (993) Carrera RS	Coupe	Grand Tour...	5.0 secs	172mph	50 ***	COLLECT
1994-1998	McLaren	F1	Coupe	Hypercar	3.2 secs	242.95mph	85 ***	COLLECT
1994-1995	Audi	RS2	Station Wa...	Wolf in Sh...	4.8 secs	162mph	35 ***	COLLECT
1993-1998	Porsche	911 (993)	Convertibl...	Grand Tour...	5.4 secs	171mph	31 ***	COLLECT
1992-2000	Aston Martin	Vantage	Coupe	Grand Tour...	4.6 secs	186mph	65 ***	COLLECT
1992-1996	BMW	850	Coupe	Grand Tour...	6.0 secs	155mph	25 ***	COLLECT
1992-1996	Dodge	Viper	Convertibl...	Grand Tour...	4.3 secs	180mph	30 ***	COLLECT
1992-1995	Bugatti	EB110 GT	Coupe	Supercar	3.5 secs	212mph	65 ***	COLLECT

Obrázek 11: Přehled náhodných automobilů z celého průvodce K500

Zdroj: (K500, 2024)

Když se podíváme na tabulku, kde je výčet pár příkladů vozů od různých značek, můžeme si všimnout (před nápisem COLLECT) čísla, u kterého jsou tři tečky. Jedná se o ohodnocení vozu na základě investičního potenciálu a všech ostatních faktorů se zhodnocením souvisejících, vypracované od stránky K500.com. Hodnocení je zpracováno na škále od 0 do 100 bodů. Je zde patrné, že hodnocení nad 50 bodů mají pouze vozy prestižních značek. Není to sice pravidlem, ale rozhodně můžeme říci, že tyto automobily určitě budou i ve mnohem větším množství příkladů převyšovat ve zhodnocení automobily neprestižních značek. U malého investora se zde rozhodně nebude jednat o Ferrari či Bugatti, ale například o Aston Martin, Porsche, Jaguar a podobné dostupnější prestižní výrobce. Na základě zkoumání se to dle mého osobního nároku jeví rozhodně jako takový záchraný bod, který se s větší jistotou ochrání vůz před poklesem hodnoty, samozřejmě ve spojení s menším počtem vyrobených kusů. Určitě by pak bylo dobré mít kromě předpokladu výrobce a počtu kusů, alespoň ještě jeden faktor navíc, což si nejsem jistý, zda už by se na druhou stranu ukrylo před vlivem trhu. Jelikož jakmile bychom měli vůz od prestižního výrobce a malým počtem vyrobených kusů a nějakou významnější závodní historií, výjimečným designem a nebo technologickou výhodou, pravděpodobně už by vůz byl ovlivněn trhem a kapitál malého investora by na pořízení nestačil. Tudíž se s velkou pravděpodobností budou volby velkých investorů a malých investorů lišit i zároveň v počtu splněných předpokladů pro zhodnocení u jejich vybraných vozů. Investor s velkým kapitálem bude klást důraz, na co nejvíce splněných předpokladů a investor s malým kapitálem, na co nejvíce splněných předpokladů, ale zároveň neovlivněnou cenu vozu trhem nebo alespoň, co nejméně ovlivněnou.

Samozřejmě investování do veteránů či automobilů (co se v budoucnu stanou veterány) s sebou zároveň nese i stránku emoční, která již měřitelná není. V praxi by to mohlo vypadat tak, že investor může dát přednost vozu, který ví, že takové zhodnocení oproti ostatním, které by měl na výběr mít nebude, ale určitý model nebo značka je pro něj tak moc veliká srdcová záležitost, že investici bude považovat za mnohem úspěšnější kvůli emočnímu pocitu vlastnictví tohoto vozu. Nicméně toto vychází i z celkové definice investování popisované v teoretické části. Nejedná se pouze o pointu zhodnocení peněžních prostředků do budoucna, ale může se jednat i o investování volných peněžních prostředků za účelem jakéhokoliv benefitu do budoucna pro investora.

Závěr

Cílem bakalářské práce bylo ověření hypotézy, že investování do veteránů je vhodné pouze pro velké investory disponující vysokým kapitálem. Dílčím cílem bylo identifikovat hlavní předpoklady pro takovou investici, zjistit jejich významnost v kontextu cenové analýzy a posoudit celkový potenciální růst hodnoty vozidla.

Na základě výzkumu a analýzy provedené v této bakalářské práci lze konstatovat, že investování do veteránů je pro velké investory s vysokým kapitálem vhodnější a bezpečnější volbou, jelikož mají možnost vybírat z širšího spektra vozidel a lépe minimalizovat rizika spojená s touto formou investicí. Klíčovými faktory pro úspěšnou investici jsou splnění určitých předpokladů, z nichž alespoň tři z pěti se jeví jako rozhodující pro potencionální zhodnocení vozidla v kombinaci s přiměřeným rizikem. Navíc, pokud bychom rozdělili doporučení na oba typy investorů zvláště, pro investora s malým kapitálem by bylo výhodné a zásadní hledat vozy s menším počtem vyrobených kusů a značek, které jsou prestižní, ale zároveň dostupnější. Tato strategie poskytuje jistotu, že investovaný kapitál bude lépe chráněn před možným poklesem hodnoty vozidla. Investor s velkým kapitálem má možnost vybírat z širšího spektra vozidel, včetně těch s výraznější závodní historií, výjimečným designem nebo technologickou výhodou. Díky možnosti většího spektra, vyšším finančním prostředkům a neomezení se pouze na vozidla trendem neovlivněná má i mnohem větší přístup k datům a je tudíž mnohem jednodušší si o vozidle zjistit mnoho informací, jak z hlediska technické stránky, tak z hlediska cenového vývoje. Analýza dále ukázala, že prestižní značky automobilů mají tendenci se lépe zhodnocovat, což je důležitý aspekt pro investory obou kategorií. Zároveň je zřejmé, že vozy s vyšším ohodnocením mají větší potenciál růstu hodnoty, což je příznivé pro investora s větším kapitálem. Nicméně je třeba zdůraznit, že investování do veteránů nebo historických automobilů může být také ovlivněno emocemi a osobními preferencemi investorů, což nelze zanedbat a ani žádným způsobem znázornit či zobrazit ve výsledném hodnocení. Celkově lze tedy konstatovat, že strategie investování do veteránů je komplexní a vyžaduje pečlivé zvážení různých faktorů, včetně finančních prostředků, osobních preferencí a trendů na trhu. Pouhé zhodnocení finančních prostředků není jediným kritériem pro úspěšnost investice, a proto je důležité brát v úvahu také emocionální aspekty spojené s vlastnictvím historického vozidla. Z čehož plyne, že pro oba typy investorů je však důležité mít dobře definovanou strategii a zohledňovat nejen finanční, ale i emocionální aspekty této investice.

Celkově by bylo vhodné rozšířit rozsah bakalářské práce o další odvětví či témata, která by poskytla doplňující informace a přispěla k vytvoření komplexnějšího pohledu na zkoumanou problematiku. Takové rozšíření by umožnilo hlubší porozumění analýze a interpretaci dat, které by mohly být získány z dalších zdrojů či studií. Zahnutí dalších odvětví nebo témat by mohlo obohatit diskusi a poskytnout širší kontext pro vyvození závěrů z provedeného výzkumu. Tím by se zvýšila relevance práce a rozšířily by se možnosti jejího využití v praxi. Výzkum se zaměřil výhradně na finanční aspekty a související faktory, které ovlivňují finanční hodnotu. Další rozšíření práce by mohlo zahrnovat celkovou analýzu, která by zohlednila náklady spojené s dopravou, opravami nebo renovací vozidla či pojištění. Tématem by mohlo být doporučení ohledně zápisu vozidla a obecné rady týkající se nákupu v různých zemích, kde by se zkoumala možnost daňové optimalizace a dalších faktorů, které by mohly ovlivnit výhody a nevýhody pořízení vozidla v dané zemi. Posledním návrhem na rozšíření by mohlo být zkoumání budoucího vývoje veteránů a vlivu nových norem, jako jsou normy Euro. Aktuálním tématem je například zavedení nového benzínu E10 na čerpacích stanicích, který obsahuje biosložky, jež mohou mít negativní dopad na starší vozidla. Výzkum by se zde mohl zaměřit na to, jaký vliv tyto změny budou mít na existenci veteránů a jak by mohly ovlivnit jejich budoucnost.

Seznam internetových zdrojů

RAŠKA, 2023. Investování jednoduše: 1# Co je to investování ?. online. *Portu magazín*, 19.09.2023 [2023-09-19]. Dostupné z: <https://magazin.portu.cz/investovani-jednoduse-3-rozdil-mezi-investovanim-a-sporenim/>

BÁRTA a kol., 2020. Finanční investice. online. *Magazín KLIF*, 14.12.2020 [2020-12-14]. Dostupné z: <https://www.klidvefinancich.cz/slovník/financni-investice/>

PURPLE TRADING, 2023. *Co jsou finanční trhy?*. online. Purple Trading, 04.05.2023 [2023-05-04]. Dostupné z: <https://www.purple-trading.com/cs/co-jsou-financni-trhy/>

ALTAXO, 2016. *Reálné investice*. online. Altaxo, 02.12.2016 [2016-12-02]. Dostupné z: <https://www.altaxo.cz/zacatek-podnikani/podnikani-obecne/realne-investice>

ČNB, 2024, *Prognóza ČNB – jaro 2024*. online. Česká národní banka, 02.05.2024 [2024-05-02]. Dostupné z: <https://www.cnb.cz/cs/menova-politika/prognoza/>

KUDLÁČEK, 2024. Investiční trojúhelník – riziko, likvidita, návratnost a vztah mezi nimi. online. *Finex*, 18.04.2024 [2024-04-18]. Dostupné z: <https://finex.cz/investicni-trojuhelnik-riziko-likvidita-navratnost/>

KUDLÁČEK, 2022. Návratnost investice: Co to je? Jakou můžeme očekávat návratnost od jednotlivých tříd aktiv?. online. *Finex*, 07.07.2022 [2022-07-07]. Dostupné z: <https://finex.cz/navratnost-investice/>

Kudláček, 2022. Likvidita: Co to je? Proč je pro vás jako investora důležitá?. online. *Finex*, 29.06.2022 [2022-06-29]. Dostupné z: <https://finex.cz/likvidita-co-to-je-proc-je-pro-vas-jako-investora-dulezita/>

KUDLÁČEK, Patrik a Tomáš T, 2023. Investiční riziko – Proč jej podstupovat a jak ho minimalizovat?. online. *Finex*, 20.12.2023 [2023-12-20]. Dostupné z: <https://finex.cz/investicni-riziko-proc-jej-podstupovat-a-jak-ho-minimalizovat/>

RONDAINVEST, 2023. *Jak vyzrát na trh alternativních investic*. online. Ronda Invest, 05.05.2023 [2023-05-05]. Dostupné z: <https://rondainvest.cz/media/jak-vyzrat-na-trh-alternativnich-investic/>

CZECHCRUNCH, 2022. *Alternivní investice*. online. Czech Crunch, 2022. Dostupné z: <https://cc.cz/pruvodceinvestora/alternivni-investice/>

AUTOREVENUE, 2019. *Od kdy je auto veterán? Zelené značky ušetří peníze, nezískáte je však snadno*. online. AutoRevenue.cz, 15.08.2019 [2019-08-15]. Dostupné z: <https://www.autorevue.cz/od-kdy-je-auto-veteran-podminky-cena-testace-vyhody-zelenych-znacek>

SHEENPANELSERVICE, 2023. *When is a car considered to be a classic?*. online. sheengroup.com, 01.11.2023 [2023-11-01]. Dostupné z: <https://www.sheengroup.com.au/resources/when-is-a-car-considered-to-be-a-classic>

ČESKÁ TISKOVÁ KANCELÁŘ, 2024. *Berkshire Hathaway miliardáře Buffetta dosáhla rekordního čistého zisku*. online. novinky.cz, 24.02.2024 [2024-02-24]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/ekonomika-berkshire-hathaway-miliardare-buffetta-dosahla-rekordniho-cisteho-zisku-40461961>

PATRIA, 2016. *Warren Buffett*. online. patria.cz, 22.03.2016 [2016-03-22]. Dostupné z: <https://www.patria.cz/slovník/526/warren-buffett.html>

DOBEŠ, Vojtěch, 2020. *Jak na investice do starých aut. S využitím mouder Warrena Buffetta*. online. peníze.cz, 15.07.2020 [2020-07-15]. Dostupné z: <https://www.penize.cz/investice/417855-jak-na-investice-do-starych-aut-s-vyuzitim-mouder-warrena-buffetta>

PLAUT, Alison, 2023. *Investing in Classic Cars: Ultimate 2023 Guide*. online. Benzinga, 06.08.2023 [2023-08-06]. Dostupné z: <https://www.benzinga.com/money/investing-in-classic-cars>

PROGRESSIVE, 2024. *A guide to buy classic cars*. online. progressive.com, 2024. Dostupné z: <https://www.progressive.com/answers/buying-classic-cars/>

SIEGFRIED, Eva, 2023. Classic car prices slightly on the rise. online. VDA, 04.11.2023 (2023-11-04). Dostupné z: https://www.vda.de/en/press/press-releases/2023/230411_PM_Classic-car-prices-slightly-on-the-rise

K500, 2024. How We Calculate Index. online. K500.com, 2024. Dostupné z: <https://k500.com/how-we-calculate-the-index>

ŠTAIDL, Ondřej, 2019. Mazda MX-5 je už 30 let nejoblíbenější roadster světa. online. automobilrevenue.cz, 24.07.2019 [2019-07-24]. Dostupné z: https://www.automobilrevenue.cz/rubriky/testy/predstavujeme/mazda-mx-5-je-uz-30-let-nejoblibenejsi-roadster-sveta_47350.html

K500, 2024. 1990-1998 MX-5 NA. online. K500.com, 2024. Dostupné z: <https://k500.com/the-guide-car/mazda-mx-5-na>

KURZYCZ, 2024. Dolar, Americký dolar USD, kurzy měn. online. kurzy.cz, 15.04.2024 [2024-04-15]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/kurzy-men/nejlepsi-kurzy/USD-americky-dolar/>

CLASSIC.COM, 2024. Mazda MX-5 Miata 'Special Edition' – NA (1991 to 1991). online. classic.com, 26.04.2024 [2024-04-26]. Dostupné z: <https://www.classic.com/m/mazda/mx-5-miata/na-1st-gen/special-edition/>

MOSS MIATA, 2020. Registries of Special and Limited Production U.S. Miatas. online. Moss Miata, 04.12.2020 [2020-12-04]. Dostupné z: <https://www.miata.net/faq/registries.html>

DRAGOUN, Aleš, 2023. Aston Martin DB7 (1993-2003): Šestiválce a V12 z Bloxhamu. online. auto.cz, 12.03.2023 [2023-03-12]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/aston-martin-db7-1993-2003-sestivalce-a-v12-z-bloxhamu-147902>

BUREŠ, David, 2020. Historie Aston Martinu: Britský výrobce zbankrotoval několikrát, krásná auta ale staví dál. online. auto.cz, 12.03.2020 [2020-03-12]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/historie-aston-martinu-britsky-vyrobce-zbankrotoval-nekolikrat-krasna-auta-ale-stavi-dal-133656>

CLASSIC, 2024. Aston Martin DB7 GT & GTA (2002 to 2004). online. classic.com, 30.04.2024 [2024-04-30]. Dostupné z: <https://www.classic.com/m/aston-martin/db7/gt-gta/>

HÁLA, Patrik, 2023. James Bond se už nemůže dočkat: Nový Aston Martin DB12 je sporták oděný do smokingu. online. garáž.cz, 26.05.2023 [2023-05-26]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/novinky-james-bond-se-uz-nemuze-dockat-novy-aston-martin-db12-je-sportak-odeny-do-smokingu-21010349>

HÁLA, Patrik, 2022. Mercedes 300 SL „Gullwing“ z roku 1955 – Nový rekordman?. online. *garáž.cz*, 20.01.2022 [2022-01.2022]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/zajimavosti-prodej-aut-mercedes-300-sl-gullwing-z-roku-1955-novy-rekordman-2100755635>

BEDNÁŘ, Marek, 2015. Mercedes 300 SL Gullwing byl první silniční závodák, sexy vzhled je jen bonus. online. *autoforum.cz*, 28.03.2015 [2015-03-28]. Dostupné z: <https://www.autoforum.cz/fascinace/mercedes-300-sl-gullwing-byl-prvni-silnicni-zavodak-sexy-vzhled-je-jen-bonus/>

SROVNÁTOR, 2021. 100 let ikonického symbolu Mercedes-Benz. online. *srovnator.cz*, 22.11.2021 [2021-11-22]. Dostupné z: <https://www.srovnator.cz/clanky/100-let-znaku-mercedes-benz/>

HOFFMAN, Sebastian, 2018. The Integration of Classic Cars as an Alternative Investment in Wealth Management Environments and the Possible Influence of Behavioral Finance. online. *European Journal of Multidisciplinary Studies*, vol. 3, no. 3, s. 6-14. ISSN 2414-8385. Dostupné z: <https://doi.org/10.26417/ejms.v3i3.p6-14>.

LE FUR, Eric, 2023. Risk and return of classic car market prices: passion or financial investment? online. *Journal of Asset Management*, vol. 24, no. 1, s. 59-68. ISSN 1470-8272. Dostupné z: <https://www.proquest.com/docview/2774366676/620C7480AAED4DFDPQ/2?accountid=17116&parentSessionId>

LAURS, Dries a Luc RENNEBOOG, 2019. My kingdom for a horse (or a classic car). online. *Journal of International Financial Markets, Institutions and Money*, vol. 58, s. 184-207. ISSN 1042-4431. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1042443118303639?via%3Dihub>.

LEWANDOWSKI, Jürgen, 2021. Lifestyle Investments in classic cars: Not all cars that glitter are gold. Online. *LGT*, 08.01.2021 [2021-01-08]. Dostupné z: <https://www.lgt.com/ch-en/market-assessments/insights/lifestyle/investments-in-classic-cars-not-all-cars-that-glitter-are-gold-49292>

Seznam ilustrací

MF, 2015. *Finanční gramotnost aneb Proč se finančně vzdělávat?*. online. Ministerstvo financí. Aktualizováno 13/02/2015 [2015-02-13]. Dostupné z: <https://financnigramotnost.mfcr.cz/cs/investice/investice-obecne>

SIEGFRIED, Eva, 2023. Classic car prices slightly on the rise. online. VDA, 04.11.2023 (2023-11-04). Dostupné z: https://www.vda.de/en/press/press-releases/2023/230411_PM_Classic-car-prices-slightly-on-the-rise

K500, 2024. *The index*. online. K500.com, 2024. Dostupné z: <https://k500.com/the-index>

HYAN, Tomáš, 2021. Mazda je na světě již sto jedna let. Atomové bombě navzdory. online. *garáž.cz*, 31.01.2021 [2021-01-31]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/mazda-je-na-svete-jiz-sto-jedna-let-atomove-bombe-navzdory-21003514>

CLASSIC.COM, 2024. *Mazda MX-5 Miata - Base Model – NA (1990 to 1997)*. online. classic.com, 26.04.2024 [2024-04-26]. Dostupné z: <https://www.classic.com/m/mazda/mx-5-miata/na-1st-gen/base-model/>

CLASSIC, 2024. *Aston Martin DB7 GT & GTA (2002 to 2004)*. online. classic.com, 30.04.2024 [2024-04-30]. Dostupné z: <https://www.classic.com/m/aston-martin/db7/gt-gta/>

K500, 2024. *(1954-1957) Mercedes-Benz 300 SL 'Gullwing'*. online. K500.com, 03.05.2024 [2024-05-03]. Dostupné z: <https://k500.com/the-guide-car/mercedes-benz-300-sl-gullwing>

K500, 2024. *The guide*. online. K500.com, 03.05.2024 [2024-05-03]. Dostupné z: <https://k500.com/the-guide>