



Renaultář

Časopis Renault Car Clubu

... o vozech Renault a lidech kolem nich.



Úvodní slovo

Vážené čtenářky a čtenáři, milí přátelé,

právě se vám dostalo do rukou letošní první a zároveň poslední číslo klubového časopisu Renaultář. Je to bohužel smutná skutečnost, kterou v podstatě jako tvůrce jednotlivých čísel jsem nedokázal uhlídat a ovlivnit. Tím, že jsme zájmový klub, veškerá činnost okolo klubu vyžaduje spoustu volného času, kterého je bohužel v dnešní uspěchané domě velmi málo. Nejsem ani profesionální redaktor, grafik nebo spisovatel a proto každý text, fotografie a další než se dostane do podoby, kterou vídáte vyžaduje o to více času. Nechci si stěžovat, ani svalovat vinu na jednu nebo druhou stranu, ale čekal jsem, že alespoň sem tam někdo něčím do časopisu přispěje. To se takřka bez dlouhých a případně častých urgencí často nestává. V současné chvíli nejsem v životní situaci, kdy bych mohl ráno sednout k počítači v klidu u kávy popustit uzdu fantazii a psát a tvořit nerušeně do večerních hodin. Je to přesně naopak. Večerní nebo spíše noční hodiny mi dovolují se již ve ztichlém domě věnovat časopisu. Proto každý příspěvek mi velmi pomůže. Může to být, takřka cokoliv, ať už strohý popis technické zajímavosti nebo sepsání zážitků z cest, soutěží, srazů až po fotografie z rodinných alb, kterými byste se chtěli pochlubit. Budu rád za cokoliv. Tím jsme si trochu vylil srdíčko a věřím, že každý si toto přebere po svém a třeba se jednou odhodlá i aktivně se zapojit do vytváření nových čísel našeho společného časopisu.

Dovolte mi, abych všem v tyto poslední dny roku 2014 prostřednictvím našeho časopisu popřál do nového roku 2015 mnoho úspěchů, zdraví, štěstí a spoustu šťastných kilometrů.

Tadeáš Narovec

Obsah

Renault – historie prvního století.....	4
O 106 Jihočeským krajem.....	15
Bylo to poetické odpoledne.....	17
2. sraz RCC z druhé strany.....	19
Veterán show Huť 2014.....	21
Selské baroko.....	25
Sraz značkových klubů na Sázavském ostrově.....	27
Velvarský anděl potřetí.....	31
Klubové aktuality.....	33

Renault – historie prvního století

Nástupem větších typů **Renault 20** (čtyřválec, 1647 cm³, později 1995 cm³ nebo 2165cm³) a **Renault 30** (šestiválec 2664 cm³) se Renault zařadil mezi výrobce velkých vozů s předním pohonem, stále však s motory uloženými podélně - buď za nápravou (R 4, R 16, R 6, R 5) nebo před ní, tj. s koncepcí R 12, v níž pokračovala kromě R 20 a R 30 také řada kupé **Renault 15**, **Renault 17** a později i **Renault Fuego**. V polovině 70. let se objevil obchodně nepříliš úspěšný vůz **Renault 14**, zvláštní svými tvary i příčným uložením lehkého čtyřválce OHV 1218 cm³ z francouzské motorárny v Douvrin, vybudované společně automobilkami Peugeot, Renault a Volvo a specializované především na výrobu šestiválcových motorů V6, s jejichž výrobou bylo započato v roce 1974. Byl to od roku 1939 první francouzský motor V6 s hliníkovou hlavou válců. Byl tak úspěšný a precizně vyrobený, že se přestal vyrábět až v roce 1997, tedy po 23 letech. Prvním vozem, do kterého byl nový motor zamontován, byl právě R30. Koncem 70. let byl ještě alternativně do vozů R14 montován motor o obsahu 1360 cm³. V té době je R12 nahrazen modelem **Renault 18** s prakticky shodným podvozkem jako R12 a s karoserií střízlivých a vkusných tvarů. Nabízen byl s motory o obsahu 1397 cm³ a 1647 cm³. Objevují se též užitkové verze na bázi R4 a model **Estafette Renault**.

Začátkem 80. let se objevují dva nové modely - hranatý **Renault 9** a **Renault 11**, který nabízel poněkud elegantnější karoserii. Montovány byly motory o obsahu 1108 cm³, 1397 cm³ a 1721 cm³. Vzhledem k vzrůstající oblibě vznětových motorů jsou rovněž typy R9, R11, R18 a R20 nabízeny s těmito motory. Pro sportovní využití jsou v nabídce firmy typy **Renault Alpine A 310** a **Renault 5 Turbo**, pro volný čas jsou to terénní vozy **Renault Rodeo 5** a **Renault JEEP CJ7**. Nabízeny jsou rovněž verze kombi a užitková vozidla **Renault 4-furgon**, **Pick Up**, **Renault Trafic** a **Renault Master**.

V roce 1984 byl veřejnosti představen první velkoprostorový vůz na světě **Renault Espace**, který překonává všechny představy o prostorném voze. V roce 1991 byla dána do výroby jeho druhá generace a v současné době je v provozu již generace čtvrtá. Espace je auto pro početnější rodiny či pro vyznavače aktivního využití volného času, kteří vozí různé náčiní a vybavení. Dobře poslouží i živnostníkům, kteří za jedny peníze chtějí osobní auto i pomocníka v práci.

V roce 1988 sjíždí s výrobního pásu nový model, legendární **Renault 19** s líbivou karoserií typu hatchback se třemi nebo pěti dveřmi nebo s karoserií typu sedan a s označením **Chamade**. R19, jak již bylo zcela běžné, byl nabízen s nejrůznějšími motory a několika stupni výbavy. Svým vzhledem, ale především jízdními vlastnostmi a užitnou hodnotou tehdy kandidoval na titul Automobil roku. R19 prodělal v roce 1992 některé drobné úpravy (především na karoserii). Vyráběl se až do roku 1995, kdy byl nahrazen modernějším vozem **Renault Mégane**. Základní model hatchback byl doplněn o sedan s označením **Classic**, pro sportovněji založené řidiče je k dispozici **Mégane Coupé** nebo **Mégane Cabriolet** a na současnou módní vlnu jednoprostorových vozů odpovídá Renault nabídkou vozu **Mégane Scénic**, který byl vyhlášen "Automobilem roku 1997".

V roce 1984 byly modely R20/R30 nahrazeny modelem **Renault 25**, který byl v letech 1983 až 1992 vlakovou lodí automobilky. Kromě jiných osobností se v něm vozil i Francois Mitterand. Rovněž typ R18 byl nahrazen typem **Renault 21**, který se vyráběl od března roku 1986 až do roku 1994. Postupně byly modely R21 a R25 nahrazeny modely **Renault Laguna** a **Renault Safrane**. Zatímco Renault Laguna má výrazné módní linie karoserie, kterými se odlišuje od ostatních vozů této kategorie, Renault Safrane je ve svých tvarech poněkud konzervativnější a decentnější. Model Laguna prodělal v roce 1998 některé drobné změny přední a zadní partie karoserie. Modelovou

řadu doplňuje zatím nejmenší model **Renault Twingo**, jednoprostorový vůz určený především do městského provozu. Unikátní koncepce, která řeší celý vůz jako jediný prostor společný pro cestující i zavazadla, umožňuje čtyřem dospělým lidem pohodlné sezení vpředu i vzadu (pochopitelně na úkor zavazadlového prostoru). Pro milovníky volného nebe nad hlavou a dynamické jízdy nabízí firma sportovní vůz **Renault Spider**. Zajímavou kombinaci vysoké užitné hodnoty a neobvyklého designu nabízí **Renault Kangoo**. Zejména využitelností a variabilitou interiéru osloví mnoho potenciálních zákazníků. V nabídce firmy nechybějí rovněž užitková vozidla a modely Van.

Kvalita motorů Renault se projevuje i na sportovních kolbištích, a to v nejnáročnější automobilové disciplíně - ve formuli 1. V letech 1992 - 96 se stává Renault pětinasobným mistrem světa F1.

V květnu roku 1990 se objevuje nový model **Renault Clio** jako následník Renaultu 5. Vnějšími rozměry je určen pro městský provoz, jeho výkon z něj však činí i příjemného spolence na delších cestách. Renault Clio nabízí nejen překvapivě prostornou karoserii, ale také vysokou míru jízdního komfortu, což v této třídě zdaleka není samozřejmostí. V roce 1991 získal vůz titul "Automobil roku 1991" a na silnice světa vyjel v úctyhodném počtu více než 4 mil. exemplářů. V roce 1998 byla i v tuzemsku již představena druhá generace vozů Renault Clio, první model, s nímž firma Renault vstupuje do druhého století své existence. Očekávanou poptávku po tomto voze budou uspokojovat továrny ve Francii, Španělsku a Slovinsku. Konstrukteři pamatovali i na dobu až Clio v budoucnu doslouží. Více než 86% součástek by totiž mělo být recyklovatelných.

Dnes Renault vyrábí osobní a nákladní automobily, traktory, obráběcí stroje i celé továrny. Automobilky Billancourt, Flins, Cléon, Sandouville leží na řece Seině, takže doprava mezi nimi je snadná po vodě.

Firma Renault je rovněž dlouholetým obchodním partnerem České republiky. Osobní vozy této značky se dovážely do Československa již před druhou světovou válkou a v poválečném období patřily k prvním automobilům dovezeným ve větším množství do naší republiky. V současné době má firma Renault svoji pevnou pozici v České republice mezi zahraničními výrobci a dovozci automobilů.

Použitá literatura:

Adolf Kuba - Jaroslav Hausman: Malé dějiny auta, Albatros 1973.

Břetislav Štilec a kol.: Světové automobilky - jejich historie a výroby, NADAS 1975.

Graham Macbeth: Velký obrazový atlas automobilu, ARTIA 1985.

Adolf Kuba: Jak přišli koně pod kapotu, NADAS 1988.

Automobily v 1000 fotografiích, REBO Productions, s.r.o. 1996.

Prospekty a katalogy firmy RENAULT.

Svět motorů, Mladá fronta Dnes, AutoStyl ÚAMK.

Historie automobilky Renault – Internet – stránky Renault klubu ČR.



Rok 1975- Renault 30. Vůz se šestiválcovým motorem V6 o objemu 2663cm³ a výkonu 131k.



V roce 1976 byla zahájena výroba vozu Renault 14 – výsledku spolupráce Renaultu a Peugeotu. Jednalo se o první model s příčně uloženým motorem. Obchodně však vůz nebyl příliš úspěšný.



V roce 1976 byl uveden na trh menší sourozenec R30 - Renault 20 – velký a pohodlný vůz na dlouhé cesty.



Renault 18 – následník Renaultu 12, který byl představen v roce 1978 a stal se rovněž hitem.



V roce 1980 se objevil na trhu Renault Fuego – následovník úspěšné řady R15/R17. Úspěch Fuega předčil všechna očekávání. Renault Fuego se stal nejlépe prodávaným kupé v Evropě.



V roce 1981 byla zahájena výroba vozu Renault 9, který pro firmu Renault získal v roce 1982 druhý titul „Automobil roku“.



Renault 11 – debutoval v roce 1983. Jednalo se o dvouprostorovou karoserii na podvozku R9.



Renault 25 – vůz, který v roce 1984 nahradil dvojici R20/R30. Proslul svým pohodlím a bohatou výbavou.



V květnu 1984 představil Renault velkoprostorový typ Renault Espace – vůz, který založil novou kategorii vozidel MPV (Multi Purpose Vehicle) a stal se tak měřítkem všech později vyráběných vozů této kategorie. Vůz byl vyvinutý ve spolupráci s firmou Matra



Renault 21 – následník R18 byl vyráběn od roku 1986.



Renault 19 se vyráběl v letech 1988 – 1995. Jednalo se o mimořádně úspěšný model, který předčil všechna očekávání. Na obrázku je R19 druhé generace.



Renault Clio – první model, který prolomil číselnou řadu a začal éru jmen. Stal se v roce 1991 v pořadí třetím „automobilem roku“ automobilky Renault. Vůz si získal značnou oblibu u zákazníků a stal se novým hitem automobilky. V segmentu malých vozů bylo Clio na čele prodejních žebříčků v řadě evropských zemí.



Renault Safrane, následník R25, spatřil světlo světa v roce 1992. Výjimečný automobil určený pro náročné motoristy. Zaujal svým komfortem a bezpečností.



Renault Laguna, která nahradila R21, byla dána do výroby v roce 1994. Kolísající kvalita dílenského zpracování a vyšší poruchovost některých součástí byly příčinou nižšího zájmu zákazníků, než by si vůz zasloužil. Určený byl spíše pro klidnější a komfortní jízdu.



Renault Megane, vyráběný od roku 1995, se stal následovníkem úspěšného R19. Karoserie dostala zaoblenější linie vycházející z jedinečného tvaru elipsy, důraz byl kladen na aktivní a pasivní bezpečnost. Vůz byl vyráběn rovněž v provedení sedan pod názvem Classic a pro milovníky sportovních vozů v provedení kupé.



Renault Twingo – nejmenší model automobilky Renault. Unikátní koncepce jednoprostorové karoserie a nápaditý design. I přes své malé vnější rozměry je Twingo překvapivě prostorný a praktický automobil.



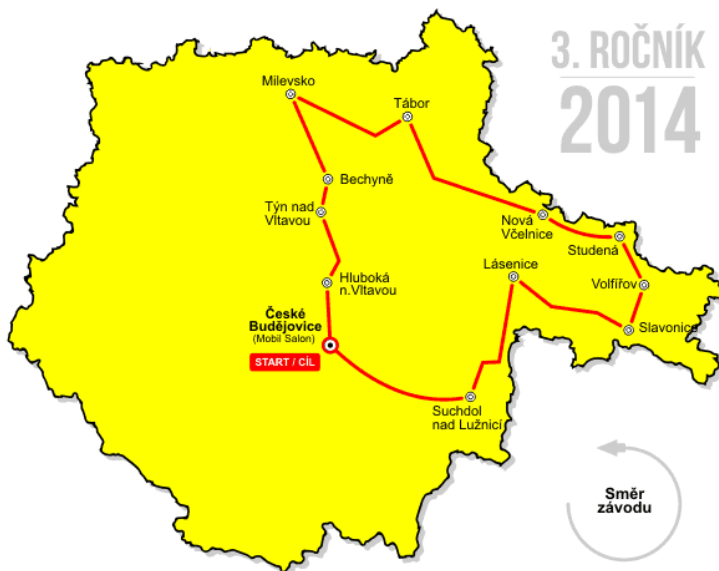
Průkopnický Renault Megane Scenic – výroba byla zahájena v roce 1996 a vůz získal pro firmu Renault v roce 1997 v pořadí již čtvrtý titul „Automobil roku“. Tak, jako Espace položil základní kámen nové kategorii vozů MPV, tak i Scenic vytvořil novou kategorii vozů mini MPV.

Ing. Jan Mišurec

© 106 Jihočeským krajem

Pod záštitou Renault Car Clubu se v letošním roce uspořádal již 3. ročník úspěšné vytrvalostně orientační soutěže, která byla vedena po předem určené trase na území jihočeského kraje o minimální délce 200 mil, tedy cca 320 km. Soutěž byla určena pro vozidla vyrobená v letech 1950 - 1980. Soutěž byla pořádána v rámci výstavy Mobilsalon, kterou pořádá Výstaviště České Budějovice a.s. Na výstavišti byl START i CÍL.

Hlavním organizátorem je každoročně náš člen MUDr. Marek Slabý, které můžete často potkat se žlutým R4CV se stejně žlutým PAVem. V jihočeském kraji je také takřikajíc doma. Protože hlavním mediálním partnerem je Český rozhlas České Budějovice, který vysílá na frekvenci 106,4 Mhz. Jak Marek vysvětluje, název této soutěže vznikl malou přesmyčkou a právě proto „o 106“ a proto také 3x106 km, tj. Výsledných 320 km tedy 200 mil. Tato soutěž se konala v letošním roce potřetí, nicméně jak Marek také uvedl, v různých historických materiálech našel zmínku o podobné trase, která se v minulosti jela.



S Pavlem jsme tak dlouho o tomto podniku diskutovali a hecovali se, že jsme šli do toho.

12.4.2014 nás Pavel vyzvedl a vyrazili do Českých Budějovic. Posádku tvořilo téměř celé vedení klubu, Pavel, Tadeáš a junior Tadeáš (Tadík). Po dlouhé cestě do Budějce, jak říkají místní, jsme se postavili mezi dalších 33 odvážlivců, kteří se hodlají vydat na trať.

Odmávnutí praporkem je vždy signál k tomu, že se jede a ihned stoupá adrenalin v očekávání, co si na nás vymysleli. Itinerář je v podstatě jednoduchý, dostali jsme seznam obcí které



máme v určitém pořadí projet. Na trase zastavujeme na jednom stanovišti a dostáváme do rukou test. Pod hrozbou upadnutí různých částí lidského těla více i méně potřebných k životu nesmíme použít mobil ani jiné komunikační prostředky. Odpovědi na řadu otázek tipujeme, test odevzdáváme a jedeme dál. Naše soutěžní R12 nás veze zatím bez problémů i když varuje nepravidelným chodem a pocukáváním při jízdě bez plynu. Příčinu Pavel vysvětluje jako v podstatě záležitost, na kterou nemá smysl se dál pozastavovat. Pod plynem jede, tak není zatím co řešit. Samotný závod jsme pojali jako výlet

krásnou krajinou, kde nemá cenu spěchat. Po zastavení na oběd jsem se vydali dorazit tu

neskutečnou porci kilometrů do cíle. To se povedlo a nebyli jsme mezi posledními. Dojeli jsme skutečně s 320 km navíc na tachometru.

S vidinou dalších min. 200 km před sebou jsme načerpávali potřebnou energii na cestu a obhlíželi stojící automobily. Můj syn dokázal s dětskou nevinností roznítit jednoho účastníka snažícího se v improvizovaných podmínkách rozhybat zatuhlé kolo staré Felicie. Sedl si k němu na bobek a povídá: „musí se to opravit, je to rozbitý“ ho zvedl ze země a div, že tu Felicii nezdvihnul sám bez pomoci heveru.

Dojel poslední soutěžící a mohlo začít vyhlášení výsledků. K předávání cen byl přizván i ze známých osobností motorismu cestovatel a sběratel motocyklů Petr Hošťálek, mající v Českých Budějovicích muzeum motocyklů. Určitě stojí za to ho příležitostně navštívit v objektu Malé solnice na Piaristickém náměstí. Skončili jsme na krásném 4. místě, jako ostatně zbylých 30 soutěžících.



Po krátkém rozloučení sedáme opět do vozu a vydáváme se na dnes již 3. etapu směrem domů. To že po cestě začalo pršet, byla tma a ke všemu odmítly službu dálková světla asi nemá smysl více rozebírat. Ještě mohl vypovědět službu rozdělovač, který o sobě dával vědět celý den. To se naštěstí nestalo a my ve večerních hodinách dorazili domů. Ano, ujeli jsme dnes bez mála 800 km. Vydrželi jsme my i auto, takže se dá považovat tato akce za úspěšnou. Je ale pravda, jak poté řekl Pavel, pocity nelze popsat žádným způsobem. To se musí zažít.

Ing. Tadeáš Narovec

Bylo to poetické odpoledne

24. května 2014 se konala před budovou Autoklubu ČR velmi zajímavá akce. Autoklub ČR v letošním roce oslavil 110. výročí svého založení. A právě při této příležitosti se konala před sídlem AČR v Opletalově ulici výstava historických vozidel pořádaná Asociací Veteran Car Clubů (AVCC) v AČR. Náš Renault Car Club byl samozřejmě u toho.

Přestože předpověď počasí slibovala déšť, ráno bylo jen lehce podmračené. Střetli jsme se na smluveném místě a společně dojeli před sídlo AČR. Po zaparkování a registraci jsme se společně oddávali kochání se dalšími zaparkovanými, nebo přijížděcími vozidly. A bylo na co koukat. Prostor před budovou Autoklubu samozřejmě zaplnila historická vozidla, proti nimž jsou naše Renaulty mladými "benjamínky", kterým teče ono příslovečné "mléko po bradě". Stály tam Pragy, Aerovky, Tatry; po ploše pendlovala replika amerického parního automobilu, k vidění bylo i motokolo Laurin a Klement z roku 1902 - a mezi tím vším stál krásný Renault NG z roku 1903...majestátní automobil připomínající spíše kočár...

Jedná se pravděpodobně o nejstarší pojízdný automobil v ČR a samozřejmě o nejstarší pojízdný Renault u nás.

Pochopitelně se Opletalova ulice hemžila i podstatně mladšími, neméně zajímavými youngtimery – kromě několika Škodovek 100 a 110, byla k vidění i Simca, několik Fiatů, spousta anglických vozidel, Citroën DS, našel se i Mercedes, Velorexy (mezi nimi i jeden prototyp) nebo pár Fordů.

Krátká hustá dešťová přehánka předznamenala dění příští – byli jsme svědky rekonstrukce atentátu na následníka trůnu Františka Ferdinanda D'Este.



Nakonec letos je to od této smutné události (díky které ovšem – v návaznosti na 1. světovou válku a její konec - v podstatě vznikl například i náš stát) rovných 100 let...

Rekonstrukce byla hezká, nicméně narozdíl od události v Sarajevu před 100 lety, náš současný Ferdinand našťastí atentát přežil...což celé odpoledne demonstroval mimo jiné tím, že se procházel mezi vystavenými vozy se svým atentátníkem Gavrilem Principem.

Odpoledne zpestřila – hlavně přítomným dámám – dobová módní přehlídka konaná v budově Autoklubu, vystřídaná slavnostním předáním Pamětních listů (krásně vyvedených perem legendárního Václava Zapadlíka) a pamětních plaket z rukou předsedy AVCC.

Bylo to opravdu poetické odpoledne – spousta hezkých strojů různých věkových kategorií, spousta obdivujících návštěvníků hovořících různými jazyky...



Náš klub representovalo celkem 10 vozidel – 9 Renaultů a jeden Fiat 127 (Steyr).

Pavel nakonec zjistil, že Renault byla (po Pragovce) nejzastoupenější značka (kromě nás zde byl ještě zmíněný Renault NG pana Zápotockého a jeden R8).



Co dodat - Renault forever:-) I za dalších 110 let.

Jiří Klika

2. sraz RCC z druhé strany

2. sraz Renault Car Clubu se konal 30.5. - 1.6.2014. Jako hlavní místo dění byl po dlouhých diskuzích a poradách vybrán Autocamp Konopáč v blízkosti Heřmanova Městce. Tato informace byla ze strany vedení klubu a také hlavních pořadatelů zveřejněna na webu 1. listopadu 2013 a samozřejmě také rozeslána elektronickou poštou.

Pro většinu účastníků je to dlouhá doba než sraz skutečně vypukne. Pro nás pořadatele začala jen soustavná příprava na hlavní den srazu, kterým se stala sobota. Naše práce začala sestavením trasy tak, aby byla dostatečně zajímavá, akorát tak dlouhá a v neposlední řadě také bezpečná. V dnešní době naštěstí existuje spousta podpůrných berliček, které lze použít. Trasu navrhl a do souřadnic v mapě zakreslil náš předseda Pavel, který mimo jiné lokalitu velmi dobře zná. Navštíveným městem, které jsme využili i pro polední pauzu spojenou s výstavou a před startem do 2. etapy i absolvování jízdy zručnosti, byla Čáslav. Vedení města nám vyšlo vstříc a dovolilo zábor části náměstí. To je vždy velmi důležitý krok v plánování celé akce. Postupem času se navíc nabídl Český rozhlas, že by byl jakýmsi mediálním partnerem, ale i že nás provede živým vysíláním s moderovanými vstupy přímo z náměstí.

Následovalo skutečné projetí trasy spojené s kontrolou, kterou jinak není možné ani udělat, ale hlavně se zakreslovala trasa do podoby itineráře, který jste dostaly na startu. To jsme podnikli v dvoučlenné posádce mé maličkosti a Pavla. Během cesty vznikaly i fotografie míst, které jste měli za úkol najít. Tím vším se vzdálenost na cca dvě hodinky pohodové jízdy protáhla na takřka celodenní záležitost. Grafické zpracování do výsledné podoby dostal za úkol Jirka Klika. Souběžně s tím se již vymýšlely i všechny soutěžní úkoly na připravená PK-áčka. Definitivní tečkou za itinerářem byla ověřovací jízda ve stejném složení posádky ale s otočenými úlohami řidiče a navigátora, aby se vyloučila autorská chyba. To nám zabralo půl dne. Samozřejmě jsme po cestě řešili řadu problému se silničáři, kteří se rozhodli zrovna naše úseky opravovat nebo přímo úplně uzavřít. Drobné úpravy tedy byly nevyhnutelné.

Objednání pohárů, nakoupení cen pro vítěze a výroba startovních čísel bylo prakticky už jen vyvrcholením samotných příprav a sraz mohl začít.



Přes všechna úskalí s ubytováním, stravováním apod. jsme se přesvědčili o ne příliš dobré volbě místa, ale to nesmělo poznamenat celou akci. To se snad i povedlo a i přes přesuny do vzdálenějšího penzionu a její restaurace jsme získali slušné zázemí.

Počasí přálo a program hlavního dne srazu se rozjel do plných obrátek. Samozřejmě nervy pracují na plné obrátky, aby vše běželo, jak bylo plánováno a nemuselo se improvizovat. Na jednotlivých stanovištích PK-ček posádky plnily úkoly, které jsem si připravili. Snahou bylo sestavit úkoly, doplňující otázky a hodnocení tak, aby o výsledku nerozhodla jediná soutěž. Stejně tak i jízda zručnosti byla vymyšlena zcela netradičně, nevyžadující velký prostor, která se odehrála před startem do druhé etapy přímo na náměstí v Čáslavi.



Druhá etapa byla už rychlejší a poslední zastávka byla zvolena u cihelny, kde každý účastník byl vyfotografován se svým vozem na pamětní list. Projetím cíle pro účastníky skončil samotný závod. Pro pořadatele začal závod s časem, kterého se příliš nedostávalo. Bylo nutné vytisknout fotografie, pamětní listy, spočítat hlasovací lístky v eleganci, sečíst trestné body jednotlivých soutěžících, určit výsledné pořadí v orientačním závodě, jízdě zručnosti, soutěže elegance a také určit výsledné pořadí absolutního vítěze. To bylo novinkou pro tento sraz. Algoritmy pro výpočet byly připraveny již předem a prakticky ověřeny z prvního srazu. Nyní jsme si jen zkomplikovali výpočet pro absolutního vítěze, protože jednoduché sčítání jednotlivých bodů by mohli podstatně zamíchat pořadím. Proto bylo nutné vymyslet jak dát dohromady výsledky z elegance, orientačky a jízdy zručnosti do konkrétních výsledků. Pořadí všichni znáte, tak je nebudu zde znovu uvádět. Vyhlášení výsledků se protáhlo více než jsme očekávali. Promítla se do tohoto řada drobností, která v celkovém součtu už znamenala pěknou řádku minut navíc.

Lze říci, že vyhlášením výsledků a předáním cen z nás spadl velký kámen. Všichni dojeli v pořádku bez nehod nebo poruch a i přes velké zdržení se povedlo předat pamětní listy a vyhlásit nejlepší v pořadí. Volná zábava se mohla rozjet v plném proudu.

Na neděli byl plánovaný výlet, kde bylo možné si vybrat ze dvou míst. Každý snad byl se svým výběrem spokojený a zbytek neděle si užil dle svého.

Samozřejmě s každou zkušeností se člověk učí a to platí i o pořádání různých společenských akcí, motoristické toho našeho typu nevyjímaje. Pavel i já máme za sebou desítky absolvovaných soutěží v roli soutěžících po celé republice a samozřejmě se inspirujeme, ale vždy se snažíme přinést i něco nového, aby se účastníci bavili a se spokojeností odjízděli domů a rádi se k nám vraceli. Vždy je co vylepšovat a tak pro příště se budeme snažit uspořádat sraz zase jen lepší.

za pořadatele

Ing. Tadeáš Narovec

Veterán show Hut' 2014

Akce se konala v sobotu 16. srpna 2014 pod názvem Veterán show Hut' 2014 - první ročník srazu historických vozidel z let 1948 – 1989 v retro stylu a již název naznačoval, že by se mohlo jednat o zajímavou akci.

Do soutěže se z Renault Car Clubu přihlásili Jirka Klika s Blankou, Martin Krechler s Kateřinou a já s Helenou.

Martin zajistil ubytování ve stylové chalupě Zoologické zahrady Praha „U tygra“ v Hejnicích. V pátek 15. srpna jsme se v odpoledních až podvečerních hodinách postupně sjížděli u chalupy. Nebylo totiž jednoduché se do Hejnic dostat, cestou bylo nutné překonat několik objížděk.

Počasí v pátek nebylo ideální a dávalo tušit, že tentokrát předpověď počasí asi bohužel vyjde. Byly totiž předpovídaný přeháňky a bouřky po celém území republiky.

Po dojezdu jsme tedy s Jirkou přikryli svá auta plachtou; Martin tvrděcky ponechal auto na dešti. Když jsme se přivítali s ostatními, převlékli se, usoudili jsme, že se přesuneme do místní restaurace a tam povečeříme. Tak jsme učinili. Nebýt toho, že výběr jídel byl velmi omezený, Jirka měl těstoviny ohříváné v mikrovlnné troubě, Blanka našla ve své polévce mouchu a pár místních „čudilů“ nám tam otravovalo vzduch, byl by to docela hezký večer.

Jelikož nás ráno čekala poměrně dlouhá cesta do Hutě (cca 35 km), bylo nám jasné, že musíme poměrně časně vstávat. Nastavili jsme buzení na 7:00 hod a šli jsme spát – tedy mysleli jsme si, že jdeme spát. Z tohoto omylu nás vyvedly věžní hodiny na kostele hned vedle chaty. Ten, kdo nezažil, jak vypadá odbíjená půlnoc na věžních hodinách, nepochopí.

V noci se navíc spustil ohromný „slejevák“, který bubnoval do celé chaty a zurčící potok za chalupou mě naplňoval obavou, zda voda nestoupá příliš vysoko. Proto jsem několikrát za noc, když jsem se probudil (což zase až takový problém, vzhledem k věžním hodinám, nebyl), vykoukl z okna, co dělají naši plechoví miláčkové. Mimo jiné jsem měl uloženo i od Blanky, abych auta hlídal. Kromě toho, že lilo jako z konce, se však nic mimořádného nedělo.

V sobotu ráno jsme vyrazili (samozřejmě za deště) na soutěž do Hutě. Jelikož jsme byli v mírném časovém tlaku, rozhodli jsme se, zkusit projet uzavírku silnice v Desné. Uzavřený cca 2 kilometrový úsek bylo totiž nutno objíždět po křivolakých cestách zhruba 10 kilometrů. Jaké bylo naše překvapení, když jsme zjistili, že úsek není nikde přerušen, je normálně průjezdný, nikde žádná stavba či příprava na stavbu, o dělnících ani nemluvě.

Asi v 9:00 hod. jsme dorazili do hasičského sportovního areálu v Huti, kde byl sraz posádek. Překvapilo nás množství účastníků, kteří již zde byli přítomni. Vzhledem k tomu, že se jednalo o novou akci a k mizernému počasí, očekával jsem spíš účast velmi nízkou. Dalším překvapením byl Pavel Vyplér, který rovněž dorazil a již živě diskutoval s pořadateli akce.

O avizovaném retro stylu jsme se přesvědčili hned při příjezdu, kdy před branou stálo několik žluto-bílých vozidel Veřejné bezpečnosti a hlouček příslušníků VB spolu s příslušníky dopravní policie. Ovšem zdaleka nejlepší byla žena v koženém kabátě s páskou PS-VB (Pomocná stráž veřejné bezpečnosti), která hned při příjezdu udělovala osádkám potřebné organizační pokyny. Tato postava byla velmi autentická - jako kdyby vypadla ze 70. let minulého století. Její výraz v obličeji a gestikulace byly naprosto věrohodné.

Nejprve proběhla přehlídka vystavených vozidel a v 11:00 hod začal start orientační jízdy. Po trase orientační jízdy byly celkem čtyři kontroly, ve kterých jsme odpovídali na otázky většinou z období socialismu, filmů jako např. Pelíšky či Černí baroni, či technické dotazy opět směřované do uvedeného období. Jediné, co pořadatelé nevychytili, byla otázka ve třetí průjezdní kontrole na počet zatáček na silnici v určitém úseku. Problém byl v tom, že tímto úsekem jsme jeli až za touto průjezdní kontrolou. No, tak jsme si to tipli, někdo s větším a jiný zase s menším úspěchem a jeli jsme dál. V odpoledních hodinách jsme postupně dorazili do cíle, občerstvili jsme se a ještě jednou jsme si prohlédli vystavené vozy.

Souběžně s hlavní akcí probíhal i doplňkový program, děti jezdily na koních, zájemci se mohli nechat vyzdvihnout požární plošinou do výše a jiné akce. Přiznám se, že i mně lákalo, nechat se vyzdvihnout plošinou nahoru, něco mně však říkalo, že mám zůstat raději dole. Pak jsem to pochopil. Zrovna, když byla plošina opět s několika zájemci nahoře, spustil se (bůh ví už po kolikáté) prudký liják. Nezapomenu na zoufalé pohledy lidí na plošině, kteří žádali obsluhu plošiny o rychlé sjetí dolů. Ovšem parametry hydrauliky dané výrobcem neumožňovaly rychlejší pohyb. Když osádka konečně na zemi slézala s plošiny, dokonale se mi ozřejmil výraz „byl zmoklý jako slepice“.

Jednou z paralelních akcí byla i ukázka zásahu požárníků, kteří pomocí hydraulických nůžek vystříhovali z auta dva „zraněné“. Při této ukázce padla za oběť požárníkům stará škodovka. Vzhledem k tomu, že v době jejího aktivního života o ní majitel zřejmě pečoval (zachovalé čalounění sedadel, chrom na náraznících natřený Resistinem a jiné), snad si ani takový konec nezasloužila. Ukázka to ale byla pěkná.

Jeden drobný zádrhel ještě nastal při vyhlášení výsledků, jelikož na prvním a druhém místě se umístily posádky se stejným počtem bodů. Bylo tedy nutné uspořádat doplňkovou soutěž, která by pořadí rozhodla. Takovou soutěží byla výměna kola u vozu Veřejné bezpečnosti na čas. Vzhledem k prakticky trvalému dešti se jednalo o hrdinský čin obou posádek, kdy snad byli jediní na dešti a ostatní diváci sledovali jejich výkon z různých přístřešků.

Po vyhlášení výsledků (přesněji 1. – 3. místa) jsme se rozloučili s Pavlem a odjeli zpět do Hejnic. Protože již bylo dost pozdě, zamířili jsme prakticky rovnou do restaurace na večeři. Samozřejmě, že to nebyla ta z pátku. Tentokrát jsme šli trochu dál, směrem na lázně Libverda a tam zašli do takové zastrčené restaurace. Proti pátku to byl naprostý opak – restaurace byla nekuřácká, velký výběr jídel za příznivé ceny, hbitá a příjemná obsluha. Spát jsme šli poměrně pozdě a doufali, že ze soboty na neděli se už konečně vyspíme a vzhledem k únavě již nebudeme ty zvony vnímat. V neděli ráno si pak pospíme, jelikož nikam už nespěcháme. To jsme však netušili, že zasáhne vyšší moc, chtělo by se mi říct bůh, ale spíš to byla jeho servisní organizace – církev katolická.

V neděli ráno usoudili sluhové boží, že by křesťané měli už vstávat, aby nezmeškali bohoslužby. Proto hned brzy ráno, kdy někteří z nás měli ještě půlnoc, začali kromě odbíjení hodin ještě mlátit do zvonů, abychom to jako stihli. Nejprve ještě mírněji, ale jak se blížila devátá hodina, zvonění bylo čím dál zběsilejší. Jirka to trefně nazval „církevním terorem“. Po snídani jsme se sbalili a odjeli si prohlédnout lázně Libverda. Zde jsme zašli na terasu malé cukrárny, kde jsme si dali lázeňskou oplatku, kávu, čaj či kofolu. Byl krásný slunný den a po tvářích všech se rozlila krásná pohoda a uvolnění. Jen v mysli se drala na povrch ta neodbytná

otázka: „Sakra, to nemohlo být takhle včera?“ Po prohlídce lázní jsme ještě zajeli nad lázně, kde je restaurace v obřím sudu. Zde jsme poobědvali. Obsluha zde byla pomalá, jídlo drahé a nijak zvlášť chutné, a to jsme ještě byli nervózní z toho, zda se stihneme najíst za hodinu, na kterou jsme měli zaplacené parkovné před hospodou. Chvilí jsme si i mysleli, že obsluha parkoviště je s obsluhou v restauraci domluvená, aby schválně obsluhovala pomalu a hosté pak museli na parkovišti zaplatit další hodinu. Stihli jsme to s „odřenýma ušima“, ale žena na parkovišti již další peníze nepožadovala.

Jirka si ještě vyzkoušel řídit Renault 8, kdy se přesvědčil, že to má své kouzlo. Po krátké zastávce na chalupě, kde jsme naložili naše zavazadla, jsme pak společně vyrazili na cestu domů.

Soutěž se nám všem líbila, za jediný nedostatek považuji, že dodnes nejsou na oficiálních webových stránkách soutěže vyhlášené výsledky.

Ing. Jan Mišurec



Chalupa „U tygra“



Tentokrát se hodila i ochranná plachta



Dobrá nálada nás neopustila ani v dešti



Auta v barvách VB vypadala velmi autenticky



Neuposlechnout pokynu příslušnice PS-VB se neodvážil nikdo z nás



Martin Krechler při dojezdu do cíle soutěže



Naše auta seřazená po dojezdu do cíle



Po oba dny u nás neustále panovala dobrá nálada

Selské baroko

První den posledního srpnového víkendu (stručně řečeno v sobotu, 30. srpna) jsem nemohl dospat, jak jsem se těšil na ráno, což u mě nebývá úplně zvykem. Musí jít o opravdu zajímavou příležitost. Tou pro mě byl již 3. ročník soutěže Selské baroko, na které jsme nevynechali zatím ani jedinkrát.

Vzhledem k tomu, že tentokrát bylo místo dění přesunuto ještě kousek jižněji, než v minulých letech, a to do Veselí nad Lužnicí, byli jsme zvědaví, co jiného se ještě změní.

Krátce po sedmé hodině ukončujeme s Blankou rychlou snídani a za několik okamžiků již nasedáme do auta. Hned za Prahou nás trochu zdržuje hustá mlha, krajina se ještě úplně neprobudila, ale my i přesto v rozumném tempu uháníme vstříc dnešním dobrodružstvím.

Smluvenou hodinu setkání s Helenkou a Honzou Mišurcovými ve Veselí jakž takž stíháme, po dojezdu se řadíme do fronty k registraci a hned poté parkujeme na náměstí. A hned jedna změna oproti minulým ročníkům – Honzu s R8 nechávají hned v dolní části náměstí, zatímco nás s R11 posílají naopak až na horní konec....sakra, že by jim náš youngtimer nepřišel dost historický a řazení mají vymyšlené podle historičnosti zúčastněných? Podle startovních čísel to nebylo, to jsme pochopili hned, jak kousek od nás zaparkovala posádka s číslem nižším, než jsme měli my, zato s vozidlem starším...takže podle stáří to taky nebude... Upřímně, podle jakého klíče probíhalo řazení na náměstí jsme nepochopili doteď. Rádi bychom stáli hezky „klubově“ u sebe, ale nebylo nám dopřáno, v mých očích to dokázala napravit jen „tuzexová“ společnost kolem našeho též tuzexového auta – Hillman Minx a Toyota Corona.



Za celý den to ovšem byla z našeho pohledu jediná vada na kráse.

Po příjemné snídani (tentokrát jsme měli na výběr mezi hutnou polévkou nebo klobásou) s kávou či čajem jsme si prohlédli vystavené exempláře, popovídali si s přáteli a chystali se pomalu ke startu.

Naše posádka nakonec byla tříčlenná a mezinárodní – na závod se k nám přidal náš malý synovec Sebastián z Bratislavy, který se s rodiči a sourozenci přijel podívat na akci. Když rodinka řešila program zbytku dne, mazácky prohlásil: „Než celý den trávit po obchodech, to radšej pôjdem na preteky“... Musím říct, že ho to opravdu velmi bavilo.

Nakonec nás samozřejmě také. Trasa byla krásná a malebná, úkoly záludné, ale chytře a tématicky

vymyšlené. Nikdy by nás nenapadlo, že budeme v rámci veteránské akce například hádat sladkovodní ryby podle obrázků, hledat po celé vesnici dům s nejvyšším číslem popisným, nebo hrát ruské kuželky. V Bošilci nás dokonce přivítala místní dechovka, která zpívala na celou náves, kde se pochopitelně plnilo několik úkolů, takže atmosféra bezstarostných jižních Čech zde byla zcela naplněna. Prostě krásně prožité odpoledne, plné různých překvapení.



Po dojezdu do cíle, který byl v ATC Karvánky v Soběslavi jsme zaparkovali a odebrali jsme se ke kiosku doufaje, že něco pojíme. To se sice povedlo, ale za podmínek, mírně řečeno...no...ale nakonec vlastně pro letošní rok naprosto stylových. Celý den bylo pokud jde o počasí krásně. Ve chvíli, kdy před nás s Mišurcovými přistály talíře s vytuženým řízkem se strhla naprosto neskutečná průtrž mračen, trvající přesně do chvíle, kdy poslední z nás dožvýkal poslední sousto... Celou dobu jsme ovšem „tvrďáčky“ strávili pod deštníky... Během této humorné jídelní chvíle samozřejmě nebyla nouze o různé vtipné situace. První z nich nastala v momentě, kdy si Honza Mišurec uvědomil, že polévka, kterou se snaží s chutí pojídat z talíře mu v talíři neustále přibývá, poslední z historek se znenadání udála ve chvíli, kdy se Helenka ptala Blanky, zda jí nekape z jejího deštníku do talíře...a vzápětí pohnula deštníkem tak nešťastně, že sprcha z deštníku málem odplavila Blance řízek z talíře neznámo kam... Inu letos by to bez deště asi nešlo.

Po jídle se pomalu schylovalo k vyhlášení výsledků, před kterým nás ještě stačil navštívit klubový kolega Marek Slabý, ale ne ve svém R4CV, nýbrž na motocyklu. Po vyhlášení výsledků jsme se v brzkém večeru rozjeli do svých garáží a domovů. Příjemně unavení, ale s dobrým pocitem z krásně stráveného dne. A pokud jde o ty změny...nakonec přijed'te se podívat příští rok, já myslím, že byly k lepšímu. Méně posádek, nová krajina, takový celkový větší klid, ale to řazení na náměstí...

Za náš klub se celkem zúčastnily 3 členské posádky a další 2 hostující posádky našich klubových přátel.



Jirka Klika

Sraz značkových klubů na Sázavském ostrově

V sobotu, 27. září bylo ráno takové všelijaké. Našedlý opar se vznášel na obrázkem, který jsem po probuzení viděl z okna. „*Tak copak přinese dnešní den*“, říkal jsem si při pohledu na oblohu a při následném civění do počítače na příslušnou stránku s meteorologickou předpovědí, která už několik dní vyznívala ve smyslu „nebude-li pršet, nezmoknem“.

Nu což, vyjedeme. Na této akci jsme ještě nebyli, ono to nějak dopadne, v nejhorším zase (překvapivě) zmokneme.

Vyjeli jsme s Blankou (včas) do šedého rána vstříc Sázavskému ostrovu. Pečlivé naplánování trasy samozřejmě padlo za oběť objízďce už u Průhonic. Doufali jsme, že bude po třičtvrtě roce již hotovo. Nebylo. A tak nám nezbývalo než prokličkovat do Řičan a jet jinudy. Tedy prokličkovat...Křivolaké silničky se mi sice líbily, podstatně menší míru pochopení jsem měl pro příčné prahy, kterými je vybavena snad každá sebemenší obec a to hned v několika exemplářích...jako by se nedalo dodržování rychlosti v obcích realizovat jiným způsobem a bez ničení podvozků aut. Hladina adrenalinu stoupala...

Již při průjezdu legendární „Štaidlovou“ zatáčkou mi bylo jasné, že naše „včas“ vzalo za své, což jsem o několik sekund později stvrdil. Po projetí Řičanami - kde jsem v tom „ajfru“ odbočil dříve, než jsem měl a tak nás odsoudil ke kličkování těmi nejmenšími silničkami (o vrácení se na správnou trasu nemohla být ani řeč, přece jedu dobře...) - se samozřejmě spustil, jak jinak, déšť. Letos to opravdu asi jinak nešlo...Adrenalin stále stoupal...

Když jsme konečně dosáhli té správné silnice a dávali přednost před vjezdem na hlavní silnici (a já měl pochopitelně pocit, že to auto, kterému dávám přednost jede snad schválně pomalu), křikla Blanka: „*Hele, Volha*“. Něco jsem zabručel a nevěnoval jejímu sdělení pražádnou pozornost. Až za několik kilometrů jsem si uvědomil, co vlastně říkala...

A to ve chvíli, kdy jsme se táhli za Volhou, která by jistě ráda jela rychleji, nebýt auta před ní. Když jsme konečně dojeli k úseku, kde se dalo předjíždět, dal jsem se do práce. Pohled do zrcátka, podřadit za tři, blinkr, přišlápnout plyn a hurá....auto, které do té doby bránilo Volze v rozletu ovšem náhle přidalo a zmizelo za horizontem. A tak jsem dosáhl nevídaného úspěchu – předjel jsem Volhu:-)

A jeli jsme dál. Při pohledu do zrcátka jsem viděl vždy to samé – Volhu v těsném závěsu, ať jsme uháněli jakoukoli rychlostí. „*Určitě jede tam, co my*“, řekli jsme si. Jela. Po odbočení z hlavní silnice se nás zuby nehty držela až do cíle.

Po zaparkování na místě a přivítání se s ostatními jsme se šli porozhlédnout po zaparkovaných autech. A bylo na co koukat – na trávníku parkovala pestrá směsice všeho čtyřkolového od 50. let až po nějaká raná 90. léta. A při tom prohlížení jsme šli kolem našeho auta, nad nímž stáli dva muži a já jen letmo zaslechl, jak jeden z mužů, ukazujíc na naši „jedenáctku“ říká: „...*dojel mě někde za Řičanama....pak mě předjel.....a pak mě za sebou hnál až sem....vono teda ta Volha jede, ale v zatáčkách to přece jenom trochu plave a naklání se to, v tom má von výhodu...*“

V duchu i viditelně jsem se příjemně pousmál a vzápětí mě napadla souvislost se snad až legendární větou ze žakovských knížek: „*Za mými zády se mi drze směje do očí...*“ Každopádně mě ten pán definitivně správil náladu – za prvé už samotným obsahem toho sdělení a

samozřejmě také vlastně i docela hezkým uznáním. A vzápětí dokonce začalo hezky svítit sluníčko:-)



Jemným stínem na Sázavském ostrově byl okamžik, kdy jsme se marně chtěli naobědvat – obsluha místní restaurace prostě absolutně nestíhala. A my také ne, proto jsme zrušili objednávku, neboť už se pomalu hromadně odjíždělo do dalšího dnešního cíle – na Konopiště.

Cesta byla hezká a dokonce dobrodružná. To když hlavní lodivod (vlastně autovod, ale nebudu ho zde jmenovat, všichni ho známe....ne, Pavel to nebyl) lehce sjel z trasy někam úplně jinam. Následovala hromadná otočka a pokračování po správné trase.

Po dojezdu na Konopiště šli někteří na prohlídku zámku, my s několika ostatními šli navštívit místní motocyklové muzeum, ve kterém nám byly předvedeny některé doslova raritní stroje, například jsme měli možnost vidět v chodu motocykl s Wankelovým motorem.

A poté jsme se šli konečně najíst do místního hotelu, ve kterém se (naštěstí jen designově) zastavil čas. Nádherné retro, jídlo klasické, ale velmi dobré, obsluha skvělá a rychlá.



Po pozdním obědě jsme se odebrali k vyhlášení výsledků, kde jsme byli příjemně překvapeni krásným umístěním Vládi Jerie – získal pohár v soutěži elegance v kategorii 50. - 60. léta.

A pak už jen rozlučka, nasednout do auta a hurá domů. Byl to moc hezky strávený den, ani bych to ráno při pohledu z okna neočekával. A pak že je ráno moudřejší večera...

Jirka Klika

Velvarský anděl potřetí

aneb „těšit se či netěšit – tot’ otázka“

Bude to znít divně, ale o prvním říjnovém víkendu došlo už potřetí k okamžiku, na který se zase až tak moc každoročně netěšíme. A totiž k ukončení letošní sezóny. Vím, zní to strašně, ale znamená to ustájit auta do garáží a pak se jen řadu zimních měsíců těšit na okamžik, kdy zase počasí dovolí vyjet. Na druhou stranu právě to těšení se může být pro někoho krásné...

Na co jsme se ovšem rozhodně těšili, byla každoroční velmi příjemná akce, která nám to zakončení sezóny udělá třeba i krásným. Tou akcí je „Velvarský anděl“, jehož perfektní realizace se už poněkoliťaté ujal Radek se svojí rodinou. A navzdory tomu „netěšení se“ z ukončení sezóny jsme se všichni navzájem opravdu těšili.

Sjeli jsme se tradičně v mlžném ranním oparu do Velvar. Po zaparkování na rozlehlé Šťástkovic zahradě následovala drobná snídaně s bábovkou, kávou, čajem či něčím ostřejším pro zahřátí (myslím tím samozřejmě rohlík), doplněná rekognoskací novinek, které se během roku stavebně uskutečnily v rámci navracení původní dobové tváře celému Radkově „areálu“. Kéž by bylo takových lidí víc...



Poté, co jsme se spočítali a zkonstatovali rekordní účast, nasedli jsme do našich aut a téměř „spanilou jízdou“ jsme se přesunuli do Zubrnice, kde nás čekala prohlídka zdejšího skanzenu. A nejen to. Nejprve jsme navštívili centrum celého skanzenu, totiž krásnou přízemní světnici, ve které to jen vonělo čerstvými koláči a buchtami pečenými v dobové troubě. Druhé snídani neodolal nikdo. Někteří netrpěliví (já taky) dokonce spěchali s ochutnávkou tak moc, že si spálili horkou marmeládou z koláče horní patro a jazyk. Na pokraji smrti popáleninami, ale stálo to za to.

Pak následovala prohlídka areálu skanzenu a některých budov. A tak jsme zavítali nejen do selského

stavení a na jeho dvůr, ale i do kostela nebo školy a dokonce jsme si prohlédli sušárnu ovoce. Velmi důmyslné zařízení. A na závěr nákup suvenýrů v dobově zařízeném krámku. Nádhera.

Po prohlídce někteří vzali zpátečku opět do prvního stavení na již zmíněné koláče, někteří šli zkoumat dál a navštívili soukromé Muzeum zubnické železnice, v němž bylo k vidění hodně zajímavých exponátů z historie a provozu této raritní dráhy. V té souvislosti je třeba zmínit fakt, že v jedné z místností expozice jsme mohli poznat čekárnu z retrofilmu Rebelové. Další expozice se nacházela ve vagónech této dráhy, kde byly expozice tématicky rozděleny například na výstavu zabezpečovacích zařízení, odbavování zavazadel, nebo výdej lístků i dalších technických zařízení železnice. Byla tu i možnost projet se na šlapací drezíně.

Po návratu zpět do skanzenu všechny čekala cesta zpátky, respektive ne úplně zpátky, ale do nám dobře známé Mariny Vltava v Nelahozevsi. Tentokrát jsme ovšem bez „meziplavby“ zasedli rovnou ke stolům a výtečně se najedli. A samozřejmě náležitě popovídali nejen o letošních akcích, ale i o tom, co nás čeká příště.



Na každém začátku čehokoli je pravděpodobné, že jednou bude zřejmě i konec. Ten bohužel dostihl i letošního „Anděla“ a vlastně celou letošní sezónu. Ale zase na každém konci je hezké, že něco nového začíná. A tak jsme se v tmavé noci rozloučili s přáním všeho nejlepšího do té sezóny příští, na kterou se jistě všichni netrpělivě těšíme s očekáváním, co přinese.

Pokud je mi známo, Radek už nápad na příštího „Velvarského anděla“ má....

....a znovu tedy vyvstane ta hamletovská otázka – těšit se, či netěšit...?

Jirka Klika

Klubové aktuality

3. sraz Renault Car Clubu se uskuteční v Autocampu Mělník v termínu 29.5. -31.5.2015.

Hlavním dnem srazu bude sobota 30. května 2015, kdy se budou konat soutěže, výstava a ...
podrobný program bude zveřejněn později, nechte se překvapit.

Město Mělník se nachází ve Středočeském kraji cca 20 km severně od Prahy. Město leží na úpatí chráněné krajinné oblasti Kokořínsko.

GPS souřadnice místa srazu:
E 14.4768486 N 50.3599036

Časopis Renaultář vydává Renault Car Club. 5. číslo, prosinec 2014.

Renault Car Club

Branická 1569/122

147 00 Praha 4

IČ: 22611541

www.renaultcarclub.cz

info@renaultcarclub.cz

Veškeré texty a fotografie podléhají autorským právům. Bez písemného souhlasu není dovoleno jej jakkoliv šířit dál.