



# Renaultář

Časopis Renault Car Clubu

... o vozech Renault a lidech kolem nich.



# Úvodní slovo

Vážené čtenářky a čtenáři, milí přátelé,

letošní sezóna byla opět velmi bohatá na nejrůznější srazy, výstavy a soutěže historických vozidel. Při pohledu do kalendářů různých webových portálů sdružujících dění okolo starých vozidel se jich zcela určitě každým rokem koná stále více. Určitě je to dobře, vždyť každý si může vybrat, kam se podívá, kde se pochlubí a jak se pobaví. Přibývá muzeí jak s historickými vozidly z různých konců světa tak s těmi, kterých jsme se po roce 1989 houfně zbavovali, protože pocházela z tehdejšího východního bloku. Naštěstí ne všechna skončila na vrakovištích a dnes, kdy určitý despekt k těmto vozidlům opadá je možné potkat pěkné kousky i na některých akcích. A jsem za to rád, protože ať už chceme nebo ne, patří bezesporu do motoristické historie.

Náš klub pořádá letos již třetí sraz, který se určitě vydaří, řada členů se zúčastnila i dalších akcí a nezbyvá než si některé připomenou krátkou reportáží. Do úplného konce sezóny je plánován ještě společný výlet „Velvarský anděl“ pořádaný Radkem Šťástkou, tak se třeba většina z členů sejdeme tam.

Pěkné babí léto vám přeje

*Tadeáš Narovec*



# Obsah

Renaultář čísla.....	4
O 106 Jihočeským krajem.....	7
Sraz RCC z druhé strany.....	9
Byl to ale poetický víkend . . .	11
Letošní „Opletalka“.....	13
3. Sraz Renault Car Clubu.....	15
Můj sen o Jaguaru E-Type.....	18
Moje soutěžácké začátky.....	21
Klubové aktuality.....	25

# Renaultář čísla

## Radek Šťástka



Radek Šťástka je renaultář tělem i duší. A to vlastně od prvních chvil svého života. Pro mě je to velmi blízký člověk, se kterým mám hodně společného a který je jedním z lidí, kteří mají vinu na tom, že jsem se o dění kolem Renaultů začal zajímat o trochu víc, než by bylo třeba zdrávo. I proto mi bylo ctí a potěšením, vést s ním následující rozhovor.

### **Jaký je Tvůj vztah ke značce Renault?**

Tato tradiční francouzská automobilka mě provází, dá se říci, od narození. Tátův R16 mě přivezl z porodnice a Renault, hlavně díky tátovi, se mnou zůstal již na stálo. Mám s ním spojené spousty vzpomínek z dětství i pozdějšího věku. Dá se říci, že se stal takovou konstantou v mém životě. Stejně jako táta, nikdy bych si vůz jiné značky nekoupil.

### **Kdybys sis mohl vybrat jeden model z celé výrobní řady značky, který by to byl?**

Určitě by to byl R16 TS modelového roku 1968/69. Vždyť ten se asi spolu s R9 zasloužil nejvíce o mou slabost pro Renaulty. Pokud by bylo dosti garáží i peněz, asi bych pak vedle zaparkoval R16 TX, R5 Turbo (kdysi přezdívaný "vzteklý trpaslík"), Fuego, R30...

### **Jak se na Tvou vášeň k Renaultům tváří okolí, rodina, přátelé... ?**

Renault byl v naší rodině "zabydlený" již před mým narozením, od dob tátovy R8. Takže to vlastně nikdo z rodiny ani za vášeň nepovažoval, spíše za samozřejmost. Pro moji ženu to ovšem hned samozřejmé nebylo, ale mou plechovou lásku celkem toleruje. A protože první auto si kupovala až v manželství, je lehké uhodnout kdo byl jeho výrobcem. Již osm let jezdí s Thalíí a dlužno říci, že Thalia se role prvního auta na denní použití zhostila výtečně. A členství mé ženy v našem klubu je asi tím nejlepším důkazem jejího pochopení.

### **Do jaké míry si dovedeš svého Renaulta sám opravit?**

Montáž interiéru a drobnější zásahy ve smyslu výměny světla, oleje, apod. si udělat dovedu. Na klempířinu nebo třeba opravu brzd či výměnu rozvodů, na to si netroufnu.

### **Kolik Renaultů jsi vlastnil, nebo ještě vlastníš?**

Celkem jsem vlastnil tři Renaulty, z toho dva vlastním dosud. Prvním mým vlastním autem byl R11 GTL, který jsem později vyměnil za R19 RT. K němu přibyl před dvanácti lety tátův R9. Tento vůz však byl dávno před tím členem rodiny. Mimochodem, tátův R9 byl i prvním autem, se kterým jsem se v životě rozjel (samozřejmě pod dohledem táty). A v péči mám i již zmíněnou manželčinu Thalii.

### **Kolik jsi najezdil s Renaulty kilometrů a kde jsi byl nejdále?**

Spočítat kilometry za všechny vozy, které od dětství prošly mým životem, nedovedu. Určitě několik stovek tisíc. Co se týče nejdelší vzdálenosti, potom je to Holandsko s R9, který znáte z klubových akcí. Tehdy jej řídil ještě táta.

**Ještě na doplnění - psal jsi v odpovědi, kolik jste najezdili kilometrů Renaulty jako rodina, tedy s tatínkem za volantem - kolik zhruba jsi najezdil Ty sám?**

U R9 bych to dovedl spočítat s přesností na kilometr. Táta totiž vedl podrobnou knihu jízd a já v té tradici pokračuji. Ale přibližně od roku 2002, od kdy s ním bohužel už jezdím sám, jsem najel 30 000 km. Když k tomu připočtu kilometry z doby, kdy jsem si devítku půjčoval, snad bychom došli k číslu cca 50 tisíc kilometrů. Za jedenáctku a devatenáctku to mohu odhadnout jen dohromady - snad 150 tisíc kilometrů.

**Vzhledem k tomu, že oba máme velmi příbuzná auta, a nakonec i Ty jsi měl R11, nedá mi se nezeptat: Čeho, kterých vlastností si na své "devítce" nejvíce ceníš a co bys naopak uvedl jako nevýhodu nebo negativum?**

To je otázka, u které se musím hlídat abych nesklouzl do sentimentu. Čili ptáš-li se na technické aspekty, potom si u devítky cením její určité nadčasovosti. Dokazuje, že při vhodné péči dovede i po třiceti letech nabídnout pohodlné a svižné svezení i zaujmout svým designem. Ostatně Renault dovedl jistou nadčasovost dát do vínku i řadě dalších typů vozů. A nevýhoda? Jeden majitel devítky, který s ní projel půlku Evropy, ji označil za "slečinku". Chtěl tím říci, že neodpouští svému majiteli neurvalé chování, resp. zacházení. Např. přední náprava v kombinaci zdejších silnic s neopatrnou jízdou toho moc neodpouští. Ale když má řidič v sobě kousek citu k vozu, tak ho tím nepřímo vede k opatrnější jízdě. Takže o nevýhodě jednoznačně mluvit nelze. Co však dovede potrápit, to jsou stárnoucí plasty ve voze, které se s věkem stávají křehčími a těžko se nahrazují.

**Zmínil jsi obavu z uklouznutí do sentimentu. Proč?**

Devítka mi svým způsobem pomáhá vybavovat si spoustu vzpomínek z dětství, i z doby pozdější. Jak už to v životě bývá, jsou to vzpomínky smutnější i příjemné (těch je mnohem více). Bylo by jich hodně, ale to do tohoto rozhovoru asi nepatří. Ten vůz byl i svědkem proměn poměrů v naší vlasti. Pamatuje proto například předjíždění dlouhých kolon sovětské armády v serpentínách severních Čech i radostné mávání amerických vojáků po roce 1990, kteří zdravili auto se značkou CS při naší cestě přes Německo.

**Co myslíš, že je obecně za volantem nejdůležitější?**

Bezesporu ohleduplnost. K ostatním účastníkům provozu, i třeba k vlastnímu autu. Už to je první krůček pro to, aby člověk nebyl na silnici nebezpečný sobě i ostatním. Když někdy vidím jakým způsobem dnes mnozí řidiči jezdí s novými vozy, přijde mi že jim nezáleží na ničem a na nikom.

**Nedávno byly Vánoce - copak dostala Tvá auta pod stromeček?**

Ježíšek zatím u nás stále naděluje jen živým bytostem. Ale žádný z našich Renaultů během roku jistě nouzí netrpí. Snažím se příliš neodkládat ani ne úplně naléhavé opravy a sem tam, když je příležitost, pořídím nějaký ten náhradní díl do zásoby. Zejména pro "devítku", pro kterou je čím dál tím vzácnější něco sehnat.

**Jaká byla Tvoje cesta ke klubovému životu kolem Renaultů?**

Šťastná. Ale abych to vysvětlil. Ze zvědavosti jsem někdy kolem roku 2000 navštívil několikrát sraz Renault Clubu ČR na Mělníku. Chtěl jsem si prohlédnout jiná auta, pobavit se s lidmi kolem nich. Ale nějak to nebylo úplně to, co jsem asi podvědomě hledal. Až jednou jsem tam potkal dvě spřízněné duše mající vůz, který v roce 1985 málem vystřídal náš R9. Ano Jirko, byl jsi to Ty s Blankou, což bylo to štěstí na cestě ke klubovému životu. Tys mě přivedl do Renault Clubu Praha, ve kterém byl kdysi i můj táta. Tam jsem poznal řadu výborných kamarádů a definitivně zahájil klubový život. Cestu do našeho současného klubu již jistě popisovat nemusím...



**Většina z nás ví, že jsi takříkajíc duchovním otcem "Velvorského anděla" - jak vznikl tento Tvůj nápad?**

Jsem vděčný za každý klubový sraz či výlet, jehož organizátoři vynakládají svůj čas, mnohdy i finance, čistě pro radost ostatních. Uvědomil jsem si, jak je při dnešním rychlém tempu života málo příležitostí se potkat a popovídat si. A tak jsem se rozhodl také udělat něco pro potěšení ostatních. Jakýsi druhý "Pohárek", na kterém se, snad každoročně, budeme loučit se sezónou. A jak vznikl vlastní název? Kdo byl ve Velvarech, jistě odpověď zná. A kdo nebyl, necht' otázku bere jako pobídku k účasti na letošní rok.

**Chtěl bys něco vzkázat čtenářům Renaultáře a členům Renault Car Clubu?**

Ať již každého z nás přivedly do klubu, či k Renaultu obecně, důvody jakékoliv, přeji všem, abyste vždy našli v klubu příležitost pro odpočinek, zábavu a abyste se k němu i k Renaultům rádi vraceli. A hlavně přeji všem vždy šťastný návrat domů!

Moc Ti děkuji za krásný rozhovor a samozřejmě přeji Tobě i Tvé rodině totéž...a třeba i mnohem víc.

*Jirka Klika*



## © 106 Jihočeským krajem

Pod záštitou Renault Car Clubu se v letošním roce uspořádal 18. 4. 2015 již 4. 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. Hlavním mediálním partnerem byl Český rozhlas České Budějovice, který vysílá na frekvenci 106,4 Mhz.

Soutěž je již pravidelně pořádána v „komorním“ počtu maximálně 30 startujících, což zajišťuje dobrou organizaci a pohodový průběh celého dne.

Vzhledem k trase vedoucí přes řadu mě velmi známých a blízkých míst jihočeského kraje jsme s Pavlem neváhali a okamžitě se přihlásili. Proto také startovní číslo 1.

Sobotní ráno, bylo samozřejmě ve znamení brzkého vstávání, vždyť nás čeká cesta do Českých Budějovic. Pavel přijel ve smluvený čas a ve stejném složení jako v loňském roce, tedy Pavel, Tadeáš a Tadeáš junior (Tadík), jsme se vydali na cestu. Paní zima se rozhodla nám ještě připomenout jak umí vládnout, když teplota nepřekročila 5 °C.

Na výstaviště do Českých Budějovic dorazilo 29 posádek odhodlaných vydat se na trasu, někteří dokonce se staženou střechou na svém kabrioletu. Odjíždíme ke startu, kde dostáváme poslední pokyny, odečítáme stav počítače kilometrů a už jen krátké startovní představení a mávnutí startovním praporkem.

Itinerář je v podstatě jednoduchý, dostali jsme mapu se zakreslenou trasou. Navigace se zhostil Pavel, zatímco já jsem se pro dnešní den zabydlel za volantem Pavlovi R12.

Na trase byly pro nás připraveny dvě kontrolní stanoviště, kde se plnili různé úkoly. Jako první samozřejmě Markův tradiční test, ke kterému by se občas hodila i křišťálová koule, letos doplněno zkouškou zručnosti při hledání šroubů a vhodných matic. Projeli jsme okolo hradu Rožmberk nad Vltavou, přes korunu Lipenské hráze, Frymburk, Horní Planou, Volary, Kvildu, Kašperské Hory. Jaké bylo překvapení, když cestou stoupající na Kvildu přibývalo sněhu a teplota se blížila k bodu mrazu. Poštěstilo se nám jet i v hustém sněžení vyjetými stopami na silnici od aut





před námi. Po polední přestávce na oběd jsme vyrazili do zbývající části trasy. U stanoviště Horské služby na Zadově jsme absolvovali 2. průjezdní kontrolu, kde si pro nás přichystali tlumič z nějakého dopravního prostředku a odhadovali jsme délku.

Přes Strakonice a Vodňany jsme se dostali zpět do Českých Budějovic na Výstaviště, kde naše etapa končila. Měli jsme jen o 5 km více než byla ideální vzdálenost a přijeli přesně na časový limit. Rozhodně jsme se nikde nezdržovali, nekochali a i tak jsme měli co dělat stíhat dojet. Udílení cen bylo letos umístěno do jedné z modernějších hal Výstaviště, kde bylo rozhodně na co koukat. MUDr. Marek Slabý společně s Petrem Hošťálkem a Ing. Josefem Friedrichem, ředitelem Výstaviště ČB, a.s., vyhlásili nejlepší soutěžící a předali ceny. Všichni poté dostali pamětní list.



Po společném focení a rozloučení jsme se vydali na cestu k domovům. Celková suma dnešních ujetých kilometrů by nám vystačila bez problémů ke Středozemnímu moři. Ano, ujeli jsme bez mála 800 km. Vydrželi jsme my i auto. Nejdelší závod historických vozidel, který se v České republice jezdí, je opravdu závod vytrvalostní a zkouška, toho co stroj i člověk vydrží. Když člověk ulehá zcela vysílený do postele s otláčeným sedacím svalstvem, říká tohle už ne. Určitě za rok ale pojedeme zas a opět si dokážeme, že na to máme.

*Ing. Tadeáš Narovec*



## Sraz RCC z druhé strany

Je 1. dubna 2015, krátce po deváté hodině večerní. Právě ležím ve vrchovatě napuštěné vaně, provoněné levandulovou solí a je mi krásně. V ruce láhev krásně oroseného plzeňského piva...

...ne, nedělám si z vás aprílovou legraci, opravdu to souvisí s letošním srazem. Jen z trochu jiné strany, než jste zvyklí. Ale od začátku.

Je středa, 1. dubna 2015, den jako každý jiný. Ve 13 hodin zamykám skříňku v práci a mířím domů, kde na mě před domem netrpělivě čeká Pavel a jedeme vstříc tomu, na konci čehož se vyklube hlavní náplň srazu. Jedeme vytvořit itinerář letošního Orientačního závodu.

Za Prahou se počasí mírně zhorší, začíná sněžit. Je to jen přeháňka, přesto mě Pavel s lehkostí v hlase upozorňuje, že jedeme v autě s letním obutím. No dobře, říkám si – kdysi jsme jezdili s „letními“ i do hor a taky se nic nestalo...v tu chvíli ještě nevím, o čem mluvím.

Postupně se dostáváme až do budoucího centra dění letošního srazu – do Resort Beach Nová Živohošť. Nikde nikdo, brána ležérně pootevřena, na ní napsáno cosi o hlídání psem...

Zvědavost vítězí a tak vstupujeme do liduprázdného areálu. Postupně ho celý procházíme, aniž by si nás kdokoli všiml. A tak se seznamujeme s prostředím – s jednotlivými bungalovy, s parkovištěm, plánujeme odkud budeme startovat...

Po obhlídce se vracíme zpět k autu, najíždíme před místo pravděpodobného startu a já vytahuji desky, propisku a papíry. Vzápětí zjišťujeme drobnost – Pavel zná trasu; já ne a tak usuzujeme, že bude praktičtější, když budu já řídit a Pavel navigovat. Střídáme se tedy za volantem a vyrážíme. Pavel naviguje, já zastavuji na každém místě, kde je potřeba něco zapsat a píše si podklady pro itinerář.

A také vymýšlíme, jak zkomplikovat posádkám život třeba dotěrnými otázkami, různými chytáky a tak dále. Zapisujeme, fotíme, vymýšlíme. A představujeme si vás, účastníky závodu, jak nám budete spílat za naše nápady...a my to ani neuslyšíme...naštěstí...

Já mezitím objevuji výhody „koncernového jednašestkového“ turbodieselu a kochám se nejen očima krajinou, jíž projíždíme, ale i řidičsky silnicí – je to opravdu nádhera, ani bych nečekal tak krásnou trasu kousek za Prahou. Nahorů, dolů, pravá, levá a k tomu vesměs celkem kvalitní silnice...paráda, Pavel vymyslel trasu opravdu moc hezky.

Po projetí první etapy končíme na náměstí v Sedlčanech a rokujeme o nejvhodnějším umístění vozidel účastníků.

Poté se pouštíme na trasu 2. etapy. Počasí si z nás dělá aprílový „dobrýden“ a tak střídá téměř letní slunečnou pohodu s hustým sněžením, případně deštěm, do kterého by ani příslovečného psa nevyhnal....co se dá dělat.

I druhou etapu si celkem užíváme, opět píšeme, fotíme, vymýšlíme...a dost nás to baví. Doufáme, že nebudeme jediná.

Čas se však nemilosrdně krátí, ještě že je letní čas, jinak bychom některé věci nestačili z důvodu špatných světelných podmínek vyfotit. A to by byla škoda. Postupně se stmívá, nicméně štěstí stojí při nás a fotíme poslední obrázek do itineráře ještě za světla. S ulehčením usedáme do auta a vracíme se zpět do Prahy. Protože v mých žilách stále koluje krev okysličená krásnými zážitky, zůstávám za volantem Pavlova auta a jedeme zpět. Máme dobrý pocit z toho, že zatím jsme všechno celkem zvládli.

Cesta ubíhá zpočátku celkem rychle, a tak probíráme všechno možné, co nás napadne. Nestačíme se například divit tomu, že některé obce nemají peníze na kanalizaci, ale na „zdržovací“ semafor ano...a je jich jak máku.

Protože Pavel nemá na autě dálniční známku, vracíme se po „staré budějovické“.

A v tu chvíli začíná na Duben netušený horor. Klidná cesta po suché silnici se vlivem velmi hustého sněžení stává dobrodružstvím. Obrovské sněhové vločky bičují přední sklo našeho auta, nevím, jestli je lepší svítit potkávacími, nebo mlhovkami, stěrače se snaží čistit sklo, na silnici chybí vodorovné značení a já blbec (nevěda, že budu řídit v takovémhle nečase) jsem si doma nechal brýle... Máme pocit, že jsme někde v nějakém alpském průsmyku a přitom se nacházíme pár kilometrů za Prahou. A je Duben.

Snažím se udržet se na silnici seč mi síly a zkušenosti stačí, při pohledu na vrstvu sněhu na silnici podvědomě myslím na letní obutí na autě, když tu najednou Pavel zařve: „Pozor srna“. Má pravdu, vzápětí vidím mrtvou srnu ležící napříč přes náš pruh na silnici a ve zlomku vteřiny přemýšlím, co se vzniklou situací. Proti nám jede auto, za námi téměř „na kufru“ taky. Prudce brzdit tedy nepřipadá v úvahu, výhybný manévr do protisměru kvůli sněhu na silnici, letním pneumatikám a protijedoucímu autu neriskuji a tak „beru“ ležící srnu mezi kola....

...co všechno musí řidič vyhodnotit během sekundy...

...srna se otre o spodek auta, možná zachrástí o podvozek i kopýtky, nebo rohy...a Pavel je jak na jehlách.

„Tak to Ti děkuju“, zní jeho první slova a okamžitě sprádá ty nejčernější plány na škody na podvozku auta.

„To je v pohodě, dyť to musí něco vydržet, tak nízký to není“, odpovídám vzápětí, ale bedlivě poslouchám, jestli se něco na podvozku neděje...a nemám ze vzniklé situace nejlepší pocit. Žádné nepatřičné zvuky neslyším, ale přesto jsem klidnější až u nás před domem, kdy vidím, že se autu nic nestalo. Naštěstí. To by nebyl nejlepší začátek našeho letošního srazu...

A tak stoupám po schodech s deskami a novým „itíkem“ v ruce, je téměř devět hodin večer a moc se těším právě na tu „plzeň“ a vanu s horkou vodou...

...a v ní si představuji v nejživějších barvách, jak se potýkáte s tím, co jsme dneska vymysleli.

### 3. SRAZ RENAULT



### CAR CLUBU



**Kdy: Sobota 30.5.2015**

9.00 - start 1. etapy orientační soutěže

12.00 - výstava vozidel na náměstí Sedlčanech

14.00 - start 2. etapy orientační soutěže

**Kde:**

**RESORT BEACH Nová Živohošť - Slapy**

**WWW.RENAULTCARCLUB.CZ**

## Byl to ale poetický víkend . . .

Ano, byl. Sice začal trochu divoce, ale skončil krásně. Až je skoro škoda, že už je za námi. Opět se nám potvrdilo, že Moravské Renolt'ácké Pohárek je akcí, na kterou se prostě vyplatí jet. Letos již (pro někoho) posedmé.

V podstatě jedna z prvních akcí sezóny. Pro nás rozhodně. Pro některé dokonce rekord...ale o tom později. Sluníčko krásně svítí, auto po výměně řízení, obuté nové pneumatiky, auto vyleštěné, čisté, věci sbalené, jen vyrazit. Vyrážíme. Krátká zastávka v Průhonicích na jídlo a jedeme dál. Snad ta „dějednička“ nebude tak strašná. Nebyla, celkem. Až do takového 106. kilometru...najednou stojíme v uzavírci, hezky všichni vedle sebe, minuty ubíhají. Napočítáme jich hodně přes dvacet. Asi nehoda, usuzujeme. Po chvíli se dáváme do pohybu, mírným tempem se kontinuálně pohybujeme vpřed. Nehoda žádná. Pak zase chvilka normální dálniční jízdy...ale opravdu jen chvilka. Dálnice se zacpává i v místech, kde se kam oko dohlédne nic nemodernisuje. Nechápeme. „pětka“ razí cestu, „jedenáctka“ ji poctivě následuje. Zase zácpa. Ach jo.

Po chvíli míváme odpočívadlo, na něm Vojenská Policie a pět Tater 815 s podvalníkem, na každém tank...zase nechápeme. Ještě kousek volného úseku bez uzavírky, snažíme se předjet velká vozidla...nestiháme...o čtyři auta před námi...cože???...zase podval s tankem...to snad není pravda. A tak se ploužíme třicítkou středem uzavírky mezi dvěma pruhy, předjíždět nemá smysl, podval s tankem suverénně zabere celou šířku zúžené silnice...pořád nechápu...pátek, čtyři odpoledne a armáda se odhodlá zacpat už tak dost zacpanou dálnici stěhováním těžké techniky. To snad opravdu není pravda...bohužel je. Před Brnem se dá konečně celkem krásně jet. Za Brnem zastavujeme, předáváme díly kolegům...armáda nás potichu míjí...

Pokračujeme v cestě, opět dojíždíme armádou zacpanou dálnici. Sjíždíme, že to vezmeme po okresech. Kulový s přehazovačkou – cesta kolem brněnského letiště není průjezdná. Někdo jí do cesty postavil sklady...ach jo, mapu máme sice starou, ale kdo mohl očekávat, že silnic ubývá. A tak se zapojujeme zpět do zácpy před další uzavírkou a doufáme, že brzy dosáhneme kýženého sjezdu na Slavkov. Volá nám Milan – máme jet přes Kyjov, je to méně zacpané kamiony. Za Slavkovem že počká. Stalo se. Doufáme v brzký příjezd do Ostrožské Nové vsi, kde na nás čekají naši přátelé, kteří na Pohárek z Prahy prozíravě přijeli autobusem...

Chyba lávky. Jak praví klasik, zkratka byla delší, zato horší cesta...

Na Milanem doporučené trase je objížďka jako...

Nevadí, po krásných více než 5-ti hodinách v autě konečně zjišťujeme, kde bydlíme (jen pro úplnost, kilometráž byla 280 km...) Je tu krásně. Prostě nádhera. Super prostředí, skvělé jídlo, jak záhy zjišťujeme. Poté už jdeme spát. Idylka začíná.

Ráno snídáme, poté vyjíždíme do Veselí nad Moravou, kde je sraz. Postupně se zde sjíždí několik desítek Renaultů se svými posádkami a program začíná. Prohlídka vodní elektrárny ve Veselí. Pecka. Bomba. Poté procházka parkem a přesun do Vnorov, na Baťův kanál, kde nás čeká super oběd – řízečky či guláš. Nádhera. Nastupujeme na loď Svatá Anna, ujímá se nás kapitán a vysvětluje vše o Baťově kanále, po kterém plujeme. Ještě pak proplujeme plavební komorou tam a zpět a po krátké přestávce se dáváme opět do pohybu. Naším dalším cílem je obec Kněždub, rodiště to slavných bratří Úprků a také místo, kde navštívíme nejen moravský Slavín, ale i typické slovácké stavení, ve kterém je muzeum. Opět nádhera.

Pak už jen drobný nákup, rychlá návštěva wapky (cesta k „baťáku“ byla strašně prašná) a návrat na večeri. Večeříme, klábosíme o uplynulém dni, počasí je samozřejmě super (Milanův



„Přivolávač slunce“ prostě funguje)...večer se bohužel chýlí ke konci...



...i když jak pro koho. Je půl jedné v noci, když na naši chatku s krásným jménem „Rulandské bílé“ buší Petr. Jeho spolubydlící (shodou okolností můj švagr se synem) mu v domnění, že už spí zamkl vstup do společné předsínky jejich pokojů...vypadá to, že Petr přenocuje v našem sprchovacím koutě...Nakonec se nám podaří se švagrovi dovolat a tak i Petr může spát ve své posteli. Noční intermezzo šťastně končí.

Ráno snídáme a upalujeme na zámek do Buchlovic. Tam se s námi loučí hlavní organizátoři letošního Pohárku – Michal s Martinem a dalšími členy rodiny, kterým vděčíme za krásně strávený víkend. Opravdu krásná práce, všem patří obrovský dík. Po prohlídce zámku a přilehlého parku se ještě zdržíme na oběd a pak se opravdu musíme smířit s faktem, že letošní Pohárek již patří minulosti. Je to škoda – po pátečním stresu byl zbytek víkendu doslova jako balzám. Cesta zpět již probíhá normálně i pokud jde o čas a my jsme bohatší o další nevšední zážitky.

Byl to opravdu poetický víkend – žádná honička, prostě pohoda. Kdyby takových chvil bylo v roce víc... A tak nezbývá než se těšit na další, v pořadí již osmý Pohárek. A že je to až za rok? No a co? Stojí to za to si počkat, ne?

P. S. A pokud jde o ten rekord? Po návratu zpět do Prahy mi říká brácha, vystupující před garáží ze své „pětky“: „...čoveče, to bylo asi nejdál, kde jsem s tím byl...nejdál jsme byli v Náchodě a tohle bylo rozhodně dál...“ Krásná tečka za tím poetickým víkendem, co říkáte?



*Jirka Klika*

## Letošní „Opletalka“

V sobotu, 23. května 2015 proběhla další akce před budovou Autoklubu České republiky v Opletalově ulici. Tentokrát se jednalo o výstavu historických vozidel k 90. výročí vozidel Škoda. Neznamenalo to ovšem tradičně, že by se auta jiných značek nemohla zúčastnit. Ba právě naopak.



A tak i náš Renault Car Club přivezl několik vozidel.

Za klub se zúčastnil Renault Dauphine, dva Renaulty 8, Renault 12 a Renault 11. Dále jsme s sebou přivezli krásný žlutý Renault 4, většinou známého zeleného Saaba a modrého Fiata 127.



Den to byl krásný, rozhodně bylo na co koukat, kromě škodovek přijela opravdu různorodá směsice automobilů. Jako pokaždé zpříjemňoval atmosféru Brass Band Rakovník a bylo možno vidět i spanilou jízdu velocipedistů. Na závěr byly opět předány Pamětní listy a plakety, tentokrát z rukou starosty městské části Praha 1 pana Oldřicha Lomeckého, který akce AČR pravidelně se zájmem navštěvuje.



Pro nás s Pavlem měl celý den, hlavně ráno a dopoledne ještě jinou příchuť, a to organisátorskou. Náš klub byl vedením AVCC požádán, zda by se zhostil technického zajištění při příjezdu a parkování vozidel. A tak jsme stáli každý na jednom konci „Opletalky“ navlečení v oranžové vestě s vysílačkou u pasu a udíleli příjíždivším veteránistům rady a informace.

I u toho se dá zažít ledaccos. Mě utkvěla v hlavě zkušenost, že pro většinu řidičů (tedy těch, kteří nic nevystavovali, ale přesto měli neodolatelné nutkání projet se uzavřenou ulicí, nebo zde alespoň zaparkovat v zákazu zastavení) značka „Zákaz vjezdu všech vozidel“ neznamená absolutně žádnou překážku. O to hůř, že spousta z nich byla řidiči profesionály. A tak jsem musel na dolním konci Opletalky čelit dotazům, jestli tady lze zaparkovat, co se tady zase děje, jak si to představujeme atd. Nejlepšími ze všech byli dva řidiči autobusů nejmenované firmy, kteří při pohledu na lidmi zaplněnou ulici vznesli dotaz, jestli projedou. Po mé záporné odpovědi mi suše sdělili, že projet musí, protože tudy mají trasu...

Bylo jim tedy vysvětleno, že dnes mají trasu jinudy...následoval další odzbrojující dotaz, a to kudy mají tedy jet...

Nejvíce mě ovšem potěšil jistý anglicky hovořící mladý muž, který nás v průběhu odpoledne zastavil s Blankou a ptal se zda nevíme, kde se octl jeho v zákazu zastavení (kterého si zřejmě nevšiml, nebo přijel do blízkého hotelu ještě před instalací příslušných značek) zaparkovaný vůz. Jeho výraz ve tváři, který značil zoufalství nejvyššího kalibru se diametrálně změnil v nezměrnou radost poté, co mu Blanka vysvětlila, že auto bylo odtazeno jen o pár metrů dále, aby nebránilo výstavě...Jak málo stačí člověku ke štěstí...

I přesto, že ten den začínal pro mě díky povinnostem před budovou Autoklubu nezvykle brzo, krásně jsem si jej užil. Bylo možné prohlédnout si krásná auta, popovídat si s přáteli a ještě k tomu vyšlo krásně počasí...co víc si přát.

Snad jen víc takových akcí.



*Jirka Klika*



### 3. Sraz Renault Car Clubu

Tak co, máme všechno, nezapomněli jsme na nic...co počasí....kolik je hodin.....neposlal ještě někdo přihlášku... Poslední rekapitulace všeho a můžeme vyrazit. Několikaměsíční práce organisátorů srazu právě teď našla svůj cíl. Kdo nikdy nic nepořádal, neví o pocitech organisátorů nic. Tak tady máte alespoň nástin toho, jak to vypadá z druhé strany.



Během páteční cesty do místa konání již 3. srazu Renault Car Clubu mám podivný pocit, že snad je všechno v pořádku. To znamená, že sraz může být bez chyby (doufám), nebo to může taky být pěkný pr.... No, snad ne...

Přijíždíme do Nové Živohošti, vykládáme věci a hned nasedáme s Blankou zpět do auta – čeká nás projet celou trasu Orientačního závodu, abychom zjistili, že je vše v pořádku, nikde žádná objížďka, itinerář sedí, nikde se

nic nezměnilo...

Po návratu zpátky konstatujeme, že úspěšnému srazu snad již nic nestojí v cestě. Mezitím další posádky zjistily důležitá místní fakta – např. kde se dobře najíst. A tak v poklidu usedáme do restauračního zařízení a večeříme. A zítra to začne.

V sobotu ráno to opravdu začalo. Soutěžní posádky se začaly kupit na akreditaci, kde jsme s Tadeášem chvílemi téměř zavaleni soutěženichtivými účastníky. Ostatní organisátoři kontrolují naposledy, zda je vše připraveno a postupně se rozjíždějí na svá stanoviště. A předtím....“spadla klec“...Pavel zahajuje sraz. Teď to skončí až na konci...tedy večer.

Nedlouho po zahájení Blanka startuje jednotlivé posádky, které dostávají tradiční pochoutky z klubové kuchyně – tedy vodu Renaultku a sušenku Billancourtku. A zároveň i první dotěrné otázky v rámci startovního kvízu. Tadeáš ještě každou posádku vyfotí a.....start... Po odstartování všech posádek se zrychleně přesunujeme do Sedlčan na náměstí, kde je cíl první etapy. Hlavně tam být pokud možno dřív, než soutěžící...No snad to stihneme, oni jedou 55 kilometrů, my jen 16... Samozřejmě začíná pršet. Jak jinak.

Dojíždíme, stihání „osmičkou“ Honzy Mišurce na náměstí, kde parkujeme přímo v jeho středu. Okamžitě neunikáme pozornosti místní Městské policie. Pánové se ptají, co se tu bude dít. Ujištění, že akci povolil místostarosta města Sedlčany přehlížíjí téměř mávnutím ruky a hned je zajímá, jaká auta přijedou. „Jéé tak to my se příjdem podívat. Tak ať vám vydrží počasí“, přeje nám policisté a po mém těle se rozlévá šťastný pocit, že existují i tací, kteří opravdu pomáhají a chrání.

Během chvíle prší stále víc, nicméně první posádky již úspěšně dojíždějí. A s nimi i další návštěvníci našeho srazu se svými vozy. Nakonec dojeli podle textového itineráře všichni soutěžící a tak může být zahájen nejen individuální oběd, ale i Soutěž elegance veřejnosti.

Po obědě následuje společná fotka a start do druhé etapy závodu. Tentokrát se jede podle vyznačené trasy v mapě, ale součástí je 20 fotografií předmětů, domů, prostě všeho možného nacházejícího se podél trasy. Úkolem je určit, kde se to či ono nachází. Po trase je samozřejmě



(stejně, jako v etapě první) několik PK, tedy Průjezdních obsluhovaných kontrol. Tedy bodů, kde se plní různé úkoly. Letos se skládalo puzzle, měřil azimut, třídily šroubky, nebo třeba házelo mokřými houbami do kbelíku s vodou (žádná legrace, řeknu vám). Tak se určovaly součástky... Na startu, stejně jako v první etapě, trápí Blanka soutěžící dalším kvízem.

A je odstartováno....všichni jsou pryč.....pro nás to znamená zrychlený odsun zpět na start. Tedy na start první etapy. Tedy do cíle druhé. Zatím všechno funguje....sláva...nezakřiknout...



V cíli už tráví siestu Honza Mišurec v doprovodu své černé „osmičky“ a čeká na první posádky, které změří síly s mokřými houbami a kbelíkem. A taky na zbytek své rodiny, tedy manželku Helenu a syna Jendu, kteří se obětavě zhostili obsluhy jedné z Průjezdních kontrol. V mezičase poskytuje interview o srazu Pavlovi Kopáčkovi z internetového magazínu Veterán.

A to už přijíždějí první posádky, Blanka jim sbírá itineráře s odpověďmi na otázky a určením nalezených fotografií a navádí je dále k poslední soutěži. Nakonec dojíždějí i obsluhy „PKáček“ a nás čeká další náročný úkol – sečíst výsledky a vyhodnotit všechny soutěže. A tak sčítáme s Pavlem Soutěž elegance veřejnosti (veřejnost si dala opravdu záležet, urna s lístky je skoro plná), Tadeáš zatím tiskne fotografie na Pamětní listy, aby měla Blanka po dojezdu poslední posádky co nalepovat a vypisovat. Poté se všichni organizátoři uchylujeme ke stolu a počítači, diktujeme Tadeovi výsledky jednotlivých PK a ostatních soutěží a tak nám začíná svítat na výsledky letošního srazu. Mezitím ještě volíme 3 auta, která mají být oceněna v Soutěži elegance odborné poroty.

Hotovo, sečteno, vytištěno, sepsáno, nalepeno, připraveno...

Přesunujeme se do jedné z místních restaurací k vyhlášení výsledků. Sraz má být za chvíli tímto okamžikem korunován. Na stůl vyrovnáváme ceny pro vítěze a začíná vyhlášení výsledků jednotlivých soutěží, které nám ještě v případě Orientačního závodu opět zpestří hod houbami do kbelíku (ten je teď bez vody a houby jsou suché – změna je život). A třetí místo v „orientáku“ má záhy svého majitele.

Soutěž Elegance veřejnosti i odborné poroty, stejně tak Orientační závod má své ocenění...

...nakonec je ještě vítězem loňského srazu předán putovní pohár vítězi letošního srazu a tím je učiněna ona pověstná tečka za letošním, 3. srazem Renault Car Clubu. Sakra, ono to snad opravdu vyšlo...nic se nestalo, všechno se uskutečnilo...slyším obrovskou ránu, jak simultánně všem organizátorům padá cosi obrovského ze srdce a jímá mne blažený pocit, že ta má páteční předtucha byla naplněna tím lepším způsobem.





Kdo se domnívá, že víkend ve společnosti Renault Car Clubu právě skončil (i když to tak vypadá), šeredně se mýlí. Jako každý rok je v neděli uspořádán společný výlet někam do okolí. Kdo loni nebyl na prohlídce hráze přehrady Seč, mohl si letos spravit chuť a vypravit se s námi na prohlídku hráze Slapské přehrady s přilehlou (no spíš inkluzivní) vodní elektrárnou. Po snídani se spanilou jízdou vydáváme ke zmíněné hrázi, kde se nás na půldruhé hodiny ujímá pan Hovorka, aby nás provedl útroby hráze. Nejprve nějaká fakta venku, pak fasujeme všichni ochranné prilby a noříme se hlouběji a hlouběji do nitra přehrady. Při představě, kolik je nad námi vody...

Po prohlídce vnitřku hráze následuje prohlídka vodní elektrárny, včetně prostoru velína.

Nakonec ještě pár slov nad přehradními výpustěmi a pak už opravdu konec. Děkujeme panu Hovorkovi a vzájemně se loučíme a přejeme si šťastný návrat domů. A samozřejmě brzké setkání.

Srazu se zúčastnilo 20 soutěžních posádek, 4 pořadatelské a 3 návštěvníci, celkem se sešlo 27 posádek.

Sraz úspěšně skončil, nezbyvá tedy než poděkovat vám všem za účast, všem organisátorům za spolupráci a nasazení vlastního času při přípravě srazu kolikrát již v době, kdy naše autíčka spí zimním spánkem. Samozřejmě je potřeba poděkovat všem, kteří se jakoukoli měrou podíleli na úspěšném průběhu srazu. Nakonec i to počasí vyšlo, je tedy potřeba poděkovat i tímto směrem.

Dovoluji si poděkovat i samotnému času, který nakonec zařídil, že jsme se oproti původnímu plánu nezdrželi o víc, než půl hodiny...

...a v neposlední řadě je samozřejmě potřeba poděkovat in memoriam samotným bratrům Renaultovým, že začali s výrobou automobilů – kdyby se tak nestalo, asi bychom se nesešli. A to by byla škoda. Tak zase za rok.

*Jirka Klika*



Motto: I jiní výrobci než Renault, vyrábějí rovněž skvělá auta

## Můj sen o Jaguaru E-Type

Jako každý, tak i já jsem měl v životě nejrůznější sny. Jak čas plynul, tak z některých jsem prostě vyrostl, některé jsem si splnil, ale mnoho jich stále zůstalo nesplněných. Jedním z mých automobilových snů, který asi zůstane nesplněn, je vlastnit vůz Jaguar E-Type.

Poprvé jsem se o existenci tohoto vozu dozvěděl v roce 1965, kdy můj táta dostal k vánocům knihu Jiřího Marka – Autopohádky. V jedné z pohádek, konkrétně v pohádce „Autopohádka se smutným koncem“ hrál Jaguár E hlavní roli, resp. malý nákladáček Aero, který se v noci proměňoval svému šoférovi Václavu Smolíkovi právě na zmiňovaný Jaguar E, ve kterém jezdil za svou milou.



Jelikož se jedná o velice zajímavý sportovní automobil, dovoluji vám, abych vás s ním seznámil.

Vůz byl představen veřejnosti na ženevském autosalonu v březnu 1961. Zakladatel firmy Jaguar Sir William Lyons se modelem E-Type trefil do černého. Vůz se stal etalonem sportovního vozu.

Na tvarech Jaguaru E se nejvíce podílel specialista v oboru aerodynamiky Malcolm Sayer, který předtím pracoval jako letecký konstruktér. Od začátku se vůz nabízel s otevřenou dvoumístnou karosérií s plátěnou střechou a jako dvoumístné kupé. Štíhlý, doutníkový tvar karoserie s dlouhou přídílí sahající až do poloviny délky vozu je patrný hlavně při pohledu z boku. Celá přední část byla výklopná dopředu a usnadňovala tak přístup k motoru

První Jaguary typu E používaly tříkarburátorový (karburátory typu SU) řadový šestiválcový motor o objemu 3781 cm<sup>3</sup> z typu XK150. Spolehlivý motor XK s dvěma vačkovými hřídeli v hlavě dosahoval výkonu 195 kW (265 k) při 5500 min<sup>-1</sup>. Maximum točivého momentu bylo 349 Nm při 4000 min<sup>-1</sup>, navíc s velmi širokým pásmem využitelných otáček. Jako maximální rychlost se udávala hodnota 150 mil v hodině (240 km/h). Další silnou stránkou Jaguaru E-Type byl vynikající podvozek, na kterém se výraznou měrou podílel Bob Knight. O skvělé jízdní vlastnosti se zasloužilo především nezávislé zavěšení všech kol a odpružení předních kol zkrutnými tyčemi a zadních kol vinutými pružinami. K bezpečné jízdě přispívaly také kotoučové brzdy na všech kolech.



Jaguar E-Type 3.8 první série je považován za nejčistší „ěčko“. Vůz je dokonce vystaven v Muzeu moderního umění v New Yorku jako ukázka dokonalého tvarového řešení sportovního automobilu z 60. let. Vůz darovala muzeu v roce 1966 firma Jaguar Cars. Tvary Jaguaru E-Type byly natolik úspěšné, že známí designéři necítili potřebu je nějak vylepšovat.

Od října 1964 byl k mání Jaguar E-Type s větším šestiválcem o objemu zvýšeném na 4235 cm<sup>3</sup> (vrtání se zvětšilo na 92 mm, zdvih zůstal stejný – 106 mm). Motor měl sice stejný výkon jako předchůdce, točivý moment se ale zvýšil na 380 Nm při 4000 min<sup>-1</sup>. Nová byla i plně



synchronizovaná převodovka, sedadla byla lépe ergonomicky řešená a přístrojová deska dostala černý povrch. K roadsteru a dvoulístnému kupé přibýlo v roce 1966 kupé 2+2, které bylo o 229 mm delší a mělo o 8 mm vyšší střechu. Prodloužily se také dveře a boční okna dostala chromované rámečky.

Začátkem roku 1968 provedl Jaguar u typu E změny související se zavedením nových emisních a bezpečnostních předpisů v USA. Nejviditelnější změnou bylo opuštění průhledných krytů předních světlometů a náhrada páčkových přepínačů na přístrojové desce kolébkovými. Verze pro USA měla kvůli emisím jen dva karburátory Zenith-Stromberg a výkon snížený z 265 na 245 koní (180 kW), točivý moment klesl o 40 Nm na 340 Nm. Parametry motoru pro evropské trhy zůstaly stejné.

Jaguar E-Type 4.2 druhé série se začal vyrábět v roce 1968 ve všech třech verzích – roadster, dvoulístné kupé a kupé 2+2. Tentokrát již došlo i na změnu vnějšího vzhledu. Vozy dostaly větší přední a zadní koncová světla přemístěná pod zvětšené nárazníky. Narostla také velikost otvoru v přední masce. Zlepšilo se tím chlazení motoru a umožnila se montáž klimatizace. Přední světla bez plastových krytů se posunula o 5 cm dopředu a jejich chromované rámečky byly v horní části rozšířené. Za příplatek se u všech modelů dodával posilovač řízení. U kupé 2+2 došlo i k menší úpravě předního skla za účelem zlepšení vzhledu. Motory směřující do USA byly upraveny tak, aby vyhověly tamním přísným emisním předpisům. Maximální rychlost se tím snížila na 210 km/h.

Pokles výkonů řadového šestiválce 4,2 litru v důsledku plnění amerických emisních předpisů vedl v roce 1971 k uvedení zcela nového vidlicového dvanáctiválcového motoru s objemem válců 5343 cm<sup>3</sup> a výkonem 210 kW (285 k) při 5750 min<sup>-1</sup>. Nejvyšší točivý moment 407 Nm motor dosahoval při 3500 min<sup>-1</sup>.

Motor měl dva vačkové hřídele (po jednom v každé hlavě) a čtyři karburátory Zenith-Stromberg. Vznikla tak poslední, třetí vývojová řada Jaguaru E-Type. Došlo také ke zvětšení rozchodu kol a z toho vyplývající změně tvarování blatníků. Oproti vozům první série (délka 4450 mm, šířka 1660 mm, výška 1220 mm u kupé, roadster byl vysoký 1180 mm) narostly rozměry série 3 ve všech směrech (délka 468,3 cm, šířka 168 cm, výška 130,5 cm u kupé, roadster byl vysoký 122,5 cm). Pohotovostní hmotnost kupé vzrostla z 1270 kg na 1480 kg. Nejmarkantnější vizuální změnou nového Jaguaru se stala charakteristická mřížka chladiče. E-Type 5.3 série 3 se nabízel ve dvou verzích, jako dvoulístný roadster a kupé 2+2. Dvoulístné kupé se přestalo vyrábět a roadster používal delší podvozek kupé 2+2 (rozvor 2670 mm). Na přání bylo možno získat automatickou převodovku a posilovač řízení se stal standardním vybavením. Dřevěný volant byl nahrazen koženým.

Koncem roku 1974 výroba Jaguaru E skončila. Částečně k tomu přispěla ropná krize v roce 1973, která způsobila snížení poptávky po výkonných sportovních automobilech s vyšší spotřebou. Celkově opustilo továrnu v Coventry přes 56 tisíc vozů s šestiválcovými motory (ty se vyráběly do roku 1973) a 15 300 vozů s motory V12. Celkem vzniklo přesně 72 529 těchto nádherných automobilů, které jsou dodnes chloubou svých majitelů.

Jaguar E-Type je dodnes považován za jeden z nejkrásnějších automobilů historie. Uznal to i sám Enzo Ferrari, když E-Type nazval „*nejhezčím autem všech dob*“ a právem byl zařazen mezi stovku nejvýznamnějších konstrukcí automobilů minulého století.



*Jaguar E na srazu historických vozidel při příležitosti výročí 110 let od založení Autoklubu České republiky, které se konalo 24. května 2014.*



*Na skutečného Jaguara E asi nikdy v životě peníze mít nebudu, model v měřítku 1:43 jsem si však v únoru 2015 pořídil.*

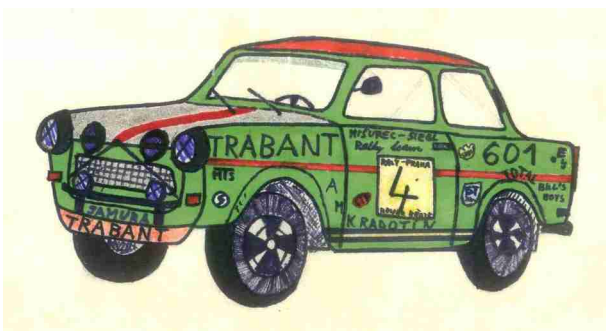
*Ing. Jan Mišurec*



## Moje soutěžácké začátky

Po získaných zkušenostech z mototuristických soutěží, kterých jsme se od roku 1972 pravidelně s kamarádem Pavlem Sieglem zúčastňovali, zatoužili jsme po účasti v automobilových soutěžích. Vždyť také, kdo by nechtěl být automobilovým soutěžákem. Nejprve jsme opět získávali zkušenosti v autoturistických soutěžích a postupně, po získání příslušných licencí, jsme se zapojili do různých automobilových soutěží, většinou okresního formátu.

Co se týče vozu, tak v tom jsme měli hned od počátku jasno. Pavel zdědil po dědovi vůz Trabant 601 a na něm jsme získávali první „soutěžácké“ zkušenosti. Samozřejmě, že ze všeho



nejdůležitější pro nás bylo, aby vůz měl patřičný soutěžácký vzhled. Tak jsme popustili uzdu své fantazie a vytvořili několik návrhů, jak by vůz měl vypadat (obrázky vlevo). Pavel sehnal někde 10 kg syntetické barvy. Byla to taková ostrá kanárková žlut'. Já jsem vlastnil elektrickou stříkací pistoli a tak jsme společnými silami celý vůz tou kanárkovou žlutí přestříkali. Zajímavé je, že jsem na toho Trabanta spotřeboval celých těch 10 kg barvy. Pavel si dělal legraci, že teď bude muset nechat auto znovu otypovat a změnit hmotnost vozu v dokladech. Nicméně na dvorku u Pavla stál nyní krásný Trabant, který vypadal, jako by vyjel právě z Mototechny. Teď už jen sehnat nálepky, šachovnice a jiné doplňky, bez kterých jsme si neuměli soutěžní auto představit. *(Ono, když je vám 20 let, tak máte nejrůznější představy o tom, co je správné a máte vlastní hodnotový žebříček – tolik jen poznámka autora).* Zanedlouho byl Trabant polepen nálepkami Castrol, Elf, Gulf,

Goodyear, Barum, Pal a mnoha dalšími, kolem dokola byl oblepen stříbrno černou šachovnicí a já ještě chtěl nastříkat kapotu motoru a víko od kufru matovou černí, protože jsem to někde viděl. To už ale Pavel nedovolil s poukazem, aby to ten motor ještě uvezl. S tímto vozem jsme jezdili, jak už jsem zmínil, nenáročné autoturistické soutěže. Bylo nám jasné, že na náročnější soutěže to ale není. Sbírali jsme ale cenné zkušenosti a měli jsme i podporu rodičů, kteří říkali, že je to pořád lepší, než kdybychom trávili volný čas po hospodách. S Trabantem jsme měli jednu vychytávku, a to když bylo soutěžním úkolem vyměnit na čas pneumatiku, nezdržovali jsme se vytahováním heveru, ale já povolil matice kola (většinou zadního, protože zadek u Trabanta byl lehoučký), Pavel, který v té době byl pořádná „vazba“, se postavil zády k vozu a oběma rukama nadzvednul záď auta do výšky, já sundal kolo, nasadil rezervu a lehce přitáhl matice. Pavel pak auto pustil na zem, já dotáhl matice a bylo hotovo. Celé nám to trvalo přibližně půl minuty, což bylo hluboko pod časy těch, kteří byli nuceni vyndávat a opět uklízet hever. To znamenalo cenné bodíky do celkového hodnocení. Ale co naplat, čím dál víc jsme snili o skutečném soutěžním autě.

Jak už to tak bývá, zasáhla náhoda. Někdy kolem roku 1977 táta přivezl z Německé demokratické republiky nějaké časopisy a různé firemní materiály. Mezi nimi jsem objevil firemní materiál VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau nazvaný „**Sechzig Pferde im Trabant**“ (Šedesát koní v Trabantu), ve kterém byla popsána úprava motoru a dosažení uvedeného výkonu. (V civilním provedení dával motor 26 k podle normy DIN (30 K SAE)). Doma jsme měli rovněž Trabant 601, koupený v roce 1971. Ve zmíněném roce 1977 už táta pomalu přestával s rodinným Trabantem jezdit a v podstatě mně ho věnoval na sportovní účely. Bylo rozhodnuto o „novém“

soutěžním voze a my začali za vydatné pomoci starších kolegů „svazarmovců“ upravovat motor a karoserii Trabantu pro soutěžní účely. Zvenku vypadal Trabant docela civilně, barva zůstala původní bílá pastelová. Na rozdíl od původního Trabantu, kde jsme se zaměřili především na vnější vzhled, tak zde jsme se věnovali především motoru, podvozku, brzdám a karoserii. Do kabiny nám kolega Mendlík vestavěl vnitřní rám, pan Špaček se synem Vládou pomohli s úpravou motoru a podvozku a celá řada dalších kolegů nám věnovala (resp. našemu Trabantu) nejedno sobotní odpoledne. To už jsme začali oficiálně jezdit za AMK Radotín. Pravý „soutěžák“ to sice pořád nebyl, ale proti tomu polepenému žlutému kanárkovi to už byl pro nás auťák.



Spolupráce se Svazarmem byla pro nás výhodná, neboť za reprezentaci klubu jsme měli smlouvu na 50% úhradu potřebných dílů, benzínu, oleje a servisních nákladů. Píšu, jak to bylo výhodné, ale stejně to v praxi znamenalo, že jsme třeba celý červenec chodili na brigádu do Cementárny Radotín (v té době jsem totiž studoval), abychom si pak (i s příspěvkem od Svazarmu) koupili např. nové pneumatiky. V zásadě jsme ale měli to, co jsme chtěli a byli jsme spokojeni.

Samozřejmě, že o zážitky a příhody nebyla nouze, poznali jsme i celou řadu kamarádů. Většinu vzpomínek už odvál čas, přesto tři příhody

si pamatuji i po těch letech poměrně přesně.

To jednou při soutěži, kde byla i rychlostní vložka, jsem v autě vezl lahev s olejem pro dvoudobé motory M2T, který jsem koupil na startu u benzinové pumpy. Lahev jsem položil na zem před zadní sedadlo a víc se o ni nestaral. Po průjezdu rychlostní vložkou jsme právě sjížděli do obce Chýňava (obec u Berouna), když jsem najednou při pokusu o přibrzdění ucítil pod pedálem nezvyklý odpor (asi jako když u auta s posilovačem vypnete motor a posilovač přestane fungovat). Letmý pohled



na

prostor u pedálů odhalil příčinu tohoto stavu. Při projíždění těch zatáček se lahev s olejem dostala ze zadu do prostoru pedálů a skončila pod pedálem brzdy a spojky. Trabant měl totiž pedály zavěšené shora a ta mrcha lahev se tam zaklínila. Lekl jsem se, začal brzdit ruční brzdou a snažil se upozornit Pavla na vzniklou situaci výkřikem: „Pavle olej“ (ono to ale spíš slangem bylo „volej“). K mému překvapení a pro mě v tu chvíli zcela nepochopitelně začal Pavel stahovat okénko s otázkou: „A co mám volat?“ Příhoda dopadla šťastně, Trabantu jsem pomocí ruční brzdy zkontroloval, lahev s olejem jsem obalil hadrem, uložil do zavazadlového prostoru a dokončili jsme soutěž. Ani si již nepamatuji, jak jsme se tehdy umístili.

Jindy jsme jeli nějakou poměrně klidnou autoturistickou soutěž, ale já trpěl nějakými záživacími potížemi. Skoro v každé časové kontrole jsem musel „na velkou“. Pavel to opět trefně komentoval otázkou, zda „poseru každou časovku“. Jednou ale se nějak neshodla doba jízdy mezi časovými kontrolami s frekvencí mých útrob a já musel během jízdy vyhledat místo, kde bych si ulevil. Projížděli jsme nějakým lesem a já hledal místo, kde bych mohl zastavit – parkoviště, lesní cestu apod. Samozřejmě, jako na potvoru, žádné místo v dohledu, tlak v útrebách narůstal exponenciálně a já mimoděk zvyšoval tlak na plynový pedál, abych se prostě nepo.al. Konečně jsem objevil vjezd na lesní cestu, kde se dalo zastavit a tak jsem tam se skřípěním brzd a

blokováním kol zastavil. V tu stejnou dobu se k svému autu, které tam bylo rovněž zaparkované, blížila z lesa rodinka. Asi tam byli na výletě či na sběru lesních plodů. Dodnes mám před očima výrazy jejich tváří a slyším, jak něco mumlají o bláznec. Nebyl ale čas cokoli vysvětlovat, za běhu jsem si stahoval kalhoty a jak by řekl můj táta „hovno mně už olizovalo košili“. Bylo to v poslední chvíli.

Poslední příhoda má rovněž co do činění s exkrementy, nikoli lidskými ale koňskými. To jsme tehdy trénovali na našem okruhu Radotín – Lochkov – Slivenec a za volantem byl Pavel. Projížděli jsme právě zatáčkovitou pasáž za Radotínskou cementárnou (kde se mimo jiné i vedla trasa rychlostní vložky Rallye Praha), když jsem spatřil v táhlé levotočivé zatáčce kopec z kobyliho trusu. Hlásil jsem Pavlovi zatáčku a připojil poznámku o „koňském hovně“. Pavel jen ledabyle



mávl rukou (německy by se to mávnutí dalo trefně přeložit jako „Mach nichts“), podřadil na druhý převodový stupeň a hrnul se do zatáčky. Normálně byl Trabant, jako většina vozů s předním pohonem, v zatáčkách nedotáčivý, takže ho řidič musel do té zatáčky nutit. V tomto případě ale Tráboš najel pravým zadním kolem do zmíněného trusu, auto mírnounce nadskočilo a zadek vozu se začal hrnout ven ze zatáčky. Technicky řečeno: vůz se dostal do přetáčivého smyku. Pavel začal okamžitě točit volantem kontra, aby smyk srovnal. To se mu podařilo a vůz zůstal v zatáčce stát tak, že v tu chvíli nebylo zcela zřejmé, kterým směrem

jsme vlastně jeli. Pobledlý Pavel se na mě podíval a vyhrknul jen: „Ty vole“.

Zatáčku jsme na památku této události pojmenovali „U nepřítele“ neboť Pavel následně prohlásil, že: **„Hovno je největší nepřítel motoristů, a to jak při práci, tak při odpočinku“.**

Kolem roku 1980 jsme se závodní kariérou skončili. Pavel se seznámil se svojí budoucí manželkou (dnes bývalou) a ta mu již vysvětlila, s kým má trávit svůj volný čas a kam směřovat vydělané peníze. Já jsem se pak zaměřil na úspěšné dokončení vysoké školy. Tím skončila opět jedna etapa našeho života, sice krátká, ale nesmírně zajímavá. Kromě vzpomínek a zkušeností po ní zůstalo jen pár věnců (dnes již notně zaprášených) pověšených na zdi ve svazarmovské dílně v Radotíně.







*Hlavně, že byla legrace*

*Ing. Jan Mišurec*

## Klubové aktuality

### 26. 9. 2015 - 12. sraz značkových klubů - Sázava

Sraz majitelů vozů všech typů z let 50. až 80. plus youngtimery do r. 1995. Bez startovného, tradičně skvělá atmosféra, krátký výlet spanilou jízdou po okolí. Účast skupin z veterán klubů vítána.

<http://simcaklub.cz/kalendar-akci/>

### 3.10. 2015 - Velvarský anděl

<http://diskuze.renaultcarclub.cz/viewtopic.php?f=10&t=515>

### 10.10.2015 - Ondřejovská Osmička

Posázavský Klub Historických Vozidel Vás zve na tradiční Ondřejovskou Osmičku, kterou pořádáme dne 10.10.2015 Příjem posádek od 9:00 na náměstí v Ondřejově. Soutěž se jede jako orientační a je určena pro auto a moto do r.v. 1980. Sledujte rovněž naše webové stránky [www.pkvhv.cz](http://www.pkvhv.cz)

Aktuální informace naleznete i na fóru RCC.



Časopis Renaultář vydává Renault Car Club. 6. číslo, září 2015.

### Renault Car Club

Branická 1569/122

147 00 Praha 4

IČ: 22611541

[www.renaultcarclub.cz](http://www.renaultcarclub.cz)

[info@renaultcarclub.cz](mailto:info@renaultcarclub.cz)

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