

Renaultář

Časopis Renault Car Clubu

... o vozech Renault a lidech kolem nich.



Úvodní slovo

Vítáme Vás prostřednictvím našeho nového klubového zpravodaje, který se vám dostal právě do rukou. Je určen výhradně Vám, členům Renault Car Clubu. Chtěli bychom vám popřát krásné chvíle strávené čtením tohoto vydání.

Vedení klubu

Vše nové má svůj začátek.

Touto větou bych chtěl odstartovat toto první, a doufám že ne poslední, číslo časopisu Renaultář, který je v plenkách stejně jako celý Renault Car Club. Záleží jen na nás, jak s ním naložíme a k jakému obrazu si jej vychováme. Věřím, že bude naplňovat vaše volné chvíle, které mu budete věnovat a stane se tak kulturní součástí klubového života všech členů. Prostor v časopisu je pro všechny a proto budu rád, když budete mít nápad co vylepšit nebo třeba napíšete vlastní příspěvek. Mohu slíbit, že v každém vydání najdete něco zajímavého a nového. Určitě nebudeme kopírovat články z internetu, prachsprostě opisovat data z prospektů automobilky apod. Takže nezbyváá dodat nic jiného než jen: „Do toho“.

Tadeáš Narovec

Obsah

Představení členů vedení klubu.....	3
Ze života klubu.....	8
Logo a vlajka.....	8
Plánované akce	9
Sraz 2013.....	9
Co se stalo, kde jsme byli.....	10
7. sraz Renault Classic Clubu.....	11
1. Členská schůze Renault Car Clubu.....	13
Selské Baroko, aneb proč jsem nepředjel Pragu Piccolo.....	14
1000 kilometrů rakouských aneb rakouský sraz očima posádky č. 21.....	18
Výlet Renault Car Clubu dne 13. října 2012, neboli zpráva „zaujatého pozorovatele“	21

Představení členů vedení klubu

Jak se sluší a patří, všichni členové by měli vědět, kdo vede klub mezi členskými schůzemi a kdo se stará o to, aby vše fungovalo tak jak má. I přesto, že je nejspíše znáte představíme Vám zde jednotlivé členy výboru klubu a další důležité členy starající se o chod klubu a také jim trochu nahlédneme do soukromí.

Pavel Vyplér, předseda klubu



Narodil jsem se a bydlím ve městě Kolín, kde jsem zároveň vystudoval střední odbornou školu pošt a telekomunikací. Během studia jsem byl aktivním záchranářem u Vodní záchranné služby. Po ukončení nástavbového studia se speciálním zaměřením pro telekomunikační systémy jsem pracoval u několika soukromých telekomunikačních firem, soukromé televize a spolupracoval s několika regionálními rozhlasovými stanicemi. Nyní jsem zaměstnán u mezinárodní telekomunikační firmy. Řidičský průkaz vlastním od 18 let a velice rád řídím. Je jedno jaké auto a kam se jede. Řízení vozidla je pro mě relaxace, zvláště když se jedná o Renault 12. Od roku 2000 se věnuji spolupořádání různých motoristických akcí, zejména veteránských. Historická vozidla mě prostě učarovala. Účastním se aktivně mnoha veteránských srazů, výstav a soutěží nejen v České republice, ale i v zahraničí.

Představ nám své povolání ?

Mojí pracovní náplní je technické zajištění a realizace přímých přenosů pro různé televizní a rozhlasové stanice. Připravuji a zajišťuji živé vysílání z místa akce (sportovní stadion, koncertní sál, náměstí...) do studia a zároveň na vysílače televizních a rozhlasových stanic. Tato práce mě velice baví. Díky ní jsem stále na cestách, poznávám různá místa naší krásné vlasti a poznávám i současně spoustu nových lidí.

Jaký je tvůj vztah k automobilové značce Renault ?

Vztah ke značce Renault mám samozřejmě velice kladný. Renault mě oslovil hlavně tím, že byl průkopníkem mnoha technických řešení a že se stále snažil a snaží vyrábět auta pro nejširší populaci obyvatel naší země. Rozhodně však neodsuzuji ostatní výrobce automobilových značek. Obchodní heslo „ Renault, auta s rytmem života „ je v mé duši více než jen na správném místě.

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

To je ale zákeřná otázka. Oblíbených modelů mám samozřejmě několik a výběr by záležel nad využitím vozidla. Dovolím si tedy uvést modely dva. Byl by to Alpine A110 nebo Renault 12 Gordini.

Co tě napadne, když se řekne Renault Car Club ?

Klub sdružující bezva lidí, které nespojuje jen společné fandovství pro značku Renault, ale hlavně osobní setkání, přátelství, kamarádství, společná zábava a relaxace.

Co bys krátce a co nejvýstižněji chtěl popřát členům klubu ?

Chtěl bych všem členům současným i budoucím popřát co nejdelší členství v našem klubu, aby je Renaultíci poslouchali a sloužili co nejdéle, aby nacházeli v klubu spokojenost, kamarádství, přátelství, odreagování, radost a zábavu.

Tadeáš Narovec, místopředseda klubu



Narodil jsem se 6. července 1979 a vyrůstal na pražském Smíchově, kterému jsem už nějaký pátek nevěrný. Čilý ruch a shon velkoměsta jsem vyměnil za klid a pohodu v malé vesničce Sedlčanky kousek za Prahou. Tam bydlím se svou manželkou Lenkou a synem Tadeáškem (2011). Odmala jsem měl dva velké koníčky, elektrotechniku a motorismus. Ten druhý se mi stal osudným. Po studiu na VOŠ dopravní v oboru Diagnostika motorových vozidel jsem pokračoval na Technické fakultě v Suchdole na ČZU v oboru Silniční a městská automobilová doprava. Během studií jsem vyzkoušel řadu pracovních činností od skládání zboží do regálů přes mytí aut v autobazaru až po montáže zabezpečovacích zařízení. Dva roky jsem jezdil na Zdravotnické záchranné službě v Berouně jako řidič. Od roku 1999 se zajímám o historická vozidla a pravidelně se účastním řady soutěží a výstav. Jen mi zatím chybí nějaká zahraniční.

Představ nám své povolání ?

To bude asi náročnější. Pro neznalé uvádím, že pracuji jako dopravní inženýr. Pod pojmem „bezpečnostní poradce“ si totiž řada lidí často představí ochranku s obuškem v bance. Přesněji tedy vykonávám činnost bezpečnostního poradce v silniční a železniční přepravě nebezpečných věcí ADR a RID. Součástí toho je i zvláštní školení řidičů a ostatních osob. Kromě typicky kancelářské práce to obnáší i práci v „terénu“ při různých kontrolách na silnici, ve skladech, výrobních podnicích apod. Jeden den se například setkám s výbušninami, druhý den s radioaktivními látkami a třetí den s laky na vlasy. Je to zajímavá a hodně rozmanitá práce. Často cestuji a tak poznávám různé kouty České republiky a setkávám se s řadou lidí.

Jaký je tvůj vztah k automobilové značce Renault ?

Je to jedna z mála automobilek, které existují bez přestávek od konce 19.století. Podílela se na motorizaci nejen poválečné Evropy. Má za sebou spoustu skvělých sportovních výsledků. Licenční auta jsou po celém světě. Nesmazatelně se zapsala do automobilové historie, do životů a srdcí řady lidí. Patří jí můj obdiv.

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

Těžká otázka..... . To je jako se ženami. Potkáš jich řadu, ale jen jednu si můžeš vzít. Renault 4CV. Jednak ho vlastním v několika měřítkách, ale také protože se lidé za ním ohlíží a vyvolává úsměv na tváři. Prý má sexy blatníky.

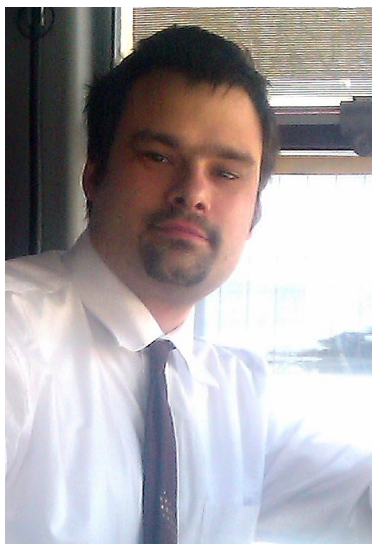
Co tě napadne, když se řekne Renault Car Club ?

Spolek bezva přátel všech věkových skupin spojující stejné zájmy, kteří se chtějí společně bavit, scházet, vytvářet a uchovávat hodnoty pro budoucí generace.

Co bys krátce a co nejvýstižněji chtěl popřát členům klubu ?

Všem současným členům i těm co teprve mezi nás přijdou bych přál, aby je Renault Car Club doprovázel celý život, nacházeli v něm přátele, těšili se na každé setkání a nespokojili se jen s virtuálním světem Facebooku.

Jiří Klika, člen výboru



Je mi aktuálně 33 let, jsem ženatý, zatím bezdětný. Narodil jsem se a celý svůj život žiji v Praze. Mezi mé záliby patří hudba, divadlo, motorismus, manuální práce, cyklistika, turistika, četba, plavání, společenský život, řízení jakýchkoli motorových vozidel bez ohledu na rozměry a hmotnost, československé předválečné opevnění.

Představ nám své povolání ?

Je jich vlastně více a všechny jsou mi zároveň koníčkem. Ze všeho nejvíc jsem asi hudebník – hraji na housle v orchestru Státní opery Praha. Kromě hudby jsem ale také vystudoval herectví; v současnosti se věnuji načítání zvukových knih pro nevidomé a občasnému moderování. A k tomu všemu jsem nedávno přidal i další povolání, zcela odlišné – řidič, konkrétně řidič autobusu.

Jaký je tvůj vztah k automobilové značce Renault ?

Ten nejvěrejší, provází mě úspěšně celým dosavadním motoristickým životem.

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

To je těžké - samozřejmě musím uvést Renault 11, ale mým dalším snem je Renault 4 a z novějších Renault Avantime. Uvidíme.

Co tě napadne, když se řekne Renault Car Club ?

Dítě, neboť jsem jedním z tatíků. Jinak snaha o vytvoření společenství, v němž jsou základními stavebními prvky hodnoty, které občas v naší společnosti bohužel chybějí: vstřícnost, slušnost, lidskost, pochopení, ochota, nezištnost, otevřenost, pohoda, přátelství...

Co bys krátce a co nejvýstižněji chtěl popřát členům klubu ?

Aby byl jejich nejen klubový život naplněn přesně tím, co jsem zmínil v odpovědi na předchozí otázku.

Honza Mišurec, kontrolní komisař



Narodil jsem se 25. prosince 1956 v Praze. Vystudoval jsem Gymnázium v Radotíně a následně jsem úspěšně zakončil studia na Českém vysokém učení technickém – fakulta strojní. V roce 1983 jsem se oženil. Mám dvě děti – syna Jana (1985) a dceru Hanu (1988). Bydlím v Praze 4 – Modřanech. Mezi mé koníčky patří automobily a vše kolem nich, dále je to Hi-Fi technika – sbírám staré magnetofony a renovuji je – mám jich asi 15. Občas píšu různé články a příběhy (např. Historie magnetického záznamu zvuku, Renault – historie prvního století a další). Něco z toho mně dokonce i uveřejnili, ale v zásadě to píšu pro sebe a svoje přátele.

Představ nám své povolání ?

Již přes dvacet let pracuji u Policie České republiky. Do konce roku 2011 jsem pracoval u Inspekce Policie ČR jako technik. Měl jsem na starosti veškerou techniku audio, video a foto, včetně pořizování obrazové a zvukové dokumentace a její zpracování. Od letošního roku pracuji na Policejním prezidiu – Odboru koncepce a rozvoje informatiky. Zastupuji Policii ČR při řešení problémů s některými mimoresortními organizacemi jako např. Český úřad zeměměřičský a katastrální nebo Rejstřík trestů Ministerstva spravedlnosti. Dále spolupracuji při vyřizování dotazů žadatelů o sdělení, jaké osobní údaje k osobě žadatele Policie ČR vede v informačních systémech spravovaných Odborem koncepce a rozvoje informatiky.

Jaký je tvůj vztah k automobilové značce Renault ?

Ke značce Renault mám vztah již od dětství. Největšími přáteli naší rodiny byla rodina pana Václava Špačka z Radotína, který na přelomu 60. a 70 let minulého století pracoval jako vedoucí Renault servisu v Praze – Motole. V té době měl pan Špaček Renault 16 a po té Renault 8. Jeho syn Vlád'a a následně pak i jeho zeť Franta měli rovněž R8. No a my v té době měli Trabanta. Tak jsem chodil, okukoval a obdivoval Renaulty, ale to bylo vše. Mohl jsem jen tiše závidět.

V roce 1976 jsme koupili první Dacii 1300 a následně pak měli postupně ještě dvě další (ta poslední už byla Dacia 1310 TX). V roce 1995 jsem zakoupil starší R19 a dodnes na ní vzpomínám, jaké to bylo pohodlné a elegantní auto.

V roce 2008 se konečně naplnil můj sen z dětství a koupil jsem si veterána – pochopitelně R8. Pracuji na její postupné renovaci při zachování původního vzhledu.

K stému výročí od vzniku automobilky Renault v roce 1998 jsem napsal rozsáhlý článek o vzniku a historii Renaultu. Chtěl jsem článek nabídnout k otisknutí časopisu Svět motorů. Byl jsem ale upozorněn, že podobný článek vyjde v nejbližších číslech. Článek jsem tedy na několik let založil. V letošním roce jsem ho však oprášil, doplnil o nové

informace a především zcela přepracoval jeho obrazovou přílohu. O jeho vydání ale neuvažuji. Pouze pro známé a přátele.

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

Z výše napsaného je zřejmé, že to bude R8. Samozřejmě, pokud bych si mohl vybrat, tak by to byl R8-Gordini a nejlépe v provedení 1300. Hned ale na druhém místě je to R16, protože dodnes vzpomínám na ten pocit vznešenosti, který jsem pociťoval, kdykoliv jsem v něm jel. Pohodlná sedadla, měkké pérování, tichý motor, elegantní karoserie – na to se nedá zapomenout.

Co tě napadne, když se řekne Renault Car Club ?

Parta fajn kamarádů, kteří mají stejného koníčka jako já, se kterými se mohu bavit o autech, sdělovat si navzájem své pocity a zkušenosti. Lidé, se kterými mohu na chvíli zapomenout na každodenní starosti a problémy. Mé aktivity jsou však rozsáhlé a často nemohu trávit ve společnosti přátel z RCC tolik času, kolik bych sám chtěl. O to jsou mně pak ty chvíle vzácnější.

Co bys krátce a co nejvýstižněji chtěl popřát členům klubu ?

Aby nám naši plechoví miláčkové přinášeli jen a jen radost, abychom si užívali ty krásné chvíleky při jejich řízení a při tom, když nám někdo ta naše auta pochválí. Vždyť je to jediná odměna za ty stovky hodin spojených s jejich renovací a údržbou, za vynaložení nemalých finančních prostředků. Ale ten pocit za to stojí.

Jiří Holinka ml., kontrolní komisař



Pocházím z Kolína a je mi 33 let. Jsem zatím svobodný ale žiji několik let společně s přítelkyní Luckou. Vždy mě zajímala veškerá technika, hlavně pokud „smrdí“ benzínem jako auta, motorky, letadla, lodě ale i rádia a radiostanice. Ke všemu mě přivedl už jako dítě můj tatínek.

Představ nám své povolání ?

Pracuji již 10 let ve firmě J.M. Kapa jako vedoucí projektu. Firma se zabývá zpracováním plechu. Používáme nejmodernější technologie CNC řezací laser, CNC děrovací lis, sváření v ochranné atmosféře, práškové lakování a nově i CNC obráběcí centrum.

Jaký je tvůj vztah k automobilové značce Renault ?

V naší rodině byl první automobil Renault Dauphine. Tatínek ho vlastní s desetiletou přestávkou od roku 1964. S Renaulty jsem se setkával už jako dítě, protože hodně tatínkových kamarádů a známých mělo Renaulty a on jim je ve svazarmovské dílně opravoval. Většinou to byly typy R8, R6, R4CV a R5. Po maturitě v roce 1997 mě od svého spolužáka koupil jako první auto R8-čku, kterou jsem přes prázdniny opravil a začal s ní jezdit.

Potom jsem postupně vlastnil 2x Clio I , Clio II, Megane I combi, a v současné době mám Megane Grandtour II 1,5 Dci. Jednoduše se tedy dá říci, že mě Renault „pronásleduje“ celý život.

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

Alpine A110

Co tě napadne, když se řekne Renault Car Club ?

První co mě napadne je můj nejlepší kamarád Pavel Vyplér, kamarádi a auta.

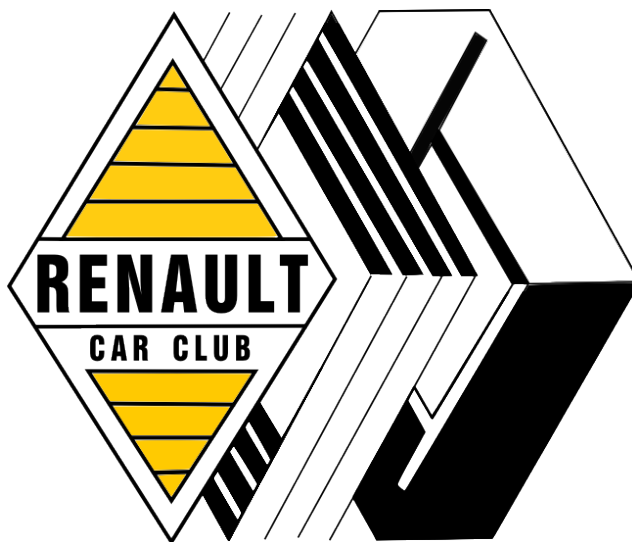
Co bys krátce a co nejvýstižněji chtěl popřát členům klubu ?

Aby nám dlouho vydržela kamarádská atmosféra a našli jsme si víc času na společné akce.

Ze života klubu

Logo a vlajka

Logo a vlajka patří k důležitým znakům klubu prezentující jeho činnost, které se budou objevovat na všech důležitých dokumentech a místech. Logo najdete vždy v hlavičce tohoto zpravodaje, na pozvánkách, diplomech a nejrůznějších reklamních a upomínkových předmětech.



Logo je již hotové a od grafického studia dodané v tzv. vektorech. V praxi to znamená, že může být použito k tisku na papír, uvedení na webových stránkách, ale je možné jej použít i při výrobě samolepek, velkých pláten, triček a jiných propagačních materiálů bez ohledu na velikost nebo způsob použití.

Logo vzniklo jako logický počín vzhledem k zaměření a cílům klubu. Je složeno ze tří samostatných znaků, které automobilka Renault v historii používala. První z nich se poprvé objevil v roce 1946. Druhý znak se začal používat od roku 1972 a třetí od roku 1992. Celé logo potom vyjadřuje, že klub je otevřen jak „oldtimerům, youngtimerům“ tak i soudobým vozům. Samozřejmě, že klub je tu pro všechny zájemce o tuto značku a není podmínkou ani vlastnit „Renaulta“.

Klubová vlajka, kterou budete jistě vídat na všech méně i více důležitých akcích, je tvořena obdélníkem v poměru 2:3 žluté barvy. Uprostřed je umístěno logo klubu.

Plánované akce

Sraz 2013

Termín 1. srazu Renault Car Clubu byl stanoven na 21.-23.6.2013. Hlavní místo dění bude hotel Luna v Koutech nedaleko Ledče nad Sázavou. Hlavní den srazu bude sobota 22.6.2013, kdy se uskuteční dvouetapová rallye s řadou doplňkových soutěží. Podíváte se na řadu známých i méně známých míst a trasa povede krásnou krajinou Vysočiny. Hotel Luna nabízí vyžití pro každého. Je možné využít venkovních prostor, kde jsou tenisové kurty, hřiště pro děti, táborák a pro otužilce také pěkný a čistý rybník. Při nepřízní počasí určitě potěší sauna, vířivka, masáž nebo vyhřívaný bazén. Ubytování je možné v pokojích se sociálním zařízením nebo v chatkách, které jsou hned vedle hotelu. Stravování je možné přímo v hotelové restauraci. V současné době máme rezervaci s dostatečnou kapacitou.



<http://www.pobyty-wellness-hotel.cz/>

Více se dovíte v dalších číslech a samozřejmě nejaktuálněji na fóru, kde již má své vlákno.

Co se stalo, kde jsme byli

19.května několik členů reprezentovalo Renault Car Club v Opletalově ulici před budovou Autoklubu ČR k 105. výročí automobilové značky Praga. RCC byl zastoupen osmi vozy.



7. sraz Renault Classic Clubu

Na srazy našeho spřáteleného slovenského Renault Classic Clubu jezdím již několik roků. Jsou to krásné srazy plné různých soutěží, krásných autíček nejen značky Renault, ale především setkání bezva naladěných lidí, kteří si chtějí společně užít krásné 3 dny na různých místech Slovenska. Letošní, již 7. sraz se konal 15. až 17. června hned za naší společnou Česko-Slovenskou hranicí v malebné krajině Bílých Karpat, nedaleko Nového mesta nad Vahom. Týden před srazem jsem se pustil do technické přípravy mé zelené R12. Držím se hesla „připraveným štěstí přeje“ a tak jsem se snažil na ni nezapomenout. Kontrola oleje, chladicí kapaliny, tlaku v pneumatikách, očistit okna, doplnit benzín do nádrže a naložit krabici drobných náhradních dílů společně s nářadím. „Ufff a mám

hotovou přípravu R 12" a pustil se do nastudování cesty, kterou jsem znal snad už skoro nazpaměť z dřívějších cest na Slovensko. Zapomenout jsem nemohl ani na uzavření zdravotního pojištění, výměny Českých korun za Eura a nakoupení pití a jídla na cestu. Z Renault Car Clubu nás jela na sraz celkem 4 auta a 9 lidí. A která auta reprezentovala náš klub ? Z Horažďovic přijel Lukáš s Renaultem 5 GTE, z Ostravy Petr s rodiči v Dacii 1300, z Veselí nad Moravou bratři Martin a Michal s Renaultem 12 a další Renault 12 přivezl Renatu, Petra a mě z Kolína. Z Kolína jsme vyjeli v pátek asi v 10.00. Byl to krásný slunečný den a cesta nám rychle utíkala. Ve Slavkově se k nám připojil Lukáš s R5Gte a pokračovali jsme dále směrem na Uherské Hradiště a Uherský Brod. Před Buchlovickými kopci se ale Lukášovi na R5Gte stala závada. Upadl přední výfukový díl před katalyzátorem. Pomocí dvou heverů jsme R5 zvedli a Lukáš s Petrem provizorně upadlý výfuk přidrátováli, abychom mohli jet dále. Naštěstí cíl cesty byl již blízko. Když už jsme přijížděli k místu ubytování, penzionu ROH - Lubina, nemohli jsme tradičně nezapomenout hlasitým trubením upozornit, kdo že se to blíží. Na parkovišti již stála řada Renaultů a na terase restaurace nás máváním vítali účastníci srazu. Z Renaultů bylo k vidění například několik R8, R12, R5Gte, R5 Alpine, R Caravelle, R17 Gordini, R4cv, R16 a další modely značky Renault. Hned jsme se ubytovali, zaregistrovali a načerpali sílu na první soutěžní úkol - noční čumjízdu. Čumjízda je trasa podle itineráře, kde jsou vedle itineráře vytištěné fotky různých věcí, budov a míst. Úkolem je do itineráře zakreslovat, kde se jednotlivá místa a věci nacházejí. Tento úkol jsem absolvoval již několikrát, ale poprvé v noci. Ještě že jsme spojili síly dohromady a moje R12 tak vezla Renatu, Petra, Lukáše a mě. Hledání jednotlivých míst bylo opravdu náročné. Naše R12 se dostala do cíle ze všech soutěžících jako poslední s penalizací časového limitu dojezdu. Ale příjemné a nezapomenutelné bylo uvítání ostatních soutěžících posádek a pořadatelů po dojetí do cíle. O noční čumjízdě jsme společně diskutovali ještě dlouhé hodiny na terase restaurace. Sobotní ráno bylo opět slunečné. Čekala nás první část orientační soutěže doplněné samokontrolními úkoly, ale i průjezdními obsluhovanými kontrolami. Například jsme házeli klínové řemeny na kolíky, trhali a vážili trávu nebo šroubovali šrouby na čas. Cíl první etapy orientační soutěže byl v krásné restauraci, kde byl pro nás připravený výborný oběd. Trasa druhé etapy orientační soutěže nás také krátce zavedla na území České republiky a byla více zaměřena na kochání se krásnou krajinou Bílých Karpat. Cestou jsme se setkali například s chaloupkou baby Ježibaby, na kterou má naše posádka Renaultu 12 nezapomenutelný zážitek. Do cíle

ROH Lubina jsme dojeli všichni v čas a v pořádku. Sobotní večer je tradičně vyhrazený bohaté tombole a taneční zábavě. Při večerním tancování jsme si zatancovali společně také mašinku a legrace rozhodně nechyběla. Nedělní ráno bylo opět slunečné. Program srazu nám již předpovídal jen jízdu zručnosti a společné focení. Jízda zručnosti nebyla rozhodně jednoduchá. Řidič měl zavázané oči a navigátor navigoval jak a kam má jet, ale to by nebyl pořadatel Majmajko, aby hlasitým pokřikováním dělal všechno proto, aby byl řidič co nejvíce zmatený. No legrace byla spousta. Společné focení soutěžních posádek se taktéž vydařilo a po společném obědě už nás jen čekalo celkové vyhodnocení všech soutěží. Tentokrát se na celkovém prvním místě zaslouženě umístili Mario Horák se synem na R5Gte. Po vyhlášení výsledků a poděkování pořadatelům jsme se rozloučili a plni krásných zážitků a dojmů se vydali na cestu domů. Co více dodat ? Byl to opět krásný sraz a již nyní se těším na další.



Pavel Vypler



1. Členská schůze Renault Car Clubu

25. června 2012 jsme se historicky poprvé sešli na 1. členské schůzi v budově Autoklubu ČR v Opletalově ulici. Diskutovalo se o důležitých věcech spojených se založením klubu, o stanovách, o podobě loga klubu a byl přednesen návrh účasti na vybraných akcích. Po vyřešení důležitých témat a hlasování se program uvolnil v neformální zábavu a vznikla i fotografie členů klubu z terasy salónku s výhledem na Prahu.



Selské Baroko, aneb proč jsem nepředjel Pragu Piccolo

Úvodem svého příspěvku se musím přiznat, že jsem váhal jakou formu pro jeho sepsání zvolit. Tedy zda se omezit pouze na reportáž či zda se podělit o něco trochu osobnějšího, tedy své pocity z tohoto výletu. Nakonec jsem se rozhodl spíše pro to druhé, neboť věcný popis událostí, tj. seznam vozů, výsledky soutěže atd., ze dne 8. září 2012 v Soběslavi je díky internetu snadno dostupný. A to z pera pisatelů povolanějších, než jsem já. Na druhou stranu, vzpomínku na onen den za svět renaultů a náš klub snad zase napíši lépe já. Tedy posuďte sami.

Zpráva o chystaném Selském Baroku v Soběslavi se rozletěla mezi čerstvé členy čerstvě vzniklého klubu, zásluhou Pavla, dne 8. srpna. Jak jinak, než prostřednictvím klubových diskusních stránek. O rozhodnutí vyrazit do Soběslavi jsem dlouho nerozmýšlel. Vždyť to byla jedna z nejbližších příležitostí k setkání se s kamarády pod hlavičkou našeho klubu. Pravdou je, že zpočátku jsem měl trochu pochybnosti, zda si mohu dovolit se do akce přihlásit kvůli stáří svého Renaulta. Novináři mi svými články na téma emise, jízdní vlastnosti a nevím co ještě co chvíli připomínají, že mám starý vůz zvyšující věkový průměr vozového parku republiky. A světe div se, pro Soběslav jsem z pohledu přihlášky měl automobil příliš nový. Jak dlouho jsme toto vyznání spolu s devítkou neslyšeli.

Nakonec ale mé pochybnosti rozptýlila přihláška Jirky Kliky, neboť jeho jedenáctka, dalo by se říci, je proti mé devítce, aspoň dle roku výroby, ještě v záběhu. Takže přihláška dala přihlášku a na fóru se začal rýsovat seznam posádek pro setkání v Soběslavi. A spolu s ním i klubová organizace příjezdu do Soběslavi. Sraz během cesty byl na sobotní den naplánován v 7:45 u hotelu Benica, kousek za Benešovem.

Konečně nadešlo sobotní ráno, které kromě příslibu krásného počasí babího léta s sebou přineslo i poznání, že u Benešova v 7:45 sotva budu včas. Už ani nevím, kdo způsobil, že náš odjezd nebyl včasný. Ale vzhledem k tomu že mi má žena cestou nezdůrazňovala, že zase jedeme pozdě kvůli mně, mohu soudit, že šlo o kolektivní vinu. Ale ani pozdější odjezd mi nevzal nic z toho pocitu, se kterým za volant devítky usedám. Je to poněkud osobnější okamžik, při kterém se mi mnohdy mimoděk vybaví některá z chvil dávno odvátných časem. Důvody oněch pocitů nechci čtenáře zdržovat, tedy dovolím si jen drobné vysvětlení. Devítka přibyla do rodiny díky tátovi v roce 1983, tedy v mých dvanácti letech. Vozí proto dodnes mnoho vzpomínek z mého dětství i mládí a především vzpomínky na

mého tátu, díky kterému dnes píši příspěvek pro lidi podobně postižené - láskou k Renaultům (jak moc bych si přál, aby devítku na naše setkání mohl vozit právě on).

Zatímco jsem se smířil s tím, že se s ostatními u Benešova nesetkáme, motor si dále tiše předl a uháněl po osmé hodině kolem Benešova dále směrem na Tábor. Provoz tou dobou byl již trochu hustší, avšak na dynamice jízdy to naštěstí znát nebylo. Netrvalo dlouho a zase byl na chvíli táta s námi na cestě. Tentokrát za to však mohlo zahlédnutí zádě vozu, který byl mezi ostatními v tu chvíli na silnici nezaměnitelný a který zároveň byl i prvním tátovým Renaultem – byla to osmička manželů Jeriových. A byla to radost pozorovat, jak svižně uhání. Nebylo pochyb, že nejsme sami opozdilci. Když se mi podařilo se přiblížit (ne že by to bylo úplně snadné, protože ručička tachometru pro udržení se v závěsu musela občas setrvat i u 110 km/h), zahlédl jsem vpředu i dvanáctku samotného předsedy. Při zastávce u benzínky se potvrdilo, že kolona vozů opustila místo setkání u Benešova i bez něho. Čas jsme ale měli i tak výborný, a tak jsme již ve třech vozech vyrazili dále na Soběslav. Průběh zbytku jízdy byl klidný. Hezká byla střídavá výměna pozic aut během jízdy na kousku zprovozněné dálnice, kdy bylo možno každý z vozů sledovat za svižného tempa během předjíždění.

Po příjezdu na náměstí v Soběslavi se záhy ukázalo, že počet účastníků překročil očekávání samotných organizátorů. Fronta na registraci byla proto delší, ale i tak celkem rychle uběhla povídáním si s ostatními i rozhlížením se po okolních automobilech. Bylo věru na co koukat, od automobilů a motocyklů z dob první republiky, 50. a 60 let, až po léta 80. Mnohé posádky byly se svým vozem sladěny i svým oblečením. Jedním příkladem za všechny budiž posádka sanitky Š1203, která mi okamžitě připomněla obec Bezdíkov z filmů o Básnících.

Velké množství účastníků ale organizátoři i tak zvládli, a tak jsme si po registraci mohli odbýt i focení jednotlivých posádek, oběd u stánku a procházku po náměstí s prohlídkou jednotlivých exponátů. Je pochopitelné, že vozy mladších ročníků, jako byl ten můj a Jirkův, tolik zájemců nepřitahovaly, když kolem mnohdy stála mnohem hlubší automobilová historie. Jirka však zájem kolemjdoucích přesto částečně upoutal výstavkou na zadním okně, kde umístil své relikvie z dob socialismu (občanku, řidičák, autoatlas a dokonce i brčálového Gottwalda). Setkalo se tedy celkem osm klubových aut (jeden R4CV, tři R8, dvě R12 – včetně Petrovy Dacie, po jednom R11 a R9). Na zářijovém sluníčku se zvláště vyjímal metalíza na osmičce manželů Mišurcových, ostatně osmičky a R4CV Marka

Slabého měly k věkovému průměru přihlášených vozů asi nejblíže.

A nadešla chvíle pro start do soutěže a řazení se do kolony. Popojíždění v koloně nemáme s Jirkou moc rádi, protože neradi trápíme startér. Čili auta trochu nedůstojně strkáme. Na chvíli jsem si myslel, že Jirka na tyto ohledy rezignoval, když jsem jej viděl pomalu přijíždět. Ovšem, jak kdysi hlásala reklama na Mazdu 626 – „neslyším motor!“. A já dodávám „nevidím Blanku“ (Jirkovu manželku). Vysvětlení přišlo záhy, když se za jedenáctkou vynořila Blančina hlava. Bylo mi hned jasné, že vidím vzácný prototyp jedenáctky se zadním náhonem.

Vlastní soutěž vedla krásným okolím Soběslavi, jeho vesničkami, jimž postupující roky nic neubraly z jejich historického půvabu. Na různých zastávkách jsme plnili soutěže ve vědomostech i dovednostech, a to nejen z motorismu. Jak se ukázalo, pořadatelé velice vtipně dovedli některými soutěžemi testovat všímavost i důvtip posádek. Cesta mezi jednotlivými zastávkami ve vesničkách byla krásná nejen přírodou a architekturou vesnic samotných, ale i díky jejich přihlížejícím obyvatelům. Stáli či seděli podél cesty, zdravili nás a bavili se stejně jako my. A mnohdy i pomohli s ukázáním správné cesty. Pokud by si chtěl čtenář přiblížit okolí naší cesty, necht' například vyhledá obrázky jihočeské obce Komárov. Celá soutěž byla v cíli hodnocena dle času a počtu nasbíraných bodů. Přesto si myslím, že nikdo nijak nespěchal. Kvůli lidem, autům, vesnicím, přírodě, kvůli té hezké chvíli. I proto jsem rád kus cesty absolvoval po dojetí za překrásnou Pragou Piccolo, která se na jihočeské silnici při pozdním slunci vyjímala jako přízrak ze slavné doby naší první republiky a dávala připomenout, že součástí jízdy tehdy nebyla zdaleka jen rychlost, ale jistě i potěšení z umu našich lidí. Z okružní jízdy nemohu nezmínit ani zastávku ve vesnickém muzeu v Pořežanech, kde bylo možno shlédnout vskutku vše. Od automobilů, motocyklů, psacích strojů, gramofonů, kočárků třeba až po hračky či důstojnickou truhlu.

Závěr soutěže se konal v kempu nedaleko Soběslavi, kde čekalo pohoštění v podobě steaku a klobásy. I zde bylo znát, že nás přijelo více, než bylo očekáváno. Ale aspoň byl čas popovídat si před vyhlášením výsledků a převzetím upomínkového DVD. Před rozjezdem jsme ještě seřadili naše Renaulty do řady a udělali několik fotografií na upomínku na jednu z prvních akcí našeho klubu.

Co dodat závěrem? Že jsem byl moc rád, a bylo mi ctí, strávit hezký den s vámi – s Pavlem Vyplérem a manžely Holinkovými, Kechlerovými, Klikovými, Mišurcovými, Jeriovými, s Markem Slabým, s Petrem Pupalou i Honzou Klikou. A konečně i se svou ženou a

Zuzankou. Zpáteční noční jízdu jsme všichni absolvovali bez útrap, a devítka znovu dokázala, že po ani téměř třiceti letech nezapomněla nic z ochoty k rychlejší jízdě, ke které jsem ji vybídl s ohledem na brzké vstávání ženy následujícího rána do zaměstnání. Dík za všechny jmenované mohu jistě touto cestou vyslat i organizátorům Selského Baroka.

Radek Šťástka



1000 kilometrů rakouských aneb rakouský sraz očima posádky č. 21

Poslední zjišťování informací o počasí a provozu, nakládání a odjezd. Je pátek 14. září 2012 a právě s Blankou vyrážíme na dalekou cestu do Rakouska zúčastnit se srazu rakouského Renault klubu C.A.R. (Club der Anhänger alter Renault).

Za krásného počasí překonáváme hrůzostrašný úsek naší babičky dálnice D1 a těšíme se až začne konečně silnice. Na starém hraničním přechodu Lanžhot se setkáváme s Pavlem, který tvoří druhou část naší klubové výpravy. A už uháníme po staré silnici směrem na Bratislavu, která je nám pro dnešek cílem a nocležištěm. Po nezbytné večeři, skládající se z halušek a Zlatého Bažanta uléháme do postelí v očekávání příštího dne.

Ráno je brzy budíček, rychlá snídaně a zrychlený přesun do příhraničního městečka Kittsee, kde se setkáváme s našimi slovenskými kolegy z Renault Classic Clubu. Po chvíli společně ujíždíme do cíle naší cesty, který je nám zároveň startem krásného dne – do

autosalonu Renault Koenig v Eisenstadtu. Zde se k nám připojuje zbytek klubové výpravy – Martin a Michal Vaščešeni.

Po příjezdu je registrace, snídane, rozprava, první soutěžní úkol a start do orientačního závodu, který má tři etapy. Projíždíme krásnou krajinou okolí Eisenstadtu, zjišťujeme různá data, která nám ukládá itinerář závodu a v klidném tempu se kocháme okolní krajinou. První etapa končí jízdou zručnosti založenou na principu projet 2x za sebou stejnou trasu se stejnými úkoly pokud možno co nejpodobněji. To znamená, že pokud něco uděláte špatně, musíte to podruhé udělat také tak. Perličkou při této jízdě je soutěžní úkol tkvící v určení okamžité hmotnosti vozidla ve kterém sedíte (na startu „zručky“ totiž stojíte na autováze). Hračka – kdyby vám ovšem předtím nesebrali doklady od auta, abyste neměli od čeho hmotnost odvodit.

Druhá etapa se podobá té první s tím rozdílem, že přibývají úkoly na jednotlivých průjezdích kontrolách. A tak např. házíme poutovými balónky naplněnými vodou – pravá ruka hází spolujezdci a levá v ten samý okamžik chytá balónek hozený spolujezdcem. Může upadnout ale nesmí prasknout. Nakonec stavíme věž z co největšího počtu kostiček a zjišťujeme údaje z tabulí naučné stezky, jejíž 1,5 km musíme projít pěšky. To byl asi nejnáročnější úkol – itinerář sice byl přeložený pro nás do slovenštiny, tato část však ne a ty tabule už vůbec. Nechci se nijak chlubit, ale je důležité přiznat, že nebýt mé ženy Blanky, která mluví německy stejně, jako česky, slovensky a anglicky, byli bychom tu úplně zbytečně.

Třetí etapa je o poznání klidnější, ale únava se už u všech posádek začíná dostavovat stejně tak, jako večer. Ale ještě stíháme skládat Renault puzzle a prohlédnout si klášter s teologickou fakultou nesoucí jméno současného papeže. Název slavného místa jsem bohužel zapomněl. Už téměř při setmění plníme poslední úkol, tvoříme společnou fotku a spějeme do cíle. Kde byl cíl nevím, ale určitě ne tam, kde jsme startovali. Museli jsme tak po vyhlášení výsledků, které následovalo po dojezdu, projet při zpáteční cestě celou Vídeň. Škoda, že to bylo už za tmy.

Celý závod jsme úspěšně zdolali a získali dokonce nějaké ty poháry – jeden za nejvzdálenější účastníky, ale hlavně Martin s Michalem za krásné druhé místo, což zaslouží velkou gratulaci.

Den to byl krásný, plný zážitků, dlouhého cestování (závod měl přes 110 km) a krásné zábavy. Všechno má ale svůj konec. A tak se loučíme s organizátory, Martinem a Michalem

a nasedáme s našimi slovenskými kolegy do aut a uháníme skrz Vídeň směr Bratislava. Po příjezdu na místo už akorát uleháme zničení do postelí.

Druhý den ráno se budíme na snídani. Pavel je už pryč. I my s Blankou odjíždíme zpět domů. Chceme ještě nakoupit v Kittsee, jenže to se nedaří – rakušáci jsou rozumní lidé a tak mají v neděli všechny obchody zavřeno. Nicméně se rozhodujeme, že zpátky pojedeme po rakouské straně hranice. Má to několik výhod – můžeme jet rychleji, nemusíme svítit, silnice je kvalitní a ještě se pokocháme nádhernou krajinou.

V Brně se stavujeme u Makra pro benzín. Přijíždím ke stojanu a koukám, hezká "dvanáctka". Jedu blíž a už poznávám tankujícího Pavla. To je ale náhoda a zatroubím. Pavel sebou škubne, div se nepolije benzínem a vzápětí se rozesměje. Společně tedy poobědváme ve Velké Bíteši a pak se už definitivně rozjíždíme do svých domovů.

Po příjezdu koukáme na počítadlo ujeté vzdálenosti a zjišťujeme, že jsme za tento krásný víkend najeli přes 1000 kilometrů. A tak jsme hrdi na nás i auto, vděční pořadatelům, kolegům i krásnému počasí, které nás celý víkend provázelo. Jsme šťastni, že těchto "1000 kilometrů rakouských" se opravdu vydařilo.

Jirka Klika



Výlet Renault Car Clubu dne 13. října 2012, neboli zpráva „zaujatého pozorovatele“

Když mi přišla pozvánka Renault Car Clubu jakožto jako novému majiteli Renaulta Thalie 1,2 16V, a přibližně pětiletému vlastníku Dacie Logana MCV 1,5 dCi k výletu společně s členy Renault Car Clubu, měl jsem trošku smíšené pocity jako ostatně vždy, když přicházím do neznámého prostředí a mezi neznámé lidi. Obavy jsem měl trošku i z toho, že tato společnost je zaměřená na veteránské vozy a popravdě řečeno, ty moje mají a ještě dlouho budou mít do veteránů hodně daleko. Na druhou stranu jsem se s vaší společností již měl možnost nepřímo setkat, i když většina z vás o tom nevěděla, nebo spíše si to nemohla vůbec uvědomit. Poprvé to bylo, když před lety měl ještě Renault Club Praha sraz v Táboře a pořádal orientační soutěž. Ve stejném dni pořádal v této krajině orientační soutěž i Hyundaiclub CZ. Podruhé jsem se byl na vaše autíčka podívat na srazu v Třeboni, opět ještě srazu Renault Clubu Praha. Tam jsem se mezi vašimi vozy prošel, nikoho jsem neoslovil a jen se kochal. Potřetí jsem se na vaše auta byl podívat i s rodinou letos v Soběslavi, když náhodou ve stejném dni měl v okolí opět sraz Hyundaiclub. Tehdy jsem oželel hyundaické závodění na letišti v Bechyni. V „Sobíku“ jsem poprvé vyhledal Pavla Vyplera, abychom se konečně osobně poznali. No a pak jsem se přihlásil k účasti na vašem výletu a tím zrušil svojí dosavadní pozici „nezaujatého pozorovatele“ a stal se „pozorovatelem zaujatým“.

Promiňte mi tento relativně dlouhý a možná nezáživný úvod, který vám tak trošku napoví, kde se vzal, tu se vzal ten „zaujatý pozorovatel“. A teď už konečně k onomu výletu: Přiznám se, že již při prvním vystoupení z vozu u pumpy ve Zdíbech jsem byl překvapen velmi milým přivítáním, které jakoby ani nebralo v úvahu, že přijel vlastně cizák, nový neokoukaný člověk, a zároveň i mně to pomohlo překonat ty okamžiky, kdy si vždy v nové společnosti připadám tak trošku jako „exponát v ZOO“. To přivítání bylo tak příjemné, že jsem odhodil i svojí jistou ostražitost a snad i „odtažitost“, kterou mám danou od přírody.

Renaultáci se projevíli jako velmi dochvilní lidé, a to i přesto, že jeden z nich přijel kvůli takovému relativně kilometricky krátkému výletu až z Brna. Takže během asi 20 minut se všichni přihlášení sjeli a celá kolona Renaultů, Renaultků a Renaultíčků se mohla vydat na cestu. Přijelo celkem 7 posádek: Jirka a Blanka Klikovi (R11), Petr a Renáta Pupalovi

(Dacia 1300 alá R12 Gordini), Richard - Zucco (R19), Jiří a Ivana (R15), Milan Voda (Renault Avantime) no a já, Mirek Had - Espero se synem Mirkem (Renault Thalia LS Collection 1,2 16V). Později ve Velvarech se přidali ještě Radek, Hanička a Zuzanka (R9), Štástkovi.

Vyrazili jsme na cestu po staré teplické silnici. První zastávkou měly být Velvary. Zde jsem ještě měl představu, kudy pojedeme, takže jsem si mohl za volantem po značnou část cesty pobrukovat písničku „Ó Velvary, ó Velvary, kde jsou mé tolary“ a jako bankéř a ještě k tomu riskmanažer jsem měl při takové muzikální pověsti toho místa trošku strach, co se tam asi stane s mojí „hotovostní likviditou“. Jak se později ukázalo, nestalo se vůbec nic. Cesta uběhla v poklidu, kolona jela svižně a přitom bezpečně, žádné krizové situace nenastaly a po chvilce jsme byli ve Velvarech. Ačkoli jsem tam byl znovu asi po 25 letech poprvé, město jsme ponechali bez prohlídky, i když je to místo historické, založené r. 1289 a králem Vladislavem II. povýšené na město v r. 1482 a určitě by tam ledacos i ke krátkému seznámení bylo. Režie výletu tentokrát, ale opravdu odůvodněně, opomíjela prohlížení pamětihodností. Takže jsme rovnou zajeli do zahrady ke Štástkovým, které jsem do té doby neměl tu čest ani potěšení poznat. Jejich přijetí bylo opět velmi vřelé a dokonce i s pohoštěním, což mne, jakkoli jsem na sobě nedal nic najevo, docela odvařilo. Můj kluk si tam našel v dcerce Štástkových rychlokamarádku, takže i jemu se cestovalo lépe, neboť ho cestování více bavilo. Při zastávkách kolony pak děti lezly do různých aut a zkoušely si, jak se v nich sedí, což zdá se, (pro mne opět kupodivu), nikomu vůbec také nevadilo. Rovněž na mne docela zapůsobila skvělá architektonická podoba prvorepublikové vily Štástkových a její umístění na velkolepém pozemku, byť částečně násilně vlastnický rozděleném, které jim umožňuje bydlet s potřebnou dávkou soukromí. Takže asi po hodině návštěvy u Štástkových jsme se vydali na další cestu a další režie cesty přešla do rukou pana Štástky.



Příštím cílem cesty byla obec Mšené Lázně, jeli jsme tam po různých silničkách okresního typu, takže povědomost, kudy jsme tam tak asi mohli jet, mám dost malou. Cestou jsme se zastavili u jedné paní, známé či přítelkyně Šťástkových, tuším, že to bylo v Hospozínku či spíše na jeho okraji těsně za ním. Vystoupili jsme z aut, pozdravili se a několik minut setrvali v rozhovoru. To místo bylo velmi kouzelné, protože v ten den bylo velmi jasno a bylo možno odtud přehlédnout celé České středohoří a dohlédnout až na panorama Krušných hor. Po chvíli jsme pokračovali v cestě do lázní. Můj kluk tam „objevoval“ kouzlo a taje stahovací střechy Avantimu pana Vody a byl z toho zcela unesený, připadalo mu to jako něco mezi zázrakem a kouzlem zároveň, neboť něco takového doma nemá.



Mšené Lázně, se svými sedmi lázeňskými pavilony a vystavěné od r. 1796 v údolí Mšenského potoka jsou zaměřené na léčbu pohybového ústrojí a dnes již své aktivity provozují hlavně v rámci tzv. wellness programů formou klienty plně hrazených služeb. Hlavní objekt, lázeňský dům Dvorana s lázeňskou jídelnou či restaurací je secesní stavba z r. 1905 a je architektonickým skvostem a chráněnou kulturní památkou, vystavěnou Rakousko-Uherským architektem české národnosti Janem Letzelem, proslulým více ve světě než doma. Jeho nejznámějším dílem je Průmyslový palác v Hirošimě. Měli jsme v

tomto pavilonu zájem společně pojíst v lázeňské restauraci, avšak provozovatel restaurace, jak se ukázalo, je do kšeftu spíše méně než více, a tak měl v provozu pouze pár již obsazených stolů. Historický secesní restaurační lokál byl jen na dívání, jakkoli pojíst v něm by bylo jistě velmi příjemné. V „přístavku“ bylo dostatečně volno, abychom se tam všichni vešli. Prostředí v tomto lokálku však bylo velmi podprůměrné, i když perfektně čisté a přístup obsluhy rovněž podprůměrný, nicméně jídlo bylo čerstvé, chutné a kvalitní, ceny nijak vysoké, takže nakonec se vše v dobré obrátilo. Po obědě jsme se prošli po lázeňských parcích, navštívili místní ruinu kostela a prošli se po lávce nad tratí, která vede v hlubokém zářezu asi 20 metrů vysoko nad kolejemi a není opatřena zábradlím, což působilo na procházející lehce zvláště, až adrenalinově. Na jejím konci pak bylo učiněno společné foto a šli jsme zpátky k autům. Následovala cesta do dalšího cíle, tentokrát už posledního, a to do Terezína.

Do Terezína jsme jeli cestou přes Budyni a Bohušovice nad Ohří. Terezín byl založen jako vojenská pevnost v r. 1780, (neboli v době klasicismu) císařem Josefem II. Habsburským. Postaven byl na bázi francouzské fortifikační technologie ve tvaru protáhlého pětiúhelníku s osmi bastiony. Malá pevnost pak ve tvaru nepravidelného obdélníku se čtyřmi bastiony. Kolem pevnostní linie byl vybudován hluboký příkop, který bylo možné zaplavit vodou z Ohře. Prostě kouzelné místo pro vykonávání vojenské prezenční služby, která v té době byla 12letá. Posádku v dobách míru tvořilo cca 5 600 mužů. V r. 1782 byl Terezínu udělen statut svobodného královského města. Tím pozitiva nejspíše končí snad až na jediné, nikdy se o Terezín neválčilo. Později sloužila terezínská Malá pevnost jako vězení a zemřel zde Gavril Princip, vrah arcivévody Ferdinanda d'Este, následovníka habsburského trůnu, který zde vykonával svůj zajisté zasloužený trest v podmínkách ještě poněkud drsnějších než drsných. O něco později zde bručeli rovněž účastníci známé Rumburské vojenské vzpoury. V r. 1941 pak byl v Terezíně založen koncentrační tábor, stávající obyvatelstvo do r. 1942 vystěhováno a Terezín pak sloužil jen pro zájmy Třetí Říše způsobem z učebnic a propagandy všeobecně známým. Rudá armáda v květnu r. 1945 osvobodila Terezínský koncentrák v noci z 8. na 9. května po půlnoci, takže vlastně už formálně po válce.

Cílem však nebylo zkoumat vojenskou, vězeňskou nebo koncentračnickou historii Terezína, nebo vyhledávat případné paranormální jevy, ale navštívit terezínské Automuzeum. To je umístěno těsně vedle terezínské Malé pevnosti a sousedí s

parkovištěm sloužícím pro její návštěvníky. Expozice tohoto muzea zahrnuje automobilovou produkci mezi lety cca 1950 až 1990, a je zaměřena na produkci automobilek tzv. socialistických zemí, nejvíce pak ČSSR, ale jsou zde i vozy z dalších socialistických zemí, jako z NDR, Polska, Rumunska nebo tzv. SSSR. Je zde ale i několik vozů „západní“ produkce. Pro mne to tam bylo jako návrat do mládí, byla tam řada vozidel, které jsem buď vlastnil (Jawa 50 pařez, Manet 90, Trabant, Wartburg 353, Škoda 1000 MB; Škoda 100, Škoda 120; Škoda Favorit) nebo s nimi jezdil (Tatra 603, Volha M21, Moskvíč 412, Dacia 1300, Fiat 850, Žiguli 1200.) Po skončení prohlídky si pak všichni účastníci udělali v místním bufetu čas na kávu a na chvilku popovídání si navzájem. Já jsem Šťástkovým pak na jejich přání ukázal svoji novou Thalii, neboť oni Thalii vlastní také, jenže ten starší typ, popovídali jsme si o rozdílech a pak už se jelo domů. Individuálně. Každý sám. Rozloučil jsem se všemi a vyrazil na cestu. Vzal jsem to opět trasou přes Budyni nad Ohří a Mšené Lázně, dále směr Slaný, Kladno, a Beroun.



Pokud bych to vše měl shrnout do jedné nebo dvou vět, pak se jednalo o výlet lehce poetický, počasím i atmosférou, lehce poučný vlivem návštěvy Automuzea. Celkově pak těžce podařený. Moc se nám na výletě líbilo, totiž ukázalo se, že renaultáci jsou společenstvím příjemných a hlavně maximálně slušných a ohleduplných lidí. A úplně tady chybělo jakési přehnané chlapáctví, které se tu a tam na setkáních automobilových fandů někdy objevuje a je projevem okamžité atmosféry a povahy některých lidí, a které pak poněkud ladí atmosféru takového setkání do drsnější polohy.

Miroslav Had (Espero)

Časopis Renaultář vydává Renault Car Club. 1. číslo, listopad 2012.

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 svolení není dovoleno jej jakkoliv šířit dál.