



Autá a já



Poněkud nevážné povídání o roli aut v mém životě



Ing. Jan Mišurec

Praha 2012

Auta a já

Předmluva

Často se mě lidé ptají, proč jsem si za veterána koupil právě RENAULT R8, zda to byla náhoda či záměr. Na to já odpovídal, že u mě to byla srdcová záležitost a k vozu R8 jsem měl vztah již od dětství. Původně jsem chtěl jen velmi stručně popsat svůj vztah k vozům R8, nakonec však z toho byla celá povídka o autech v mém dosavadním životě.

Proč právě Renault R8?

Pro odpověď na tuto otázku se musíme vrátit hluboko do minulosti, někdy do roku 1967. Největšími přáteli naší rodiny byla rodina pana Václava Špačka z Radotína, který v té době pracoval jako vedoucí Renault servisu v Praze – Motole. Pan Špaček střídal auta poměrně často, vždy koupil nějaké mírně nabourané auto, opravil ho či ho nechal opravit, chvíli s ním jezdil a pak ho následně výhodně prodal. Tak se velmi rychle dostal od Škody Octavia přes Ford 17M k vozu RENAULT 16. No a jednou takhle koupil šikovně nabouraného Renaulta 8 (model 1132) vínově červené barvy, kterého opravoval ve svazarmovské dílně (lak samozřejmě dělali v Renaultu v Motole). Pokud si dobře pamatuji, tak právě tohoto Renaulta moc dlouho neměl, asi byl hned určený k prodeji. No ještě se k vínově červené „osmičce“ vrátíme.



Rodina Špačkova a Mišurcova

V té době měl R8 i jeho syn Vláďa Špaček (měl ho sice takové bledě modré barvy – no nic moc, ale zato měl vpředu 4 světlometry, ne nejednalo se o R8-Gordini ale spíše o R8S, ale s určitostí to tvrdit nemohu) a dále měl R8 i jeho zeť Franta Vlček. Ta Frantova R8 byla dost možná i základní model 1130 s hranatým sdruženým přístrojem, ale naprosto famózní byla barva tohoto vozu. Vypadala jako skutečná modř na vozech R8 Gordini (nebo jí byla velice podobná). Jak sám Franta po letech prohlásil, tak tu barvu nechal namíchat podle modelu autíčka R8 Gordini, který kdysi dostala jeho žena Alena (tedy v době, kdy ta autíčka dostala, tak ještě neměla o existenci nějakého Franty ani potuchy, ale k autíčkům se rovněž ještě vrátím). Takže Franta nechal u lakýrníka namíchat ten nádherný nezaměnitelný odstín modré a pak honil s tímto autem po Radotíně parádu. No a nyní se vžijte do pocitu kluka s duší upsanou motoristickému d'áblu, jehož rodiče koupili v roce 1968 ojetého Trabantu a všude kolem byly nádherné Renaulty. Tu ostudu, co jsem cítil, bych nikomu nepřál. Táta tvrdil, že je to z obavy, aby se nestalo něco s penězi (mám na mysli měnovou reformu, kterou mí rodiče již dvakrát v životě zažili), tak se snažili pracně ušetřených pár tisíc korun československých investovat do koupi auta. Víím, že jsme za toho ojetého Trabantu zaplatili 35 tisíc korun, což tehdy stál nový, ale Trabanty nebyly bohužel okamžitě k dodání. Navíc jsme ještě napůl s prodávajícím zaplatili převodní poplatek. Prostě investice jako stehno. Pamatuji se, že autu táta přezdíval „Jarynek“ – asi proto, že vůz byl z Moravy.

No abych byl úplně přesný, tak kolem mě byl ještě jeden Renault 8. V Černošicích bydlela spolupracovnice mé mámy paní Franková. Ta celý svůj dosavadní život chodila pěšky



Dobový prospekt na Renault 8

a nijak jí to nepřišlo divné (ono tehdy chodilo daleko víc lidí pěšky). Asi by chodila pěšky i nadále, když jí jednou navštívila tetička ze západního Německa. Hned na letišti se velice podivila: „*Miluško, ty nemáš auto? No to musíme napravit.*“ No a jak řekla, tak také udělala, zašla do Tuzexu a koupila tam paní Frankové úplně nový Renault 8 (byl to sice základní model 1130, ale darovanému koni na zuby nekoukej). Ach jo, kdyby my jsme měli takovou tetičku, to má ale někdo štěstí. Já jsem sice měl tety dvě, ale ta od tátova bratra sice dělala dobrou roládu a na vánoce výborné košíčky, ale ve srovnání s novou R8 to byla slabá náplast. Druhá teta, sestra mé mamky, na tom asi byla líp, neboť o ní kdysi moje mamka prohlásila: „*Teta Olga, ta se má, ta může mít stromeček (myšleno vánoční) až do stropu.*“ Samozřejmě, že jsem měl radost, že se příbuzným daří, ale přeci jen skutečnost, že se tetě šmrdlá stromeček o strop mě zase až takový štěstím nenaplňovala.

No ale paní Frankovou jsem nezmínil jenom v souvislosti s R8 od tetičky, ale zde se uzavírá příběh kolem vínově červené R8, kterou si později od pana Špačka koupil jeden ze synů paní Frankové.

Takže kolem mě v 70. letech minulého století jezdily samé Renaulty (hlavně pak R8) a my jsme jezdili v Trabantech. Táta totiž pro velkou spokojenost s Trabantem pak ještě v roce 1971 koupil Trabanta nového přímo v Mototechně. Na tomto Trabantu jsem začal postupně získávat své první autoopravářské zkušenosti. Ne vždy se mi však dařilo. Tím mám na mysli dveře propíchnuté heverem – DUROPLAST to nevydržel a nebo když jsem jednou zapomněl dotáhnout pořadně matice od kol a táta se i s Trábošem zapíchl do příkopu v Břežanském údolí. Částečně si však za to může táta sám. Vracel se tehdy ze služební jízdy (tehdy šlo použít ke služební jízdě soukromé vozidlo za finanční úhradu) a v autě s ním jeli spolupracovníci z cementárny – bába Pícová (strašlivá baba), opilec Drážný (člen ozbrojené pěti dělnické třídy-Lidových milicí) a paní z účtárny (již jsem zapomněl její jméno, ale říkalo se jí „Břehulka“). Někde, ještě před Břežanským údolím, jim začalo něco bouchat v kole (my už víme, že to byly uvolněné matice kol). Táta, místo aby zastavil a zjistil



Tráboš, Pavel Siegl a já



Dojezd do cíle mototuristické soutěže

o co jde, tak raději zapředl s výše uvedenou osádkou vozu diskuzi na téma: „Co to tam může bouchat?“ Nevím, nebyl jsem u této diskuze přítomen, nicméně je jasné, že ani bába Pícová, ani opilec Drážný a tím méně Břehulka nebyli schopni dát mému otci relevantní odpověď. No a pak v jedné zatáčce se stalo to, co se muselo stát - uvolněné kolo upadlo a Trabant neschopný jízdy po třech kolech se prudce stočil a zapíchl se čumákem do kypré hlíny. Ještě, že se jednalo

o pravé přední kolo, proto se auto stočilo do prava. Nikomu se tehdy nic nestalo a ani na Trabantu nebyly žádné větší šrámy. Kolo se chvíli kutálelo příkopem a pak se poslušně povalilo na bok. Prostě pohoda. Tenkrát mně táta ani moc nenadával.

Postupem času, když se objevily na našem trhu sovětské vozy LADA, tak Vláďa Špaček (který shodou okolností pracoval jako skladník v servisu LADA) a postupně i Franta Vlček si pořídili vozy této značky a R8 prodali. Tím sešly vozy R8 dočasně z mé mysli.

Postupně jsem dospěl a zapomněl i na R8, které jsem obdivoval. Vzpomínám si, že jsem miloval jadrný zvuk motoru R8 a fascinovala mě i zvláště dovnitř prolomená přední kapota. Zajímavé je, že tento stylistický prvek buď lidé obdivovali nebo nesnášeli. Postupem času jsem zjistil, že se většina lidí takto chová k francouzským autům obecně. Buď je milují a nebo naopak nesnášejí.

Slíbil jsem, že se ještě vrátím k autíčkům Aleny Špačkové (později Vlčkové). To bylo někdy v roce 1967, kdy Špačkovi byli ve Francii. Myslím, že to bylo v rámci nějakého školení vedoucích servisů značky RENAULT. No a z Francie přivezl pan Špaček asi 6 nebo 8 modelů vozů Renault. Autíčka byla plastová od firmy NOREV v měřítku 1:43 a byla provedená do nejmenších detailů. Nevím, proč je pan Špaček přivezl právě dceři, když měl i syna, ale to není v tomto příběhu podstatné. Ta autíčka se mi moc líbila, a i když to není hezké, tak se

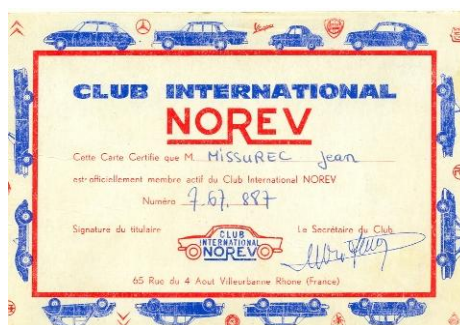


Zkoušel jsem to na Alenu různě

přiznám, že jsem je Aleně Špačkové záviděl. Jelikož se naše rodiny často navštěvovaly, začal jsem jednou s Alenou vyjednávat, zda by mně autíčka nedala. Alena vcelku, podle očekávání, odpověděla, že nikoliv. Já jsem pořád nechápal, k čemu jsou holce autíčka. Začal jsem tedy vyjednávat, zda by mně je nedala, až jí bude 20 – odpověď byla opět záporná, tak jsem postupně zvyšoval věkovou hranici a když jsem byl u věkové hranice 60 let, tak konečně Alena se smíchem pravila, že mně je v 60 dá. Dnes již vím, že jsem měl tuto

dohodu hodit na papír, zaběhnout k notáři a v den šedesátých narozenin Aleny Vlčkové požadovat plnění smlouvy. V té době mně ale bylo 11 let a tak jsem se dopustil této pro mne osudné chyby. Alena samozřejmě na autíčka a slib dávno zapomněla, možná autíčka zdevastovaly její tři dcery, prostě jsem měl zase smůlu. Navíc pak před vánocemi 2011 Alena Vlčková zemřela. Takže autíčka jsou již definitivně v pytlí.

Podařilo se mi tehdy z Aleny vymámit alespoň jeden kupónek, který byl vložen do každé krabičky s autíčkem. Výrobce autíček zde tvrdil, že po vyplnění a zaslání kupónku na uvedenou adresu se odesílatel stane členem klubu sběratelů autíček značky NOREV. Tak jsem učinil, kupónek odeslal a čekal, co bude dál. Asi za měsíc na to, mně přišla z Francie obálka, v ní klubová kartička a přiložený dopis (samozřejmě psaný francouzsky). Požádal jsem paní Špačkovou, která trochu francouzsky uměla, o přeložení dopisu do češtiny. Paní Špačková souhlasila, vzala si dopis a to bylo také naposledy, co jsem tento dopis viděl. Když jsem se po čase ptal, jak to vypadá s překladem dopisu, paní Špačková mně sdělila,



Klubová kartička NOREV

že dopis někam založila a nemůže ho najít. Takže jsem se dodnes nedozvěděl, co mně tam v tom dopise psali. Zbyla mně jen ta kartička.

Příběh vozů DACIA

Naše rodina se k Renaultům dostala až v roce 1976 v podobě vozu DACIA 1300, což byl licenčně vyráběný model Renault 12. Měli jsme v následujících letech celkem po sobě ty Dacie celkem tři.

Někdy na podzim roku 1975 nám Franta Vlček nabízel, zda nechceme koupit velmi mírně ojetou DACII 1300 za velmi výhodnou cenu. Očekával zřejmě, že mu opět řekneme, že nemáme zájem. To byl totiž takový Frantův sport, kdy chodil a vykládal lidem, jak mohl to či ono auto koupit za neuvěřitelnou cenu. Vždy, když jsme se s kamarádem a spolužákem Pavlem Sieglem Franty zeptali: „*A proč si to Franto teda nekoupil?*“, tak následoval výčet nedostatků toho typu vozu, který právě měl Franta koupit a obdivování vozu jiného typu. Frantovi ale vůbec nevadilo, že třeba za ½ roku na to, začal hanět vůz, který před tím doporučoval a naopak. No a když opět jednou začal Franta hovořit o tom, jak mohl koupit téměř novou osmičku (rozuměj RENAULT 8) za 20 tis. Kč., tak na to se Pavel Siegl otočil ke mně a prohlásil: „*Když ale on mu to ten člověk nechtěl za tu cenu dát.*“ No ale zpět k nabídce Franty. My jsme pro změnu tehdy reagovali kladně a řekli Frantovi, že jako bychom zájem měli. Pak uběhly zhruba 3 měsíce, kdy Franta na naše dotazy odpovídal vyhýbavě, stále byl v něčem problém, pak už se nám vyhýbal samotný Franta a nakonec z toho sešlo.

Já už byl ale namlsaný na DACII, což bylo ve své době poměrně luxusní auto. Počátkem roku 1976 snížila Mototechna prodejní cenu vozu z 69 000,- Kč na 66 000,- Kč a v březnu téhož roku vyhlásila akci, která se týkala skladových zásob vozů DACIA, které vyprodávala Mototechna za neuvěřitelných 58 200,- Kč. To rozhodlo, že si koupíme DACII.

Dne 17.března 1976 se vracel můj táta tuším z lázní. Sedl jsem do Trabanta a jel mu naproti na autobusové nádraží Praha-Florenc. Dodnes si pamatuji, že jsem tátovi na přivítanou řekl toto: „*Ahoj tati, máme koupit 2 piva a auto.*“ Pak jsme odjeli do Mototechny v Benešově a tam si vybrali vínově červenou DACII 1300. Byl to model z roku 1975 a měla ještě jednookruhové brzdy. Vůz jsme si zablokovali s tím, že dáme do dvou dnů vědět, jak jsme se rozhodli.

Den na to, jsme se ještě sebrali s Pavlem Sieglem, do tašky dali 60 000,- Kč, sedli do Trabanta a odjeli do Plzně do Mototechny zkusit svoje štěstí na DACII. V Plzni v Mototechně měli za výlohou nablýskanou krásnou světle modrou DACII 1300. Hned od první chvíle mně bylo jasné, že žádnou jinou nechci. Chvilí s tím byly trochu problémy, ale když jsem vytáhl



10. březen 1976 nebyl můj šťastný den

hotové peníze, tak prodavači zjihli a vyndali krásnou DACII z výlohy na dvůr Mototechny. Ani nebylo potřeba dávat auto do myčky. Když jsem ještě toho večera přijel domů, netajili se rodiče překvapením. Pak nastalo pro mě období naprosté pohody, neboť v té době jsem byl studentem Gymnázia Radotín (v tomto věku vám obecně leží svět u nohou a ve vzduchu jsou cítit obrovské věci) a umíte si představit ty pohledy spolužáků a hlavně spolužaček a žákyň z nižších



Odtahování nabourané DACIE

ročníků. Bleděmodrá DACIA byla úžasný kočkolap a já to ještě vylepšil tím, že jsem si pořídil (tedy sponzorovali to rodiče) vycházkový oblek bleděmodré barvy. Dlužno dodat, že ten oblek mně vydržel mnohem déle než bleděmodrá DACIA. Chvilé štěstí nikdy netrvají dlouho a mé soužití s DACIÍ trvalo přesně do 10. září 1976, kdy při návratu z Hradce Králové, kde jsem byl v Tuzexu kupovat otáčkoměry, jsem neuhnul plně naložené Škodě 706 (lidově řečené trambus). Havárie dopadla pro mě dobře, kromě pár šrámů se mi nestalo nic. Zato DACIA měla výrazně zkrácenou přední kapotu a byla prakticky na odpis. Do vypršení půlroční záruční doby chyběl přesně jeden týden. Obávám se však, že by prodejce ani výrobce zmuchlanou DACII neuznal jako výrobní vadu. Zato jeden z otáčkoměrů, který se asi nárazem uvnitř nějak poškodil, dokázal Pavel Siegl ještě vyreklamovat a vyměnili mu ho za nový. Dlouho pak sloužil v jejich rodinném voze LADA – ŽIGULI 1200.

Nyní nastalo nezáživné jednání s pojišťovnou. Já jsem celkem prozíravě uzavřel pojistku hned při koupi vozu a zaplatil první splátku. Vzhledem k tomu, že pojišťovna vycházela z prodejní ceny 66 000,- Kč., tak táta dostal od pojišťovny vyplacenou náhradu ve výši 50 000,- Kč. Na dotaz táty pojišťovák, co likvidoval škodu, prohlásil, že vrak má cenu mezi 3 až 10 tisíci korunami. Vrak jsme odtáhli do svazarmovské dílny, kde kolem něho začali mlsně kroužit pan Špaček s Frantou Vlčkem. Zřejmě podle vzoru, že oběť je třeba nechat podusit ve vlastní šťávě, aby byla povolnější, tak velmi neochotně a neurčitě nabídli tátovi za vrak 8 tis. Kč, což ale okamžitě zpochybnili a řekli, že tak 7 tis. Kč. a pořád se kroutili, váhali, mlžili, až vše dopadlo úplně jinak.



Detail nabouraného předku vozu

Jednou večer tak kolem 19:00 hod. zazvonil u nás člověk, který se představil jako Mrázek a že se dozvěděl, že máme na prodej nabouranou DACII a že by ji od nás odkoupil. Táta domluvil s panem Mrázkem na druhý den prohlídku vozu ve svazarmovské dílně. Když pak pan Mrázek přišel a ptal se táty, kolik za to chce, tak mu táta diplomaticky řekl: **„Podívejte se pane Mrázek, vy jste odborník, prohlédněte si vůz jak chcete a řekněte cenu. Pokud budu s touto cenou souhlasit, tak si pláceme, pokud ne, tak už se nebudeme o prodeji bavit vůbec.“** Pan Mrázek chvíli obcházel vrak DACIE a pak řekl: **„Pane Mišurec, co byste řekl na 15 000,- Kč. ?“** Na to táta odvětil: **„Výborně, pane Mrázek, můžeme si plácnout.“**



Před svazarmovskou dílnou Radotín

Pan Mrázek se pak ještě zeptal, kdy si může vůz odvézt a když táta řekl, že třeba hned, tak pan Mrázek připojil vrak za odtahové vozidlo, se kterým přijel a odvezl ho pryč. Celá akce netrvala déle než ½ hodiny. Dodnes mně není zřejmé, kde se pan Mrázek dozvěděl informaci, že máme na prodej nabouranou DACII. Když večer přijel starý Špaček podívat se opět na DACII, kterou tam samozřejmě už nenašel, prý ho

z toho málem ranila mrtvice. Pak s tátou asi měsíc nemluvil. Táta to jen suše okomentoval slovy: „*Neměl být hamoun a měl nabídnout rovnou férovou cenu. Kdyby dal alespoň 10 tis. Kč., tak bych mu to nechal.*“

Když jsme dali dohromady peníze z pojistky a za vrak + přidali 1 tis. Kč, tak jsme si mohli koupit v dubnu 1977 DACII novou. Ta nová byla žluté barvy a byla z Mototechny v Mělníku. Její koupě také nebyla právě jednoduchou záležitostí, byl to až třetí vůz, který jsme si z Mototechny odvezli. Ty dva před tím měly vždy nějaké závady. Byly to takové drobnosti jako např. díra v palivové nádrži, ze které proudem tekla benzín. No vždyť říkám, prostě drobnosti.



Druhá DACIA (žlutá) – rok 1977

Na této Dacii jsem najezdil celkem 135 000 km, v letech 1982 – 1983 prošla poměrně rozsáhlou střední opravou včetně nového laku. Byla to taková sytá žlutá (konkrétně odstín 6373 – žluť ČZ) a DACIA v ní vypadala po opravě velmi elegantně. Vůz jsem na jaře 1989 prodal sousedovi v Modřanech Honzovi Otepkovi. Tomu pak na podzim téhož roku praskl klikový hřídel. Takže jsem to prodal v nejvyšší čas. Ve společnosti to už také vřelo a kdo by řešil nějakou prasklou klikovku, když prasklo celé státní zřízení. To je ale úplně jiný příběh.

No a právě na jaře 1989 jsem zakoupil v pořadí již třetí DACII, tentokrát již model 1310 TX. Vůz byl krémové barvy, byla na ní spousta závad, což bylo u DACIÍ běžné. Popis všech problémů by byl však rozsáhlý a asi nezáživný. Jako příklad mohu uvést, že cestou domů z Mototechny mně upadl plynový pedál (jednalo se o prasklý svár) nebo u zadních levých dveří byl prasklý rám pro okno. Rumunský dělník to sice zakryl tmelem a barvou (zde si nemohu nevzpomenout na výrok mého bratrance Mirka Podskálníka, který se rovněž jednu dobu živil jako lakýrník: „barva to podrží“). Tak v tomto případě to barva nepodržela a rám dveří se povážlivě hýbal. To mě donutilo vstoupit do reklamačního jednání s národním podnikem Mototechna. Popis peripetií s reklamováním by se však opravdu vymykal rozsahu této povídky. Dopadlo to tak, že mně vrátili nějaké peníze. Jinak vůz jezdil pěkně. Ono vůbec svezení v DACII, pokud byla v dobrém technickém stavu, byl docela příjemný zážitek, udržet však dobrý technický stav vyžadovalo dost peněz a zručnost autoopraváře. O toto auto se musel člověk starat jako o malé dítě, když ho trápí dětské nemoci. O to pak měl k vozu vřelejší vztah.



Třetí DACIA – rok 1989

Tento vůz se nijak výrazněji do mého podvědomí nezapsal, zajímavý byl až pak jeho prodej. V průběhu roku 1995 nás několikrát kontaktovali Rumuni žijící v České republice a chtěli od nás DACII koupit. Jedni dokonce nabízeli výměnou vůz Mercedes (jistě nebyl kradený). Vždy jsme jim odolali, jednou dokonce nás naháněli v Úhonicích mezi zahrádkami.

Někdy na podzim roku 1995 jsme s naším Jendou vyrazili s DACIÍ do lesa na houby. Vůz jsme nechali na kraji lesa a šli hledat houby. Ty jsme sice žádné nenašli, ale když jsme se blížili k našemu vozu, všimli jsme si člověka, který si naše auto podrobně prohlížel. Když

jsme přišli blíž, zeptal se nás, zda je to naše auto a zda ho nechceme prodat. Byl to opět Rumun, který žil tady u nás. Velmi rychle jsme se domluvili a během několika dnů jsme mu vůz prodali. Za vůz, který v té době měl cenu zhruba 20 tis. Kč., nabídl tento člověk 35 tis. Kč. Tak skončila éra DACIÍ v naší rodině. Na nich jsem se prakticky vyučil automechanikem, protože většinu prací jsem si dělal sám nebo za metodického vedení pana Špačka. Metodické vedení pana Špačka spočívalo v tom, že při žádosti o pomoc téměř vždy prohlásil: „**Jo hoši, to si musíte sami**“, na druhé straně ale současně, za neustálého brblání, hledal potřebné nářadí či přípravky. Byl to jistý posun od doby, co jsme jezdili Trabantem, to v takových případech říkával: „**Hoši, běžte už s tím Trabantem do prdele.**“

Konečně pravý RENAULT v rodině



Renault 19

První skutečný RENAULT jsem koupil v roce 1995. Byl to vůz RENAULT 19 RN s motorem 1,4i. Vůz byl starší, dovezený z Francie a opravený po havárii. Barva laku byla bílá. S vozem byly rovněž neustále problémy a tak jsem ho v roce 1999 prodal a koupil úplně nový vůz NISSAN Almera 1,4 GX v provedení sedan a v krásné červené barvě.

V roce 2003 začal Jenda dělat autoškolu a bylo jasné, že následně bude dělat i

autoškolu Hanka. Z těchto důvodů jsem na podzim roku 2003 zakoupil staršího, rovněž po bouračce opraveného Peugeotu 106 modrozelené barvy a s motorem 1,1 litru. Na Peugeotu se naučil jezdit Jenda, Hanka a i manželka Helena si na něm obnovovala již pozapomenuté zkušenosti s řízením vozu. Oba vozy mám dodnes. Peugeot by si zasloužil postavit pomník a Nissan, ten je



Nissan Almera



Peugeot 106

takový ledově chladný, neosobní, vědom si své dokonalosti. Vždyť za těch 13 let, co ho mám, jsem na něm nemusel dělat nic podstatného. Oni ti kluci japonský vždycky někde něco obšlehli, aby to pak dotáhli k dokonalosti. Vždyť žebříčky spolehlivosti automobilů již dlouhá léta obsazují na špici právě japonské vozy. Asi díky těm šikmým očím mají i širší pohled na věc.

Hledá se veterán

Někdy kolem roku 2006, frustrovaný z toho, že na moderních autech si již sám nic neudělám, jsem začal uvažovat o koupi veterána, o kterého bych mohl pečovat. Hned zpočátku mně bylo jasné, že to bude Renault 8. Asi v mém nitru zůstala ta nenaplněná touha z dětských let, proto jsem se rozhodl, že si tento sen z dětství splním.

Pak jsem dva roky hledal po internetu vhodný kus. Problém byl v tom, že ty vozy, co byly po renovaci, tak ty byly pro mě drahé a s těmi, co byly lidově řečeno za „babku“, by zase bylo strašně práce a stejně by toho ty peníze člověk nastrkal. Měl jsem stanoven limit cca 50 tisíc Kč, kde se dala předpokládat již poměrně slušná kvalita. Jen teď najít toho pravého.



Renault 8

A tak jsem hledal, dopisoval si, několik vozů jsem i omrknul i osobně. Až jsem narazil na nabídku pána, který sice byl z Prahy, ale vůz měl v Jablonci. Jelikož na fotografiích vypadal vůz pěkně, vypravil jsem se jednu listopadovou sobotu roku 2008 do Jablonce. Jako odborného poradce jsem s sebou vzal Frantu Vlčka, coby znalce vozů R8.

Vůz opravdu vypadal na první pohled velice pěkně, ale při jeho kontrole byly zjištěny ne zcela funkční brzdy, špatně šlo zařadit zpátečku a bylo rovněž vidět, že pneumatiky budou potřebovat výměnu. Původní prodejní cena 49 000,- Kč. byla s pánem usmlouvána na 45 000,- Kč. a dohodnut byl termín, kdy pán přiveze vůz do Prahy.

V průběhu let 2008 – 2011 byly uskutečněny nejdůležitější opravy. Především to byla oprava řazení převodovky, renovace brzdového systému, ale hlavně oprava prorezavělých prahů a nosníků vozu.

První delší jízda se uskutečnila v červnu 2009 na sraz vozů Renault v Táboře, pořádaný Renault klubem Praha. Cesta to byla poměrně dramatická, protože jsem zhruba tak každých 30 kilometrů musel čistit karburátor. V nádrži již bylo asi víc vody než benzínu a „Renda“ dal jednoznačně najevo, že na tenhle sajrajt prostě jezdit nebude. Ani líh ani Velfobin nepomáhal. Nějak domů jsem ale dojet musel a tak jsem neustále rozebíral karburátor a čistil a čistil. Už jsem to pak uměl rozebrat, vyčistit a zase složit zhruba tak do 10 minut. To vše samozřejmě při notně rozpáleném motoru. Doma jsem pak z nádrže vyčerpал všechnu tu „směs“ (už ani nemohu napsat, že benzín) a do „Rendy“ nalil čerstvý benzín Shell V Power (ať si chlapec užije), včetně přísady nahrazující v benzínu olovo a ještě jednou jsem se mu omluvil za „špatnou stravu“. Chvilí se mi dokonce zdálo, že se „Rendovi“ zamžily skla v parabolách (možná se mi to opravdu jen zdálo), faktem ale je, že „Renda“ moji omluvu přijal a od té doby se už motor nikdy nezakuckal.

Postupně jsem zakoupil sadu nových pneumatik VREDESTEIN, 4 kusy plechových disků, vyměnil hadice od topení a chlazení, namazal a seřídil ložiska kol a provedl řadu dalších prací a servisních úkonů. V současné době je vůz plně funkční, pravidelně se účastní srazů vozidel Renault a již 2x vyhrál třetí cenu v soutěži elegance.

Je samozřejmé, že prací, které by bylo třeba na voze udělat, je stále ještě dost, řeším to však postupně dle časových a finančních možností.

Svého „Rendu“ mám moc rád a každá jízda s ním je pro mne nevšedním zážitkem a zároveň vzpomínkou na léta mého dětství.



3. místo v soutěži elegance – rok 2011

Beruška

Již v průběhu roku 2011 se ze strany mých dětí (samozřejmě podporované manželkou) začaly ozývat hlasy, že Peugeot je již starý, nespolehlivý a že by bylo třeba koupit nějaké novější auto. Na to jsem vždy odvětil, že mám již auta tři, Peugeot pravidelně prochází technickou prohlídkou bez problémů a že ho zatím pryč dávat nebudu. Pokud děti mají potřebu vozu, tak jim nějaký mírně ojetý vůz koupíme, ale budou ho mít napsaný na sebe a budou se o něj starat. Po tomto sdělení vždy Hanka i Jenda usoudili, že vlastně vůz až tak nepotřebují.

Na jaře 2012 vyrukovala Hanka s dotazem, zda bychom jí koupili to auto, jak jsme říkali. Rozdíl byl jen v tom, že Hanka chtěla auto nové. Takticky se zeptala nejprve manželky a když ta jí řekla, že se musí domluvit s tátou, tak si mě vzala stranou a zeptala se mě rovnou bez obalu, zda bych jí koupil auto, jak jsem slíbil. A že se s Petrem (přítelem) dívali na nabídku Hyundai, že model i20 je nyní v úžasné slevě kdy nový stojí necelých 200 tisíc, taková příležitost se již nebude opakovat, vždyť 3 roky ojeté se prodávají za stejnou cenu..... prostě následoval vodopád slov a argumentů, které může snést jenom moje dcera. Jen jsem si vybavil, jak já se stejnou výmluvností přesvědčoval své rodiče, později pak svoji ženu, o nezbytnosti nákupu nějaké té HiFi techniky. Byl to úplně stejný nepřetržitý tok argumentů – no vždyť je to přeci moje dcera. Sice jsem nesměle pípнул, že jsem měl představu o nákupu mírně ojetého vozu, tato námitka byla mávnutím ruky zaplašena (jak v parlamentu návrhy opozice) a následovaly další argumenty. Řeknu vám, že najednou jsem měl pocit, že lpět na rodinných úsporách není k ničemu, ekonomika se potřebuje přeci rozhýbat a žít se musí teď. Vzpomněl jsem si na reklamu Hyundai: „Myslíte si že můžete věčně odolávat kouzlu Hyundai?“ Hanka očividně kouzlu Hyundai podlehl a já zas podlehl argumentům své dcery. Bylo rozhodnuto o nákupu vozu Hyundai i20. Těšilo mě, že si Hanka vybrala červenou barvu. I já zbožňuji červená auta – asi to také má po mně.



Hyundai i20 – „Beruška“ - 25.5.2012

Nu a tak po mnoha peripetiích jsme s Hankou šli 25. května 2012 pro krásného nového Hyundaie i20. Tak se Hyundai dostal k nám do rodiny. Myslím, že Hance vyhovuje, od té doby shání doplňky v barvě vozu. Posledním doplňkem byl nákupní košíček v červené barvě.

Od 1. srpna 2012 bude Hyundai parkovat v garáži, kterou Hanka s Petrem sehnali a dokonce přímo ve dvoře vedlejšího domu.

O tom, že Hanka má vůz opravdu ráda svědčí mimo jiné i to, že vůz dostal krásnou přezdívku „Beruška“.