

# Renaultář

Časopis Renault Car Clubu

... o vozech Renault a lidech kolem nich.



## Úvodní slovo

Právě se Vám do rukou nebo lépe řečeno na monitor dostalo druhé číslo našeho klubového časopisu Renaultář. Vzniklo v období, které se nese v duchu příprav na 1. klubový sraz a také proto si dovolím malinko nadzvednout pomyslnou pokličku a trochu nechat ochutnat z toho, co celý organizační tým pro vás připravuje.

V tomto čísle vyzpovídáme a představíme hned dva naše členy klubu - Renaultáře, které potkáváme často na řadě akcí a když to jen trochu jde, tak i pravidelně každý měsíc při neformálních klubových schůzkách. Řeč je o Katce a Martinovi Krechlerových.

A abychom si trochu připomněli mezníky automobilky Renault nebo se dozvěděli i něco nového, Honza Mišurec nás provede velice poutavým a čtivým způsobem ve čtyřech dílech historií značky až po nedávnou současnost.

Také se ohlédneme za posledním „Renoltáckým pohárkem“ kterého se možná někteří z vás osobně zúčastnili.

Tak přeji příjemné a zábavné čtení.

Tadeáš Narovec

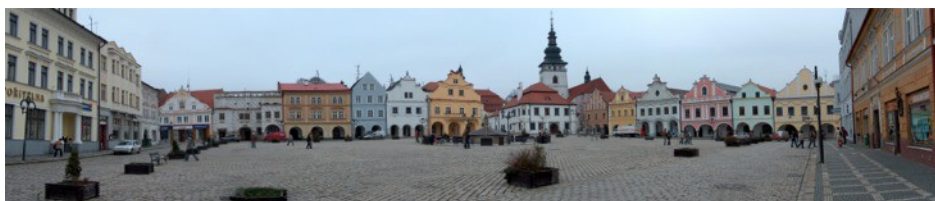
## Obsah

1. sraz Renault Car Clubu.....	3
Renault – historie prvního století.....	4
Renaultář čísla.....	9
Katka a Martin.....	9
Co se stalo, kde jsme byli.....	10
5. Moravské Renaultácké Pohárek aneb „Přivolávač slunce“ funguje.....	10

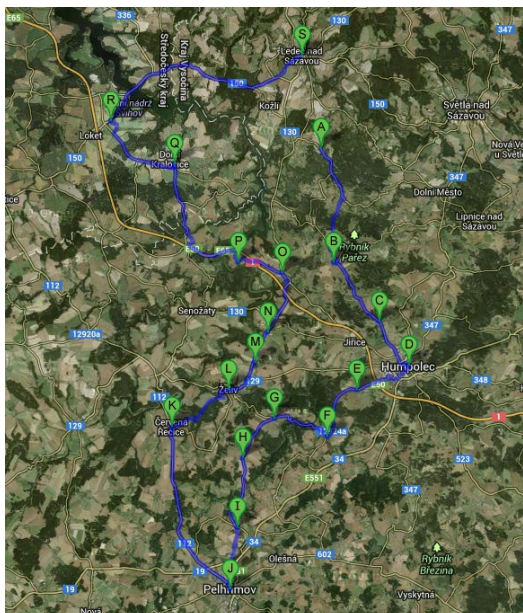
# 1. sraz Renault Car Clubu

Jak již určitě víte, od 21. června do 23. června 2013 je vyhlášen klubový sraz v Koutech u Ledče nad Sázavou. Sejdeme se u hotelu Luna, Kouty 77, GPS 49°38'19.119"N, 15°17'56.461"E, [www.hotelluna.cz](http://www.hotelluna.cz), kde také většina z nás bude ubytována v hotelových pokojích nebo v chatičkách. Pro případné zájemce a náročné klienty hotel nabízí i wellness služby.

Hlavní část srazu a oficiální zahájení srazu se bude konat v sobotu. Všichni zájemci mají možnost se zúčastnit Rallye Renault Car Clubu, jehož částí bude i výstava elegance na Masarykově náměstí v Pelhřimově. Abych ale nepředbíhal tak hezky od začátku. V sobotu v 9 hodin odstartuje první soutěžící na trasu dopolední etapy rallye, která měří 39 km. Trasa bude vyznačena klasickým šipkovým itinerářem a provede vás krásnými kouty Vysočiny přes místo působnosti slavné české filmové osobnosti až na překrásné Masarykovo náměstí v Pelhřimově. Zde bude cíl první etapy a přestávka na oběd spojená s výstavou.



V 13.30 odstartuje 2. etapa dlouhá cca 50 km vedoucí zpět do Koutů. Během obou etap vás čeká několik průjezdních kontrol, kde budete plnit různé dovednostní i vědomostní úkoly u kterých se pobavíte i zapotíte. Chtěli byste vědět jaké ? Abych nebyl tak tajnosnubný, čekají na vás úkoly jako například „Krocení kliky řemenem, Klíče od pevnosti Boyard, Návštěva hraběte Zeppelina nebo Divotvorný hrnec“. Snad jste nečekali, že něco vyzradím :o)). Něco malinko ale přeci. Abyste věděli, kudy povede trasa, můžete se podívat na její plánec.



Nezbývá než jen tedy dodat, 21.6.2013 se budu těšit na viděnou. Mimo jiné, počasí je objednané, koupání možné pro případné zájemce v rybníku a pro ty náročnější ve vyhříváném bazénu se širokým zázemím, tak nezapomeňte na plavky.

*Tadeáš Narovec*

# Renault – historie prvního století

V roce 1998 oslavila největší francouzská automobilka Renault 100 let od svého založení. Dnešní koncern vznikl v roce 1898 z nadšení bratrů Renaultů, kteří postavili první voiturettu na dvoře domku svých rodičů. Jejich osudy nebyly jednoduché a asi málokdo je zná. Vraťme se tedy zpátky do historie a povězme si, jak to všechno tehdy bylo.

Louis Renault se narodil roku 1877 jako čtvrtý syn ze šesti dětí spořádané francouzské rodiny soukeníka a výrobce knoflíků. Učení ve škole neměl rád, nebyl schopen se naučit pravopisu, byl "nenapravitelný" žák. Svou školu života hledal jinde: jednou ho nalézá strojevůdce na trati Paříž - Rouen schovaného v uhlí, protože Louis chtěl vědět, jak se řídí lokomotiva. Nejčastěji je u pana Serpolleta, který vyrábí parní kotle a montuje je do parních automobilů. Louis projevuje živou zvědavost a inteligenci při všech mechanických problémech. Serpollet se spřátelí s poněkud výstředním mladíkem, seznámí ho se svými projekty, vysvětluje mu svoje pokusy a vynálezy.

Nikoho tedy neudivilo, že Louis trávil veškerý svůj volný čas rozebíráním a skládáním rodinného automobilu Panhard, jehož motor Louis ve svých šestnácti letech začíná "ladit" v altánu na konci rodinné zahrady v Billancourtu.

Tento altán existuje dodnes. Pečlivě udržován jako vzácná památka stojí proti budovám dnešního podniku. A v tomto altánu začala roku 1898 historie vozů Renault.

Louis Renault, jemuž bylo v roce 1898 jedenadvacet let, si koupil z uspořených finančních prostředků tříkolku - tricykl De Dion - Bouton, kterou předělává na quadricykl. Pracuje pozdě do noci i v neděli a dává dohromady pozoruhodný vynález. Aby odstranil hnací řemeny a řetězy, které na všech vozidlech oné doby tvořily klasické převodové ústrojí, hlučné a neúčinné, vynalézá nový systém - převodovou skříň. Převodovka Renault má tři stupně pro jízdu vpřed a jeden vzad. Třetí stupeň - přímý záběr - přímo převádí točivý moment hlavního hřídele převodovky k zadním kolům spojovacím, tzv. kardanovým hřídelem a kuželovým soukolím jako u moderních vozů s klasickým uspořádáním motoru, spojky a převodovky vpředu a s pohonem zadní nápravy (systém Panhard). Tato nová převodovka s "přímým záběrem", lehká, snadno ovladatelná a tichá je první "revoluce" v konstrukci automobilů nesoucí jméno Renault. Louis původně zamýšlí prodat princip své převodovky podnikatelům, protože je použitelný k řešení problémů nejrůznějších převodovek. Ale jeho bratr Marcel, unesen původností a jednoduchostí systému, navrhuje Louisovi, aby převodovku napřed vmontoval do quadricyklu, který staví. Louis Renault tedy na první pokus postavil vůz v moderním pojetí. Jeho hlavním technickým přínosem byl, při jízdě na nejvyšší převodový stupeň, téměř bezztrátový způsob přenosu točivého momentu od spojky na spojovací hřídel prostřednictvím přímého záběru.

V listopadu 1898 už quadricykl jezdí. Ale ví to jen několik důvěrných přátel. Pak přichází 24. prosinec 1898 - Štědrý večer, který Louis Renault tráví ve společnosti asi tuctu osob v kabaretu v ulici Helder. Louis přijel se svým vozíkem. Pan Viot, přítel jeho otce, žádá o svezení. Louis Renault ho posadí vedle sebe a odjede k Montmartru. Jeho voituretta vyjíždí příkrou ulicí Lepic za halasného povzbuzování chodců. Když se vrátili do restaurantu, pan vedoucí Viot vysázel 40 zlatých louisdorů na stůl. Je prvním zákazníkem Louise Renaulta. Ten sdílí svoje nadšení všem přítomným přátelům a ti chtějí, jeden po druhém, podniknout "výstup" ulicí Lepic. Když se večer končí, Louis Renault má celý tucet objednávek, většinou doložených zálohou. Jeho voituretta si přesvědčivě získala všechny. Je rozhodnuto, kostky jsou vrženy. Vynález přímého záběru zavazuje Louise Renaulta, aby se stal výrobcem automobilů.

Tak vznikl první vůz Renault. Byl to typ A, který měl motor o objemu 270 cm<sup>3</sup>, výkon 1,75k a třírychlostní převodovku. Mohl dopravovat dva dospělé lidi rychlostí až 50 km/h.

V roce 1899 otevřeli bratři Renaultové svoji dílnu **Renault Frères** (bratři Renaultové) na Avenue du Cours v Billancourtu. Je to začátek fantastického, ba dobrodružného vývoje automobilů, jehož první model byla pověstná voituretta z roku 1898. Louis Renault tehdy založil koncepci úspěšného automobilu.





Ve stejném roce se Louis Renault pustil do výroby série 25 vozů podle původního vzoru se vzduchem chlazenými motory De Dion-Bouton o výkonu 1,1 kW.

Mladík posedlý démonem mechaniky však nezahálí. Vybavuje novou dílnu parním a obráběcími stroji, za šest měsíců dodává 60 voiturett a dává na trh první uzavřený vůz na světě, aby i elegáni v cylindrech se svými křehkými společníky mohli jezdit chráněni proti nepohodě. V Paříži je toho roku první autosalón v Grand Palais, kterého se zúčastnili bratři Renaultové se dvěma modely, typem A a typem B.

Typ B byl vybaven motorem o objemu 450 cm<sup>3</sup>. Oba motory byly chlazeny vzduchem. Toho roku bylo vyrobeno 76 vozidel a v továrně bylo zaměstnáno 110 lidí.

První Renaulty měly na všech čtyřech kolech listová eliptická pera a na rozdíl od většiny tehdejších vozů neměly pákové řízení, ale říditka. Byly lehké, na svou dobu živé a pokrokově řešené. S poměrně malými motory dosahovaly stejných nebo i lepších výkonů než většina silnějších konkurenčních firem. Tyto vlastnosti byly pro Renaulty typické od samého počátku jejich historie.

Začíná se závodit. Louis a Marcel Renaultové se v řadě meziměstských závodů umísťují pravidelně na prvním či druhém místě. Koncem roku 1899 jsou již jejich jména proslavena na všech silnicích. Dokázali pravou hodnotu Renaultů - mužů i strojů.

Rok 1900 upevňuje jejich místo mezi velkými výrobci jak v produkci, tak i v závodech. Výkon motoru De Dion je zvýšen na 2,6 kW, vozy Renault triumfují v meziměstských závodech, které vyvolávají nadšení publika v celé Evropě: Paříž - Toulouse a zpět - 1137 km dokončují v kategorii voiturett vítězně jen vozy Renault na prvních třech místech. Paříž - Bordeaux vidí v cíli kategorie voiturett za vítězným Louisem Marcela Renaulta, Ouryho a Szisze v rozpětí 30 minut. Paříž - Berlín přináší první, druhé, čtvrté a páté místo. V tomto roce vyrobilo 110 zaměstnanců 179 voiturett, vítězství Paříž - Toulouse samo přineslo 350 objednávek.

Záběr Renaultu rostl. Přibýly další modely D a E. Podepsáním první mezinárodní licenční smlouvy byla založena továrna v Belgii. Na čtvrtém autosalonu v Paříži měl Renault takový úspěch, že vyprodal celou produkci roku 1902.

V roce 1901, kdy se místo řídek začalo používat volant, bylo velkou událostí vítězství v "závodě bláznů" Paříž - Berlín na 1198 km, jež Louis ujel s voiturettou typu **D** (jednoválec 450 cm<sup>3</sup>, Ø 80 x 90 mm, 6,25 k (4,7 kW) při 1600 ot/min) za 18 h 27 min, v celkové klasifikaci jako osmý.

Až do roku 1902 používala firma Renault u všech svých modelů jednoválcové a dvouválcové motory, které kupovala od firmy De Dion-Bouton, později však bratři Renaultové vyvinuli vlastní motor originální konstrukce o čtyřech válcích a zdvihovém objemu 3 770 cm<sup>3</sup>. Tím se stali na firmě De Dion-Bouton nezávislí. Renault si nechal patentovat jako první na světě systém přeplňování motoru.

V "závodě závodů" Paříž - Vídeň poráží roku 1902 Marcel Renault se svým lehkým vozem absolutně všechny těžké kubatury průměrnou rychlostí 62,5 km/h, včetně všech zastávek. Bratři Renaultové vsadili kartu na lehké vozy typu **K** s novým čtyřválcovým motorem 3770 cm<sup>3</sup> (Ø 100 x 120 mm), o výkonu 30 – 35 k (22,5 – 26,3 kW) při 2000 ot/min, který již půl roku zkoušeli. Prázdný vůz vážil kolem 600 kg a dosahoval rychlosti až 125 km/h. Poprvé zde použili později proslulé "žehličkové" kapoty a bočních chladičů. Tento rys umožňoval okamžité odlišení Renaultů od ostatních značek.

V závodech byly až do Belfortu na prvních šesti místech vozy Panhard, s průměrnou rychlostí

přes 100 km/h. Přes Švýcarsko se jelo jen turisticky, tam bylo závodění zakázáno. V Salcburku ještě vedl v celkové klasifikaci Farman na voze Panhard před Edmondem na voze Darracq a Zborowskim na voze Mercedes. Marcel Renault je sedmý a Louis jedenašedesátý, protože opravoval prasklou skříň rozvodovky a pak po přeražení závor chladič. Marcel Renault je v plné formě, mechanismy jeho lehkého, pružného vozu netrpěly tolik jako přemáhaná ústrojí těžkých vozů. Nohu na plynu, řítí se k Vídni rychlostí 120 km/h. Riskuje vše, spoléhá na svůj postřeh, na svou zručnost a svoje štěstí, že vyjede ze všech zatáček, jež najíždí závratně rychle. U St. Polten útočí na Edmonda, který startoval ze Salcburku o více než hodinu před ním. Ale Edmond jede středem silnice, nechce se dát předjet. Marcel neváhá, noří se do oslepujícího mraku prachu, jede až po levé krajnici a předjíždí. O kus dál předjede Zborowskiho a pak sedí na zádech Farmanovi; kolo na kole, ženou se divoce po řadu kilometrů. Farman na rovinkách ujíždí, Marcel ho v příští zatáčce dohání. Až 53 km před Vídní Marcel nechává Farmana v zatáčce za sebou. Nezpomaluje, již ochutnává opojení vítězstvím. Posledních 30 km polyká, jako by měl stále ďábla v patách.

Zprávy z trati jsou pomalejší než vozy. Sváteční obecenstvo zaplnilo Prátr, kde je cíl. První vůz je očekáván ke druhé hodině po poledni. Ale Marcel Renault má zde schůzku s vítězstvím a nechce riskovat, že by ho nechal čekat. Je zde už v poledne, ale funkcionáři tu ještě nejsou. Jeho malý červený vůz si razí cestu středem neuvěřitelné tlačence. Nenalézá vjezd do Prátru. Jeho němčina je špatná, nesnadno se vyjadřuje: *”Jsem Marcel Renault, přijíždím z Paříže.”* Po nedůvěře následuje údiv, pak úžas: Je to přece Francouz! Dav, zprvu zklamaný, protože doufal, že uvidí přijíždět Mercedes, konečně uvolňuje svoje nadšení. Muzikanti přerušují oběd a spouštějí Marseillaisu. Za čtvrt hodiny přijíždí Farman a následuje ho hrabě Zborowski. Vzrušení je nepopsatelné. Hlásné trouby oznamují čas Marcela Renaulta: 26 h 10 min 17 s, s průměrnou rychlostí 62,5 km/h - o 7 hodin méně než rychlík z Arlbergu. Triumfoval se svým lehkým vozem nad vozy čtyřikrát výkonnějšími. Dokázal to, co i nadále zůstává hlavní linií Renaultovy koncepce automobilu - výkon není všechno, skutečná účinnost spočívá v maximálním využití výkonu, který je k dispozici, počínaje lehkou, ale robustní konstrukcí. Výkonnost všech vozů značky jako celku byla překvapující - další vozy skončily na druhém, třetím a šestém místě své kategorie. Marcel Renault byl první v celkové klasifikaci i všech kategorií.

Po závodě Paříž - Vídeň vyvolávají závody mezi hlavními městy nadšení. Přes tři milióny lidí dělá ovace po celé délce trati 275 účastníkům první etapy závodu Paříž - Madrid v květnu 1903. Časně ráno 24. května 1903 byli postupně závodníci vypouštěni na trať. Bratři Renaultové opět startují mezi prvními, neboť se rozhodli dostat se do čela závodu co nejrychleji, aby unikli nejhoršímu nepříteli, prachu, který oslepuje, zanášá mechanismy, zatemňuje brýle, zastírá zatáčky. Když ve Versailles startoval poslední závodník, vedoucí jezdec Marcel Renault už dojel do města Tours, vzdáleného 217 km. Rychlosti na prašných silnicích byly bezpříkladné. Louis Renault vytáčí svůj motor na tehdy neuvěřitelné otáčky 2500 ot/min, což odpovídá rychlosti 130 km/h (některé prameny uvádějí, že Louisovi tehdy prý dokonce naměřili rychlost téměř 145 km/h). V Bordeaux docílil průměrné rychlosti 97 km/h.

Vražedné tempo závodu, prach a špatné silnice způsobily značné množství tragických havárií a bohužel k dlouhé listině těch, kdo tento závod zaplatili životem, jezdcí, spolujezdcí a diváci, se připojilo i jméno Marcela Renaulta. Oslepen prachem od vozu, který v pekelné honičce předjížděl, neviděl včas ostrou zatáčku jím zacloněnou, najel ji příliš rychle, vyletěl ze silnice, vůz se zpěvracel a rozbil se o příkop. Marcel Renault se až do příštího dne neprobral z bezvědomí a zemřel. Jeho mechanik Vauthier byl velmi těžce zraněn. Když se Louis dozvěděl v cíli etapy v Bordeaux o vážnosti nehody, omdlel. Pak oznámil, že všechny svoje vozy ze závodu odvolává. Francouzská vláda jde však ještě dál. Zakazuje pokračování závodu a smrtelné vozy se musí dopravit zpět vlakem, k němuž je musí dotáhnout koně!

V okamžiku zastavení závodu vedl a stal se tedy i celkovým vítězem Fernand Gabriel na voze Mors Dauphine, který na 550 km z Paříže do Bordeaux dosáhl průměrné rychlosti 107 km/h.

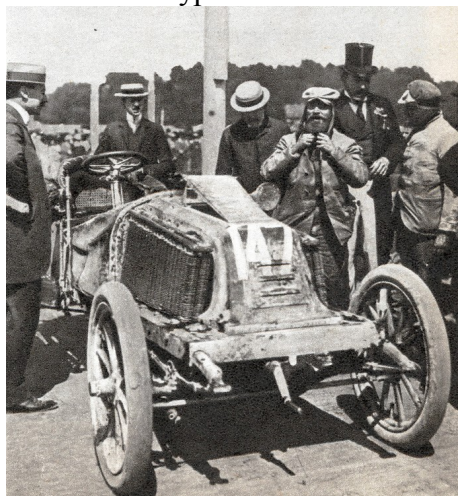
Dělníci z Billancourtu dali pak Marcelu Renaultovi postavit pomník. Tak pocíťovali ve

svých myslích i srdcích tragickou ztrátu člověka, který byl všem příkladem

Louis Renault přestal závodit a zabral se do nových vynálezů. Tvoří rozebíratelnou zapalovací svíčku, hydraulický tlumič výkyvů, spouštěč na stlačený plyn, ovládaný z místa řidiče. Nejpopulárnějším typem značky se stává dvouválec **8 CV**, který v letech 1905 - 1906 zaplavuje Paříž, později i Londýn v podobě taxíků, pro nějž Louis vynalézá automatické počítadlo délky ujeté tratě a ceny jízdy - nazývá je taxametr.

Roku 1906 se pořádá první Velká cena automobilového klubu Francie, pozdější závod na 24 hodin Le Mans. Ferencz Szis, dřívější Louisův věrný mechanik, vítězí v této první Velké ceně. Celou trať ujel za 12 h 14 min, průměrnou rychlostí 101,2 km/h na voze typu 3B se čtyřválcovým motorem o objemu 12,8 litru, výkonu 105 k při 1200 ot/min a o max. rychlosti 148 km/h. Jeho vůz má snímací ráfky, nový vynález fy. Michelin. Rychlá výměna pneumatik napomáhá vítězství. Je to ohromný úspěch, přináší také nové a nové objednávky.

Snímek z roku 1899: Louis Renault s vozem typu A.



Na začátku 20. století měly závodní vozy čím dál větší motory v robustním šasi s minimální karoserií, avšak Marcel Renault svým vítězstvím v závodě Paříž – Vídeň v roce 1902 s vozem o objemu 3,7 l dokázal, že výkon sám o sobě nestačí.



*Marcel Renault v květnu 1903 na trati osudného závodu Paříž – Madrid*

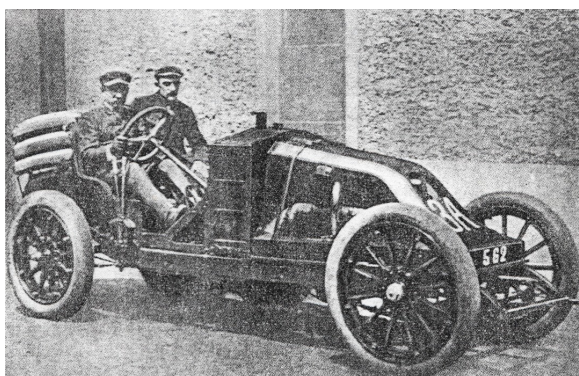




Poslední z velkých závodů mezi městy se jel v roce 1903 z Paříže do Madridu, ale pro sérii tragických nehod byl už v Bordeaux zastaven. Louis Renault, jemuž prý s tímto lehkým vozem naměřili téměř 145 km/h, přijel si do Bordeaux pro zprávu o tom, že jeho bratr Marcel při jedné z nehod během závodu přišel o život.



*Průčelí automobilky Renault v Billancourtu v roce 1906.*



Vítězem první velké ceny na světě, uspořádané ve dnech 26. – 27.6.1906, byl jezdec maďarské národnosti Ferenc Szis, dřívější mechanik Louise Renaulta, na voze Renault o objemu 12,8 litru a výkonu 105 k při 1 200 ot/min.

Pokračování příště.

Ing. Jan Mišurec



# Renaultář čísla

## **Katka a Martin**



Martin se narodil v roce 1973 v Praze, a od svých 25 let bydlí kousek od Berouna. Vystudoval SOUŽ a po škole nastoupil na tehdy povinnou vojenskou službu jako tankista. Po vojně pracoval u jedné stavební firmy a později nastoupil do Zoo Praha jako řidič, kde pracuje již 15-tým rokem. Je šťastně ženatý s manželkou Kateřinou.

**Jaký je tvůj vztah ke značce Renault ?** Samozřejmě kladný. Již od mladých let co jsem sledoval závody rallye a vozů formule 1 jsem fandil jen jediné značce, která mně okouzila.

**Jak jsi se dostal ke značce Renault?** Koupí a splněním klukovského snu R-pětky z roku 1980. Bylo to malé, živé a celkem rychlé auto. Najezdil jsem s ním spoustu kilometrů. Před časem náhodou známá prodávala R-osmičku z roku 1968. A tak se druhý Renault stěhoval k Berounu. Později jsem bohužel musel z rodinných důvodů oba Renaulty prodat. Za pár let jsem ale pořídil jinou R-osmičku z roku 1970 a tu máme do dnes. Loni jsme koupili ještě jednu osmičku z roku 1964, ta je ale před rekonstrukcí.

**Kdyby sis mohl vybrat jeden model z celé výrobní řady značky, který by to byl ?** Samozřejmě R8-Gordini, ale kdo by nechtěl Alpinku A110 nebo R-5 Turbo 2.

**Jak se na tvoji vášeň k Renaultům tváří okolí, rodina, přátelé atd... ?** Mojí vášeň pro Renaulty naše rodina a známí schvalují a hodná manželka-navigátorka podporuje.

**Do jaké míry si dovedeš svého Renaulta sám opravit ?** Auta si opravuji sám, baví mě to a R-osmičku znám skoro do šroubku.

**Kolik jste najezdili s Renaultem km a kde jste byli s Renaultem nejdále ?** S R5 jsem najezdil mnoho bezproblémových kilometrů a s osmičkou jsme byli nejdále v Rakousku. Stále plánuji s osmičkou cestu do Paříže.

**Chtěl by jsi něco vzkázat čtenářům Renaultáře a členům Renault Car Clubu ?** Snad jen, ať vám vaši Renaulti přinášejí jen samou radost a spoustu příjemných km.

Díky za rozhovor.

Tadeáš Narovec

## Co se stalo, kde jsme byli

### **5. Moravské Renault'ácké Pohárek aneb „Přivolávač slunce“ funguje**

Je pátek 26. dubna okolo poledne. Právě se s manželkou Blankou a naším věrným Renaultem 11 přesunujeme po naší nejstarší dálnici směrem na Moravu, cíl – Autokemp Baldovec. Počasí je zatím krásné, o silnici se to, bohužel, říci nedá. Dost často máme intenzivní pocit jízdy po pražcích. Ale ani tento fakt, ani to, že meteorologové slibují přeháňky, bouřky, sem tam nějaké kroupy a jen Bůh a Louis Renault vědí, co ještě, nám rozhodně nekazí náladu. Těšíme se na naši účast na již v pořadí 5. ročníku Moravského Renault'áckého Pohárku, který nás tentokrát zavede do oblasti Moravského krasu. A zároveň je naší první akcí sezóny.

Rychlý průjezd Vyškovem, pak jízda po krásných moravských silničkách, obklopených po dlouhé zimě se probouzející jarní přírodou a pak už dojezd na místo – do vesničky Baldovec, za kterou se nachází autokemp, místo našeho bydlení. Je to místo krásné už jen faktem, že silnička z Baldovce zde končí. Dál následuje už jen příroda. Tedy jedna pozoruhodnost zde přece jen je, hlavně pro toho, kdo před cestou náležitě vyleštil karoserii svého plechového miláčka. Mezi Baldovcem a kempem se musí projet přes lom – jak asi vypadá auto po průjezdu byť sebebomalejší rychlostí si asi každý dokáže představit. A ještě bych vás rád upozornil na jednu zeměpisnou zajímavost – středem kempu prochází hranice mezi Jihomoravským a Olomouckým krajem. A tak již při osamoceném obědě (jsme zde první) studujeme předpověď počasí pro oba zmíněné kraje. Zatím je dobrá. Doufáme, že Milan Voda vzal svůj Přivolávač slunce, říkáme si. Na loňském výletě fungoval skvěle, snad bude i letos.

Navečer přijíždějí další účastníci a tak se nás k večeri a následně diskusi schází docela dost, včetně posádek ze spřáteleného rakouského C.A.R. klubu. Přátelské povídání probíhá do nočních hodin, počasí je vzdor předpovědi kupodivu stále skvělé. Uvidíme.

V sobotu ráno snídáme a připravujeme se k hromadnému odjezdu k zámku Rájec – Jestřebí, kde začíná program Pohárku. Před odjezdem je přeci jen potřeba setřít z aut několik kapek, které napršely během snídane, ale bylo jich opravdu jen pár. Ten, kdo po včerejším dojezdu šetrně nesetřel prach z projížďky lomem, to má o poznání horší – voda v kombinaci s prachem udělala své...Nebe se trochu zatahuje, ale neprší. Předpověď nic moc. Z ostatních koutů republiky přicházejí zprávy o prudkých deštích, bouřkách, krupobití...Uvidíme. Bude Přivolávač fungovat?

Po několika kilometrech již přijíždíme k zámku v Rájci – Jestřebí, kde na nás již netrpělivě čeká nejen hlavní organizátor Milan, ale i další posádky, mimo jiné i z dalšího spřáteleného klubu a to ze slovenského Renault Classic Clubu. Několik formalit s přihlášením se, přivítání, následuje seřazení aut na nádvoří zámku, focení, předání nádherného upomínkového předmětu, který pro tuto akci vyrobil pan Jiří Louša a za chvíli už posloucháme výklad při prohlídce zdejšího zámku. Celou dobu krásně svítí slunce – že by ten Přivolávač opravdu zase fungoval?

Po prohlídce následuje oběd a přesun na pštrosí farmu do Doubravice nad Svitavou, kde nás čeká nejen ochutnávka pštrosích specialit s možností jejich nákupu, ale i krátká prohlídka farmy a hlavně start do krátké orientační jízdy. Ta je pojata velmi pohodově – Milan nasazuje zmíněný Přivolávač slunce (dlužno podotknout, že je stále krásně) a po krátké rozpravě dostáváme netradiční itineráře a klubový startér Blanka s Milanem startují jednotlivé posádky. A v čem že to byl ten itinerář tak netradiční? Byly v něm jen fotky s drobnými poznámkami, podle kterých se navigátor orientoval,

jestli je správně. Ovšem itík byl tak pohodový, že se téměř nešlo ztratit. Cíl byl na parkovišti u Sloupsko – šošůvské jeskyně, kam dojeli všichni v pořádku a protože zbylo ještě dost času a bylo stále krásné počasí, tedy z oblohy prýstící sluníčko, rozhodli jsme se ještě navštívit propast Macochu.

Po návštěvě Macochy už nás čekal návrat zpět do kempu, ubytování těch, kdo přijeli až v sobotu a Milanem zprostředkovaný krásný odpočinek tkvící v návštěvě Solné jeskyně, nebo Vodního světa ve Wellness centru v kempu. Moc příjemný odpočinek po nabitém dni.

Po osušení všech vykoupaných následovala večere formou rautu (stále za přispění nádherného počasí) a nekonečná debata o všem možném týkajícím se Renaultů, aut i všeho jiného. Kdo chtěl, mohl se jít pobavit i na diskotéku, která probíhala v restauraci. Pro některé tento večer končil až v brzkých ranních hodinách, ale rozhodně to stálo za to. Počasí bylo stále krásné, nádherná vlháká noc...byl Duben –Pohárku čas...

Ráno přece jen spadlo opět pár kapek deště, ale jakmile jsme se začali hemžit kolem svých aut, déšť zřejmě ze strachu před pověstným Přivolávačem slunce raději sám rezignoval, a tak přesto, že bylo pod mrakem, nepršelo. Teď už absolutně nemohlo být pochyb o tom, že Přivolávač opravdu funguje. Po snídani jsme přešli ke Sloupsko – šošůvské jeskyni, kde jsme absolvovali krásnou prohlídku části moravského podzemí.

A protože všechno krásné musí, bohužel, jednou skončit, rozloučení se a oběd nám vyplnily poslední minuty nádherného zážitku z 5. Moravského Renault'áckého Pohárku, který byl pro nás premiérový a hned nás s Blankou oba napadla stejná myšlenka – proč jsme se sakra nezúčastnili těch čtyř předcházejících Pohárků. S příslibem, že se to už nesmí stát se loučíme s Milanem a ostatními a míříme domů. Počasí je stále bez deště, navzdory všem předpovědím, meteorologickým radarům, matematickým modelům a vědeckým koulím....

Co dodat na závěr? Především velký dík všem organizátorům v čele s Milanem Vodou, všem zúčastněným posádkám, bez kterých by to jaksi nebylo ono, a kterých se nakonec před zámek v Rájci – Jestřebí sjelo celých 25, a v neposlední řadě patří velký dík Milanově Přivoláváči slunce, který opět jasně prokázal, že navzdory všem předpovědím a vývoji počasí všude jinde v republice opravdu bezchybně funguje. Zavíráme garáž a těšíme se nejen na následující 1. Sraz Renault Car Clubu, ale na příští, v pořadí již 6. Moravské Renault'ácké Pohárky.







Jiří Klika

---

Časopis Renaultář vydává Renault Car Club. 2. číslo, červen 2013.

## **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 svolení není dovoleno jej jakkoliv šířit dál.