

Renaultář

Časopis Renault Car Clubu

... o vozech Renault a lidech kolem nich.



Úvodní slovo

Období prázdnin a letních dovolených máme nenávratně za sebou a nezadržitelně se blíží podzim. To je pro řadu z nás signál, že se pomalu přibližuje i konec veteránské sezóny. Možná je to vhodný okamžik ohlédnout se za sezónou, která byla poměrně pestrá. Náš klub uspořádal 1. sraz, který dle ohlasů splnil očekávání a odstartoval tak již přípravu 2. srazu. Možná se to bude zdát příliš brzy, vždyť je až v červnu příštího roku, ale najít vhodné místo, trasu, zajistit vše potřebné okolo vydá spoustu času a vyřizování. Za prvním srazem se ohlédneme díky příspěvku našeho člena, Radka Štášky, který se s radostí zhostil úkolu napsat článek. Čeká nás pokračování cestování historií automobilky Renault, trocha konspirační teorie a faktů okolo průmyslové špionáže v automobilovém světě a několik reportáží z navštívených akcí. Snad nikoho neodradím počtem stran tohoto čísla a alespoň na chvíli se odtrhnete od každodenních starostí a shonu. Přeji příjemné chvíle s Renaultářem.

Tadeáš Narovec

Obsah

Ohlédnutí za 1. srazem Renault Car Clubu.....	3
Ještě jednou první klubový sraz	4
Renault – historie prvního století.....	10
Podobnost čistě náhodná ?!.....	18
Renaultář čísla.....	21
Jiří Holinka	21
8. zraz Renault Classic Clubu.....	22
WSR.....	27
Pozdrav z 13. Karlovarské veteran rallye.....	30
Klubové aktuality.....	32

Ohlédnutí za 1. srazem Renault Car Clubu

21.-23.6.2013 se konal historicky první klubový sraz pro všechny zájemce o vozidla Renault. S vědomím, že pořádáme první sraz v novém klubu jsme si jako organizátoři byli vědomí velké odpovědnosti za spokojenost účastníků a tím i jejich návrat na další akci. Naší snahou bylo najít ubytování s různou finanční náročností, aby si každý mohl vybrat, komu co vyhovuje, místo pro zaparkování dvojnásobku vozidel očekávaného počtu účastníků, najít pohodovou a zajímavou trasu s vhodnými místy na průjezdní kontroly. Do jaké míry se nám to povedlo nechám na úsudku každého, kdo se zúčastnil. Když bych jen připomněl důležité momenty: rallye se zúčastnilo celkem 21 posádek, na srazu bylo celkem 33 vozidel značky Renault. Přijeli i zahraniční účastníci ze Slovenska a Rakouska.

K zaplnění pelhřimovského Masarykova náměstí jsme měli ještě rezervy, to jen pro případné další zájemce příštího srazu. I přes již ztichlé náměstí, výstava příkladně zaparkovaných vozů podle modelů přilákala řadu zvědavých kolemjdoucích. Trať měřila cca 90 km s 6 průjezdními a jednou tajnou kontrolou. Musíme pochválit všechny účastníky za dodržování pravidel silničního provozu. Nikomu nemusely být připsány trestné body za nezastavení u příkazové značky STOP v Humpolci. Díky selhání techniky se zrušila jízda zručnosti, ale jak se na konec ukázalo, nebylo to na závadu, někdo to vítal. Večer byli vyhlášeni nejúspěšnější jezdci a nejkrásnější vozy a byly jim předány ceny. Originální poháry stejně jako stojánek na fotografie připravil Jiří Louša, jemuž za to patří velký dík. Všichni startující dojeli v pořádku do cíle a případné závady se podařilo opravit na místě. V neděli většina účastníků během dopoledne odjela na výlet k blízkému hradu Lipnice. Snad nikdo nelitoval víkendu stráveného na Vysočině mezi lidmi milujícími klasické vozy Renault, Dacia a většina si najde cestu na příští sraz, který se mimo jiné už začíná připravovat.

Nejúspěšnější jezdci v rallye

Pořadí	Startovní číslo	Jméno a příjmení	Vozidlo	Rok výroby
1	8	Jiří Holinka	R8	1964
2	11	Marián Nagy	R Floride S	1959
3	7	Petr Pupala	Dacia 1300	1974

Soutěž elegance

Startovní číslo	Jméno a příjmení	Vozidlo	Rok výroby
11	Marián Nagy	R Floride S	1959
17	Michael Gepperth	R17 Gordini	1973
2	Ing. Tadeáš Narovec	R4CV	1960

Soutěž elegance odborné poroty

Startovní číslo	Jméno a příjmení	Vozidlo	Rok výroby
20	Jiří Louša	R15GTL	1978
14	Michal Vaščešen	Dacia 1300	1972
6	Ing. Jan Mišurec	R8	1967

Pořadatelé

Ještě jednou první klubový sraz

Když jsem byl dotázán, zda bych nechtěl napsat do klubového časopisu článek o prvním srazu, bez váhání jsem nabídku přijal a jsem si jist, že podobně by reagoval snad každý ze zúčastněných. Nenapadá mě totiž žádný důvod, proč by někdo neměl na tuto velkou klubovou událost vzpomínat v dobrém. U mě se sice dodatečně váhání dostavilo, ale to bylo už jen váhání jakou formou příspěvek napsat. Rozhodl jsem se pro vyprávění, protože to mi vedle popisu události navíc dovolí podělit se i o dojmy. Přeji si, aby má volba byla šťastná - kvůli vám, čtenářům Renaultáře.

První oficiální zpráva o konání prvního klubového srazu byla na fóru klubových stránek zveřejněna 2. listopadu loňského roku. Čili aspoň pro sebe bych mohl poměrně přesně vypočítat délku těšení se na tuto událost. Datum hlavního dne srazu, 22. červen 2013, se pro mě stal, nezastírám sentiment, symbolickým ještě z jednoho důvodu. Pripadl totiž přesně na den 30. výročí, kdy táta přivezl naši „devítku“ domů. Protože mi tehdy bylo již 12 let, mám ten den uložen ve vzpomínkách. A protože jej s tátou již vzpomenout nemohu, přišla mi možnost oslavit toto soukromé výročí v blízkosti lidí majících Renaulty rádi jako milá.



A začal ubíhat čas příprav. Přípravy organizátorů byly jistě pečlivé, jak ostatně výsledek srazu později potvrdil. Přípravy mé, jako jednoho z účastníků, byly jistě z větší části podobné vašim. Tedy rezervace ubytování, zhlédnutí informací o zvoleném místě srazu atd. Pak se začal čas vléci, jak už to u věcí, na něž se člověk těší, bývá. „Čas na plyn prudce šláp“ slovy jedné z písní Karla Gotta a sraz byl na dohled. A já se rozhodl, že si zbývající čas trochu zkomplikuji. Rozhodl jsem se totiž devítce odejmout větší šrám, který si vozila již od roku 1985 a využil možnost částečné opravy laku. Sice jako bych tím smazal jednu ze vzpomínek pojící se k dětství, ale na druhou stranu jsem chtěl ke zmíněnému jubileu autu něčím prospět, podařilo-li se jej díky péči a štěstí uchovat téměř v původním stavu. Že oprava není letmým pohledem znatelná mi na sraze potvrdili Jirka i Pavel, čímž mi zase jednou udělali radost.

A nastal den odjezdu, pátek 21. června. Protože jsme si se ženou vzali na ten den dovolenou, mohli jsme vyrazit krátce po obědě. Cesta ubíhala klidně za příjemného počasí. Před Kolínem jsem se krátce spojil telefonicky s Pavlem pro upřesnění trasy, abych z ní krátce na to odbočil na zastávku v kostnici v Sedlci u Kutné Hory. Jakkoli je to místo svým způsobem ponuré připomínající návštěvníkovi pomíjivost pozemského bytí, přesto stojí za návštěvu. Svým způsobem jde o dílo velkolepé.

Do Koutů u Ledče nad Sázavou jsme dorazili v podvečer. Přivítalo nás rekreační zařízení částečně v dostavbě, avšak přesto přijatelně komfortní s hezkým výhledem na okolní lesy a rybník. Parkoviště bylo tou dobou již částečně zaplněno a dávalo příslib, že účast na srazu nebude skromná. Čas do večera jsme vyplnili ubytováním, popovídáním s kamarády, kteří již dorazili i četbou legendy o líném sedlákově, který svou leností a vychytralostí přiměl čerta rozházet kameny v přilehlém korytě Sázavy. Poslední jmenovaná aktivita upoutala zejména Zuzanku, která se již od malička stala naším společníkem na klubových výletech a srazech.

Během večera dojížděly další posádky, zatímco zahraniční účastníci ze Slovenska a Rakouska již přítomni byli. O malé zpestření v podobě nočního orientačního závodu s cílem nalézt pochroumaný Renaultem 4CV se postaral pan doktor Slabý. Díky Tadeášově „doprovodného“ vozu, vypůjčeného přepravníku a orientačního smyslu organizátorů se nakonec v noci podařilo „želvičku“ nalézt a aby noční dobrodružství tak rychle nekončilo, doplnil jej Pavel disciplínou „hledej ztracenou peněženku s doklady“. Naštěstí ráno hlavního dne srazu přineslo šťastné rozuzlení pro Pavla v podobě nalezení peněženky i pro majitele R4CV, jehož vůz se díky zručnosti Jirky Holinky podařilo opravit a neochudit jej o orientační závod.



Tato neodmyslitelná disciplína se díky organizátorů ani tentokrát neměla stát stresujícím zážitkem způsobujícím rozvrat mezi manžely kvůli navigaci či příčinou týrání aut. Zkrátka trasa byla naplánována, dle příslibu, po okolí Ledče nad Sázavou tak, abychom si mohli prohlédnout krásy Vysočiny. Pokud jde o počasí, stalo se tak, jak Jirka Klika řekl. Totiž, ačkoliv v noci přšelo, ráno svítilo sluníčko a než jsme odstartovali do závodu, stačilo vysušit i silnice. Neboť dle slov Jirky „na sraz jsme měli vždy pěkné počasí“. Na start se vozy řadily bez jakéhokoliv chaosu, konec konců o to se staral osvědčený klubový startér, přesněji řečeno startérka Blanka. Ta vedle milého úsměvu obdařila každou posádku ještě mokem Renaultkou. Protože doma uchovávám lahev od koňaku Renault, zaváhal jsem na chvíli zda se jedná o řidičovo občerstvení, ale když jsem ve složení Renaultky našel např. ingredienci od Elfu, bez obav jsem ji hned ochutnal. A chutnala.



Zatímco jsme stáli seřazeni čekající na start, nahlížel do vozů majitel ve včerejší noci hledaného „cévéčka“ a zjišťoval, zda některá posádka nemá zbytečně moc osob. Jinými slovy, nechtěl jet sám. Jak prozíravé bylo jeho počínání jsem si nejednou později během závodu uvědomil. Sledovat itinerář, „čumjízdu“, plnit dovednostní úkoly... Pro jednoho příliš mnoho činností, které měl-li zvládnout, nemohl se

dle mého názoru ani stačit bavit. Zkrátka ve dvou se to asi vždy lépe táhne, tedy i na orientační jízdě. Pan doktor nakonec „unesl“ jednoho člena z původně tříčlenné posádky R8 Jirky Holinky a vytvořil svou vlastní posádku.

Blanka elegantně mávla startovní vlajkou a mohli jsme vyrazit. Krásné letní ráno, výborná nálada, krásný kraj, vozy Renault a hlavně fajn lidé kolem... Co více si ke startu přát. Jak jsem už zmínil výše, závod byl sestaven osvědčeným způsobem pomocí itineráře s vyznačenými slepými křižovatkami, který byl doplněn dovednostními průjezdními body a také souborem fotografií zachycujících různé detaily podél trati, které jsme měli nalézt a zapsat jejich polohu. Zvláště záladná byla i tzv. tajná kontrola, která měla hlídat dodržování pravidel provozu. Čili jeli jsme s vědomím, že klubový bratr nás asi vidí. Na druhou stranu myslím, že by uškodil jen sám sobě ten, kdo by tak pěkně připravený závod projel jako rallye.

Hned na první dovednostní kontrole jsme také ocenili, leč úspěšně nevyužili, další výborný nápad. Totiž vylepšit si skóre, nebo také jej zhoršit, zodpovězením vylosované otázky. Pokud se tedy nedostávalo zručnosti, mohly ji nahradit vědomosti. Nebudu vyprávění natahovat detailním popisem všech stanovišť, byť vymyšlené úkoly by si to jistě zasloužily. Tak aspoň pro čtenáře, který s námi nemohl závod jet, vzpomenu heslovitě úkoly z jednotlivých stanovišť: utahování svíček na čas, hod klínovým řemenem na klikovou hřídel, odhad hmotnosti vlastního auta i s posádkou, nafouknutí balónku dle odhadu do stanoveného rozměru, nalezení klíčů od zámků a jejich odemčení na čas, zkouška zručnosti s přemístěním kuliček v jakémisi hrnci s upraveným dnem a dírou.

Jak vidno, úkoly byly rozličné, stejně jako doplňující soutěžní otázky. Jedno však měla všechna stanoviště společné: výbornou obsluhu a skvělou náladu plynoucí ze zdravého soutěžení nás všech, jak jsme se postupně na stanovištích setkávali.

Celý závod byl rozdělen na dvě části. Pauzu mezi dopolední a odpolední částí vyplnilo zastavení na náměstí města Pelhřimov, přes které orientační závod také vedl. Tato pauza byla kromě oběda určena pro shromáždění všech vozů a konání soutěže elegance laické veřejnosti a odborné poroty. Aspoň pro mě bývají tato polední zastavení jakýmsi vyvrcholením hlavního dne srazu, pomínou-li večerní vyhlášení výsledků.



Bývá to okamžik odpočinku s možností setkat se s ostatními účastníky a jejich vozy a podělit se o zážitky z dosavadní jízdy, pochlubit se kolemjdoucím, případně i s nimi promluvit, projeví-li o daný vůz zájem. Ať již z nostalgie či z prostého zájmu o um automobilových výrobců i lidí, kteří dovedou auta, co by svědky svého času, udržet v provozu mnohdy dávno za horizontem výrobcem předpokládané životnosti. I mně se poštěstilo na náměstí, na kterém se mj.

natáčely záběry seriálu „Návštěvníci“, takového člověka potkat. Bylo milé vidět, že díky devítce

mu ožívají v paměti vzpomínky na mládí a možná i jiné hezké chvíle či lidi, které se samotným autem ani přímo nesouvisejí. Pokud jde o samotný průběh polední zastávky, snad to způsobilo horké polední sluníčko, snad rozestavení vozů, ale měl jsem trochu dojem, že zmíněné vzájemné setkání s ostatními posádkami tak intenzivně neprobíhalo.



Ale abych se vrátil zpět do našeho dění, pelhřimovské náměstí bylo kromě soutěže elegance i místem oběda v přilehlém hotelu a konečně i místem startu do druhé části závodu. A také místem, kde organizátoři fotili každou posádku u svého vozu, aby nám všem později mohli předat hezký stojánek s fotografií jako připomínku krásného víkendu (což si samozřejmě



mazaně v Pelhřimově ještě ponechali jako tajemství). Chvilkové stání ve frontě na start dovolilo ještě naposledy v klidu si prohlédnout starobylé náměstí, Blanka znovu mávla vlajkou a hurá do odpoledne plného další prima zábavy. Z odpolední jízdy bych rád zmínil aspoň zastávku pod dálničním mostem či na malebné návsi jedné z vesniček. Počasí i silniční štěstí nám přály, a tak se všechny posádky v podvečer sešly opět v Koutech. Zbývalo odjet ještě jízdu zručnosti s modelem formule 1, jak jinak než Renault F1 týmu. Pro mnohé z nás starší generace to byla první příležitost

zajezdit si s rádiem řízeným modelem. Mladším bylo hej, ovšem kdybychom jim dali do ruky autíčko na „strunu“, třeba by se karta obrátila. Leč žijeme v přítomnosti a jistě bychom se všichni s rádiovou „zručkou“ vypořádali, kdyby... Kdyby nedošly baterky. Nakonec musela být tato poslední část soutěžního dne anulována. Přesto jsme se dobře pobavili a já ve skrytu duše doufám, že se tato disciplína ještě bude opakovat. Mám totiž dceru a na tu těžko svedu důvod koupě takové hračky...

Zbývající čas do večere a vyhlášení výsledků jsme vyplnili odpočinkem či procházkou po okolí. My jsme zvolili procházku podél břehu přilehlého rybníka, která jak jinak zase skončila Renaultem. Potkali jsme na ní totiž manžele, kteří byli na srazu s jednou z R4CV. Bylo to velice příjemné zastavení, během něhož jsem se dozvěděl, že pán renovuje či se chystá renovovat další staré Renaulty. Mezi nimi i R16. Poslouchal jsem vyprávění, z něhož bylo jasné, že bez lásky ke starým vozům se jejich záchrana prostě dělat nedá, stejně jako bez pochopení a lásky manželek či partnerek, které nám naši slabost tolerují.



Po večeri došlo na očekávané vyhlášení výsledků a předání cen včetně upomínkových fotografií se stojánkem, které byly pořízeny v Pelhřimově. Ceny pro vítěze, stejně jako stojánky, byly mistrným dílem p. Louši

Zatímco čas pokročil, vzpomněl jsem si, že na parkovišti čeká tiše jeden oslavenec – naše devítka. Jak bylo zmíněno v úvodu, v ten den uplynulo přesně 30 let od její koupě v brněnském Tuzexu. Byla tam tehdy posledním kusem a snad jí i nám to přineslo štěstí. Zašel jsem proto ještě na okamžik na parkoviště a byl jsem rád, že se mnou

šla i má dcera. Ona šla s tátou a já šel k devítce na tátu vzpomenout.



Druhý den po snídani nastal čas loučení části posádek, které s ostatními zbývající program již neplánovaly absolvovat. Během příprav na odjezd se mi díky Honzovi Mišurcovi splnil malý sen. Mohl jsem poprvé řídit R8, která jak už jsem zmínil dříve, přivedla do života naší rodiny značku Renault. Ač jsem měl z počátku ostych, abych vůz nějak nepotrápil, krátká jízda proběhla výborně a já se během ní dozvěděl další zajímavé věci spojené s péčí o „osmičku“.

Původně plánovaná návštěva zámku v Ledči nad Sázavou musela být operativně nahrazena prohlídkou hradu Lipnice. Tu jsme z větší části ještě absolvovali pohromadě, stejně jako velice poutavý i vtipný úvodní výklad historie hradu v podání průvodce. Potom nastal již faktický rozchod, resp. rozjezd, účastníků srazu. Asi nejen mě v ten okamžik napadlo, že by si akce

připravená s takovou péčí a důmyslností zasloužila možná i prodloužený víkend. Zkrátka domů se nám ještě nechtělo. A proto jsme se spolu s Jirkou a Blankou a s posádkou Jirky Holinky vydali auty ještě na oběd do nedaleké obce. Jako bychom tím ještě na okamžik pro sebe sraz prodloužili. Po dobrém obědě jsme se však již na cestu domů vydat museli. Její část ke Kolínu jsme absolvovali za osmičkou Jirky Holinky a tak jsme se ještě všichni mohli zastavit na zmrzlinu a pěkně si popovídat v místě, které jsme znali již z cesty na Moravské Pohárek.



Závěrem bych chtěl ještě jednou poděkovat všem, kteří obětovali svůj čas, um a určitě i finance, na přípravu srazu. Krásně strávený víkend plný zábavy by se bez jejich přičinění nestal skutečností a jistě za nás všechny jim plným právem patří dík. A dík patří i všem kdo přijeli a učinili sraz takovým, jaký byl. Ahoj na druhém srazu!

Radek Št'ástka



Renault – historie prvního století

Renault se vrhá na všechna odbytíště motorizace. K tomu je však zapotřebí silnic. Společně s lékaři a stavebními inženýry prosazuje roku 1905 první asfaltování hlavních silnic. Chce přemoci nepřítele, který zabil jeho bratra - prach. Roku 1906 zavádí první autobusovou dopravu v Paříži. Čistí ulice metropole svými zametacími vozy. Nákladní automobily o nosnosti 3,5 a 5 t začínají zajišťovat rychlé dodávky ve všech městech Francie.

Zatímco v roce 1898 vyrobilo 6 dělníků v Billancourtu 6 voiturett, v roce 1908 vyrobilo 2600 dělníků 4600 vozů různých typů a v roce 1913 již přes 10 000 kusů. V roce 1908 Renault přichází na trh s automobilem pro nižší společenské vrstvy a představuje model **Renault AX**. Ten je založen na ověřeném systému dvouválce a zůstává takřka nezměněn až do roku 1914. Renault sice získal vřelý hlas svými malými, hospodárními modely, ale vyrobil rovněž několik velkých vozů. První šestiválec **Renault 50 HP** (37 kW) z roku 1908 s 9,5 litrovým motorem SV měl extrémní rozvor náprav, který přesahoval 4 metry. Každý válec měl objem 1,6 l a vrtání 140 mm a tak není divu, že byl vůz vybaven vzduchovým spouštěcím zařízením, jehož zdrojem bylo motorem poháněné čerpadlo spolu se zásobníkem stlačeného vzduchu. **Renault 45** s menším motorem se vyráběl ještě deset let po první světové válce. V roce 1909 umírá Fernad Renault. Louis se tak stává jediným majitelem Renault Freres. A protože již žádných bratrů nebylo, přejmenovává automobilku na Les Automobiles Renault. V roce 1910 zaměstnává továrna Renault více než 3 600 lidí a v roce 1913 stoupl tento počet na 5 200 lidí a produkce stoupla na 10 000 vozů ročně. Za první světové války jsou výrobky Renault po čtyři roky na všech frontách. Šest set šedesát pařížských taxíků zachraňuje 14. září 1914 Paříž před Němci, kteří byli již jen 25 km od katedrály Notre Dame. Během noci přemístí taxíky **Renault AG**, později zvané "fiakr generála Gallieniho" nebo také "taxi de la Marne", sbor dvanácti tisíc vojáků, kteří ráno obchvátí von Kluckovu armádu náhlým úderem z boku a zvítězí v první bitvě na řece Marně. V červnu a červenci 1918 proráží 1 500 lehkých tanků Renault německé linie jako zcela nová zbraň, působící psychologický šok, a definitivně rozhoduje ve druhé bitvě na Marně o vítězství spojenců. Ze vzduchu pronásledují ustupující armády již osvědčené letouny Bréguet 14 s dvanáctiválci Renault 300 k, chlazenými vzduchem. Po válce dostal Louis Renault za svůj příspěvek ke skončení války medaili.

Období mezi oběma světovými válkami je vyplněno zápolením dvou šampionů francouzského a vůbec evropského automobilového průmyslu: Andrého Citroëna a Louise Renaulta.

Louis Renault potřeboval 25 let k výstavbě solidního, pevně založeného podniku. Nikdy si nevypůjčil ani frank od nějaké banky, stejně jako Ford. Platí subdodavatelům hotově. Všechno, co vydělá, investuje do výrobního zařízení. A v roce 1922 tvoří ze svého podniku akciovou společnost, v níž má však 98% podílů, aby rozhodoval jen on sám.

Naopak André Citroën patří k podnikatelům nové školy. O penězích nechce ani slyšet. Od toho jsou tu banky, aby je poskytl. Nechce být obtěžován materiálními problémy. Svou velkou myšlenku vytvořit Société des Automobiles si přinesl Citroën z Ameriky. Je to výroba ve velkých sériích, na pásu, jen jediného typu automobilu, jehož nízká výrobní cena dovolí prodávat ho velmi levně. To viděl u Forda.

Louis Renault nalézal v Citroënovi sobě rovného odpůrce, jehož si váží i jehož se obává, ale přitom je nakonec šťasten, že ho má. Má ve zvyku říkat: *"Ten Citroën je velmi užitečný, s ním je nemožné usnout."* Často se stýkají. A každé setkání je obvykle začátkem nového náporu aktivity. Nejpadnějším a nejproslulejším příkladem toho je Citroënova návštěva na ostrově Seguin, kde

Renault promyšleně vybudoval továrnu jako jedinečný, ohromný výrobní stroj, jehož každé soukolí dává celku největší účinnost, zatímco zbytek původního závodu v Billancourtu byl stavěn spíše náhodně, podle potřeb stále se zvyšující výroby.

Když Citroën ve společnosti Louise Renaulta prošel novým závodem, byl ohromen. Teď mu připadal jeho podnik starý, překonaný a nevhodný pro jeho velké záměry. Ihned nařizuje destrukci velké části dílen a dává svým inženýrům tři měsíce na to, aby tam vystavěli nejmodernější automobilové město. Ať se to zdálo jakkoliv nemožné, tento zázrak se uskutečnil. Nové instalace na nábreží Javel jsou mistrovským dílem estetiky. Jsou harmonické a světlé. Světlomety osvětlují ruce dělníků na jejich strojích. Černé a bílé dlaždice kryjí podlahu. Pozvaní žurnalisté jsou oslněni. Ale rentabilita byla poněkud obětována kráse. Továrna, jako krásný nástroj, vyrábí draž než ona v Billancourtu. A navíc stála ohromné peníze.

Louis Renault později řekl: *”Udělal jsem Citroënovi jen jednu špatnost, že jsem mu ukázal Seguin.”* Zato, když jeho soupeř, zruinovaný a opuštěný bankami několik měsíců před tím, než byl dán do výroby automobil mající dokázat Citroënovu jasnozřivost (slavný model *”Traction”* s označením 7CV s předním pohonem, nezávislým zavěšením všech kol a ocelovou samonosnou karoserií; model, který přežil téměř čtyřadvacet let), musel opustit řízení svého podniku, Louis Renault, kterého nutili k převzetí jeho závodu před likvidací, odmítl. Příliš si Citroëna vážil a řekl: *”Nemohl bych mu to udělat.”* A když opuštěný André Citroën v roce 1935 zemřel, Louis Renault toho dne ztratil svého nejlepšího přítele.

Na rozdíl od Citroëna, jehož odvaha a spekulace Renaultovi naháněly hrůzu, nechce Renault vsadit všechno na jednu kartu, ale nabízet každému vůz podle jeho možností. Automobil se teď vrývá do budoucnosti všech lidí, stává se vášní i nutností, vytváří novou horečku - horečku rychlosti

Do tohoto závodu o rychlost a dobrodružství se vrhají dva typy vozidel Renault jako průkopníci: majestátní osmiválec **40 CV** překonává na novém autodromu Montlhery roku 1926 světový rekord na 24 hodin průměrnou rychlostí 173 km/h. Proti malému Citroënu 5 CV staví Renault roku 1922 třísedadlový otevřený vůz **6 CV**, velmi odolný, úsporný, jehož čtyřmístný model roku 1927 projíždí jako první na světě 18 000 km Saharou za 36 dní sólo. Ale již roku 1923 tři trinápravové vozy projíždějí 2 400 km Saharou z Colomb-Bécharu v Alžíru do Bouremu na Nigeru a zpět, aby otevřely pravidelné spojení napříč Saharou. V letech 1925 - 1926 se probíjejí opět tři trinápravové vozy Renault pouštěmi a džunglemi z Oranu do Kapského města, celkem 18 000 km za 8 měsíců útrap. Dvacet šest vozů všech typů současně jede z Egypta přes Palestinu, Libanon, Mezopotámii, Persii do Karáčí v Indii.

V období mezi oběma světovými válkami zůstal Renault také stále jedním z průkopníků leteckých motorů a tato značka zůstává navždy spojena s epopejí dálkových lezeckých spojů a vůbec se vznikem společnosti Aeropostale, se jmény slavných letců, jako byli Mermoz, Sain-Exupery, Daurat a Latéoére. Poprvé na světě překonal Delmotte hranici 500 km/h na letadle Caudron-Renault 380 CV.

V roce 1938 navštívil Louis Berlín a viděl Kraft durch Freude, kterému se později říkalo VW Brouk. Byl natolik unešen, že se rozhodl pro výrobu francouzského Brouka. Po vypuknutí války v roce 1939 byla výroba civilních vozidel zastavena. Bylo vyrobeno jen několik **Juvaquatre** a **Primaquatre** vybavených již kapalinovými brzdami. Tou dobou byly všechny firmy na okupovaných územích nuceny pracovat pro Německo. Louis Renault se snažil výrobu zpomalit tak, jak jen to bylo možné. Během války probíhal tajně vývoj francouzského Brouka, jehož prototyp spatřil světlo světa 23. prosince 1942 a dostal jméno 4CV. Během II. světové války byly továrny Renault těžce poškozeny leteckým bombardováním v roce 1942 a z poloviny zničeny roku 1943.

Louis se během války smířil s prací pro německá okupační vojska, aby tak svou továrnu udržel při životě, což se po skončení války setkalo s negativními reakcemi. V roce 1944 byl Louis Renault zatčen, obviněn z kolaborantství s Němci a uvězněn. Ve vězení také 24. října roku 1944 umírá. Záhy po jeho smrti se začaly vyskytovat dohady o tom, že byl otráven.

Na rozkaz Charlese De Gaulla byly zkonfiskované továrny roku 1945 znárodněny. Vzniká **Régie Nationale des Usines Renault**. V roce 1939 zaměstnávala firma 40 000 lidí, roku 1944 se začínalo znovu se 13 000, ale roku 1945 pracovalo již zde 21 000 zaměstnanců a bylo armádě dodáno 12 000 kamiónů. Je to první zázrak. Druhým je lidový vozík **Renault 4 CV**, 750 cm³, který představil nový ředitel Pierre Lefaucheux. Projekt našel zapomenutý v krabicích s firemními výkresy. Je to první typ, který se dočkal ve Francii miliónu vyrobených kusů. Připravován byl tajně během okupace již od roku 1942, přichází na výstavu v Paříži roku 1946 a roku 1947 se vyrábí v množství 300 ks denně. Vozidlo připomínalo VW Brouka. Podobnost obou vozů však spočívala jen v jejich tvarech a v umístění motoru vzadu u poháněné nápravy. Vůz měl nezávislé zavěšení všech čtyřech kol, vodní chlazení a čtyřdveřovou karoserii. Koncepce vozu se soustavně rozvíjela. Úspěch je tak ohromný, že je nutno vytvořit nový druh výrobního zařízení a to pak staví firmu Renault na řadu let do čela technologických procesů a metod automatizované výroby. Renault se tím podílí na všeobecném znovuvzkříšení národního hospodářství nejen doma, ale později i v zahraničí.

Roku 1949 byl Louis Renault posmrtně rehabilitován a jeho pozůstalí se dočkali malé finanční kompenzace.



Na začátku 20. století si společnost Renault upevnila své základy výrobou malých jednoválců a dvouválců, jejichž představitelem je tento typ M.



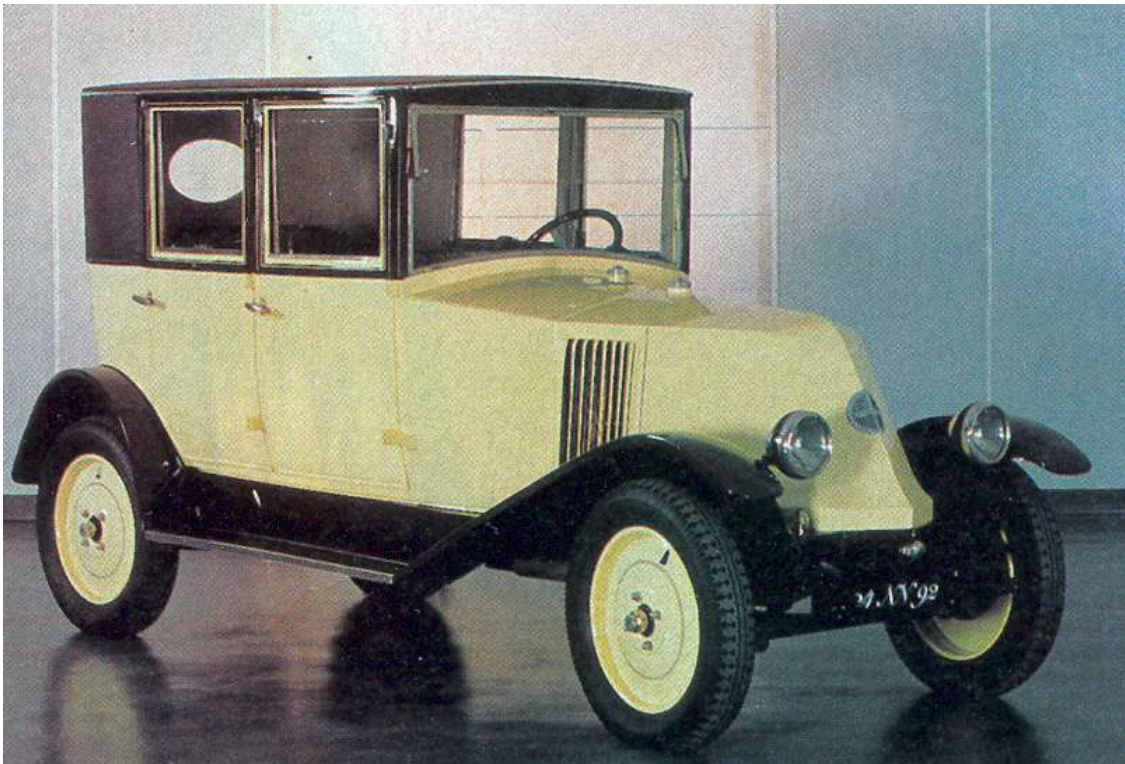
Model Renault AX z roku 1911. Tento typ se vyráběl v letech 1908 – 1914 a byl ve Francii dosti populární především v této sympatické verzi kabrioletu.



Válečný hrdina – Renault AG-1 s přezdívkou „Taxi de la Marne“.



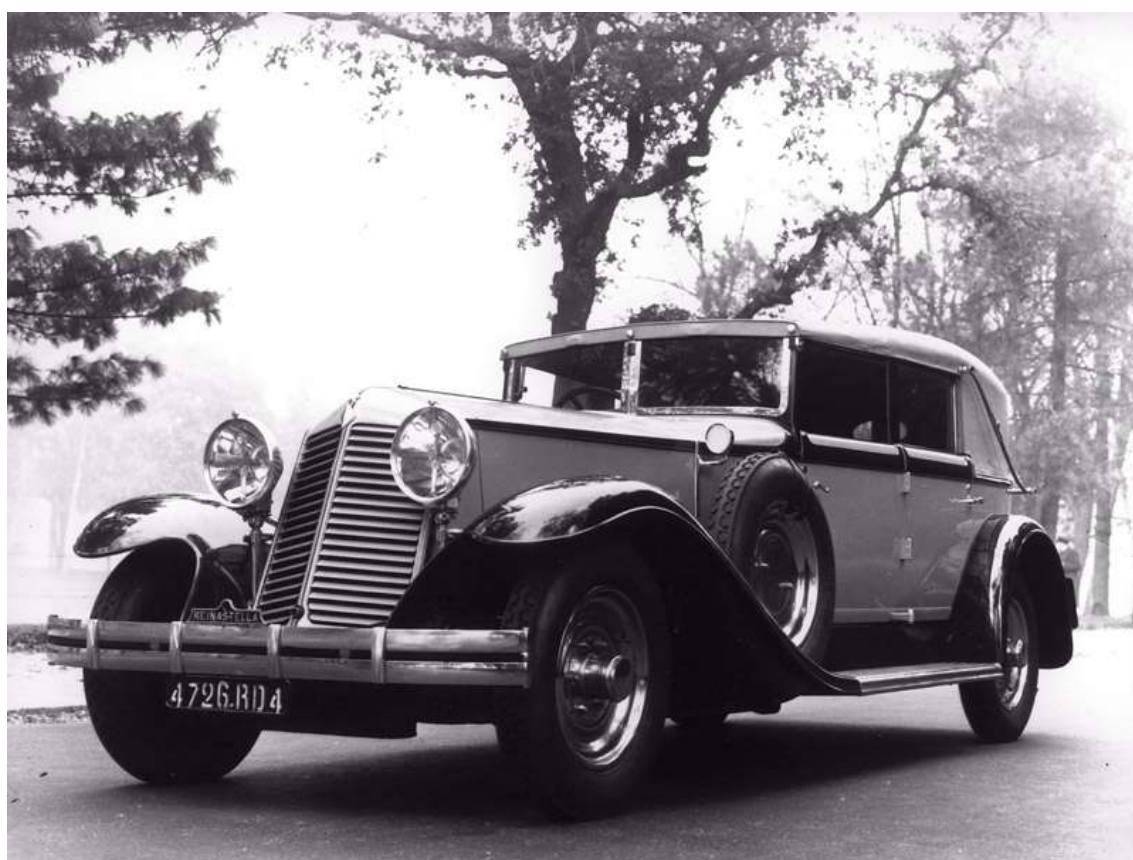
Robustní a spolehlivý čtyřválec Renault JM ročníku 1921.



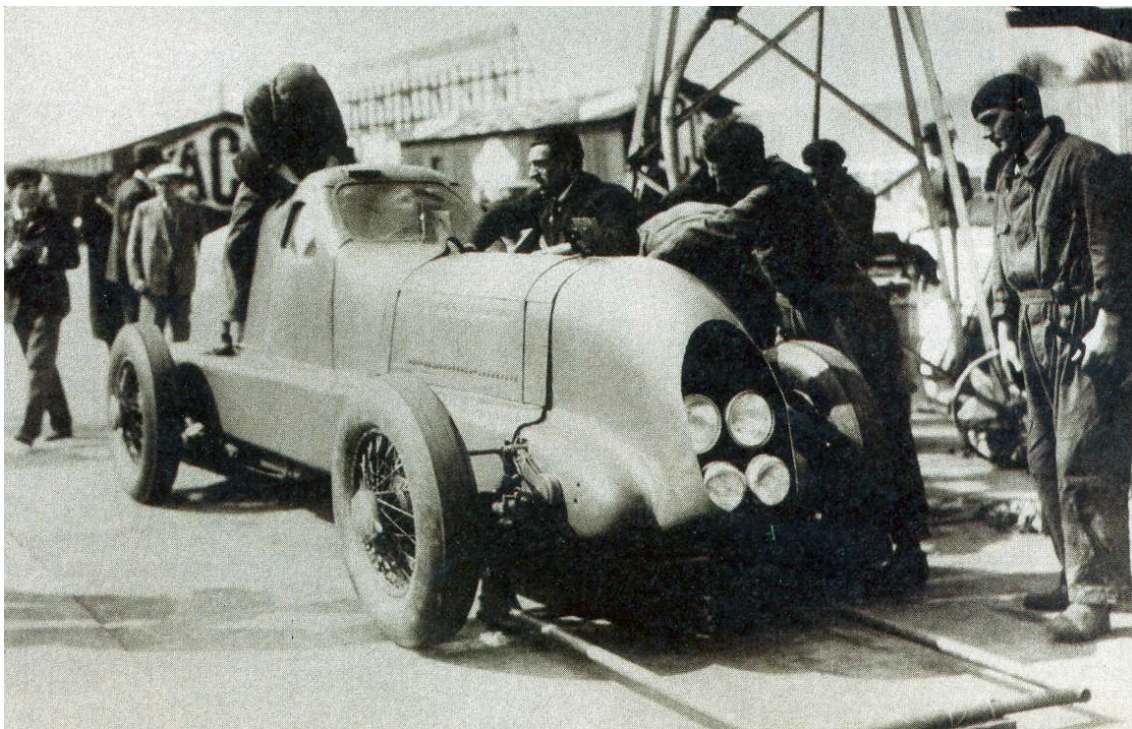
Skromný a spolehlivý vůz pro široké vrstvy – Renault NN z roku 1924.



Továrna Renaultu na pařížském ostrově Sequin byla jednou z nejmodernějších automobilek Evropy 30. let 20. století



První Renault s osmiválcovým motorem – Reinastella ročníku 1929.



Speciál Renault Nervasport překonal v dubnu 1934 světový rekord v jízdě na 48 hod. průměrem přes 167 km/h.



Osmiválcový Renault Nervasport vyhrál v roce 1935 populární Rallye Monte Carlo.



Novinka podzimu 1937 – kompaktní Juvaquatre se samonosnou karoserií.



Projekt zapomenutý v krabici s firemními výkresy-Renault 4CV. První typ, který se ve Francii dočkal milionu vyrobených kusů. Na obrázku je model v prvním provedení z roku 1947.

Pokračování příště.

Ing. Jan Mišurec

Podobnost čistě náhodná ?!

Fakt, že se designéři a konstruktéři často ohlížejí po konkurenci, inspiroují se různými modními vlnami je zcela zřejmé. To že dnes jsou si automobily podobné jako vejce vejci není nic jiného než jen výsledek počítačového projektování modelů, kooperací a fúzí jednotlivých automobilek, snižování ceny úsporou za vlastní designové studio apod. Někdo se snaží napodobit a nějakým způsobem zakomponovat úspěšné prvky do své konstrukce a nabídnout tak podobně líbivý, technicky dokonalý automobil, jiný naopak extravagantními prvky které buď fungují a nebo je trh odmítne a vrhne je do zapomnění. Pak už jen vhodně zvolený marketingový tah na správného zákazníka dokáže zvyšovat prodejnost té či oné značky.

Vraťme se na chvíli do časů dávno minulých a podívejme se, jak to dělali naši dědové a pradědové. Navštívíme tři velikány evropského automobilového světa 30-tých let minulého století. Pojdme do Francie za Luisem Renaultem a do jeho firmy Société Renault Fr  res. Ačkoliv se Renault věnoval sp  ше voz  m st  edn   třídy, tu  il že je nutn   mít v nabídce „lidov  “ model, který bude menší a dostupnější širším mas  m. V roce 1937 byl představen na pa  r  zsk  m autosalonu nový model Juvaquatre, který měl vyplnit mezeru ve výrobním programu se zam  e  n  m na nov  e z  akzn  ky. Šlo o pokrokovou konstrukci s celoocelovou samonosnou karoserií. Poprvé zde bylo použito odporov  e svařování jednotlivých plechových v  lysk  . Na tom by nebylo nic zvláštního, kdyby takový automobil už nejezdil v sousedním Německu. Renault Juvaquatre byl velmi podobný německému automobilu Opel Olympia a Kadett, který se nechal Luis Renault inspirovat v roce 1935 při návštěvě Berlína. Ani se nesnažil maskovat typický vzhled Olympie se zapu   t  n  y p  edn  m  i světlomety do kapoty. Tato chyba stála automobilku spoustu peněz při soudních sporech, které se promítly i do výroby. V  ale  n   léta zastavila výrobu   pln  e.



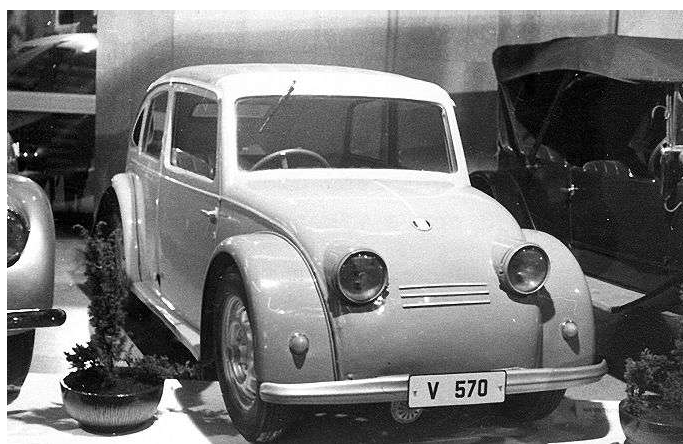
Opel Olympia



Renault Juvaquatre

Na chvíli se z Francie přesuneme do tehde  j  s  ho Československa, abychom se přes Německo vrátili zpět do Francie. V jedné z nejstarších automobilek v Kop  r  ivnici potkáme rakousko-  esk  ho konstruktéra, který se nesmazateln  e zapsal do historie. Dr. techn. Ing. Hans Ledwinka H.C. pracoval v rakousko-uherské firmě Ringhoffer-Tatra s krátký přestávkami od roku 1897 do 1945, kdy byl obviněn ve vykonstruovan  m procesu z kolaborace s Němci k šesti let  m vězní, se postupn  e stal až vedoucím automobilky. Byl už u stavby prvního benzinového automobilu v rakouské monarchii automobilu NW Pr  sident. Vymyslel koncepci vozu s p  ate  rov  m rámem, využití vzduchem chlazených motorů t  pu boxer, umístění motoru vzadu a řadu dalších inovací. Pravd  epodobn  e nejslavnějším Ledwinkov  m dílem byla konstrukce prvního s  eriov  e vyráběného aerodynamického

automobilu Tatra 77. Ve třicátých letech se několikrát sešel se svým přítelem Ferdinandem Porsche, se kterým se znali z rakouské firmy Steyr, kde oba krátce pracovali. Konzultovali své koncepce což je vidět na podobnosti vozů obou konstruktérů. Své sehrála i předválečná atmosféra ovlivňovaná politikou Adolfa Hitlera. O vozy Tatra se zajímal a velice mu imponovala zejména moderní Tatra 97. Stala se jeho snem a tvrdil o ní, že to je auto pro jeho silnice. Dokonce nabídl Ledwinkovi odkup Tatry. Ten ale o něčem takovém nechtěl ani slyšet. Ve správný okamžik a na správném místě se objevil Ferdinand Porsche, rodák z českých Vratislavic nad Nisou. Hitlerovi nabídl svůj koncept lidového vozu, který měl stát méně než 1000 říšských marek. Hitler byl nadšen a v roce 1934 Porscheho firma uzavřela smlouvu s Říšským svazem automobilového průmyslu na výrobu KdF, známého jako VW „brouk“. Že Porsche při navrhování „brouka“ koukal Ledwinkovi přes rameno při konstrukci V570 a T97 je zcela evidentní a proto také Tatra na nic nečekala a zahájila soudní proces, který byl ovšem na začátku války zastaven a navíc byla nuceně ukončena výroba právě Tatry 97. Po válce byl případ znovu otevřen a v roce 1961 Volkswagen zaplatil Tatře 3 000 000 německých marek.



Tatra V570



KdF neboli VW brouk



Renault 4CV

Luis Renault navštívil Německo ještě několikrát a když zahlédl německý KdF, zmocnila se ho myšlenka na nový lidový vůz, který bude potřeba po válce. Dává pokyn k vývoji malého lidového vozu s motorem v zádi. Na projektu se musí pracovat tajně, protože vývoj osobních automobilů je okupanty přísně zakázán. V roce 1942 je poprvé odzkoušen nový čtyřválcový motor o objemu 760 ccm. První prototyp byl vyroben z hliníkového plechu a má dvoje dveře zavěšené na A sloupcích. První prototypy mají podobnou siluetu jako německý brouk nebo Tatra V570

představená v roce 1933 Hansem Ledvinkou jako možný nástupce Tatry 12. Do konečné podoby se ještě hodně změnil. „CV čko“ dostalo dva páry dveří a pro větší pohodlí při nastupování přední otočené do protisměru. Společné zavěšení je tedy na B sloupcích. Toho se ale Luis Renault bohužel nedožil. Zemřel za nejasných okolností krátce po zatčení pro podezření z kolaborace v roce 1944. Projekt 4CV dokončuje nový šéf firmy Pierre Lefauchex. Protože se nenašlo nové jméno pro malý lidový automobil, je mu ponecháno označení používané pro prototypy už za války – 4 CV. Po válce byl na testování přizván samotný Porsche, aby se vyjádřil ke konstrukci a jízdním vlastnostem nového konceptu se kterým již měl vlastní zkušenosti. Ten jej doporučil okamžitě k sériové výrobě a uvedení na trh. V roce 1947 byl oficiálně představen na pařížském autosalonu. Další „broukovité“ auto je na světě. Prohlédněte si pozorně fotografie všech tří automobilů. Zda se jednalo o kopírování nebo ne, se často mezi historiky vedou spory, které zřejmě nikdy nebudou mít konce.

A co se stalo s Juvaquatrem, Oplem Olympií, VW broukem, 4CV a Tatrou ?

Juvaquatre se od konce války vyráběl dál v různých karosářských variantách. Protože to byla v Renaultu jediná koncepce vhodná pro kombi, zůstal ve výrobě až do roku 1960 kdy jej nahradil Renault 4. Modernizoval se postupně motory z R4CV, později z Dauphine. Od 50 tých let se již vyráběla jen živnostníky velmi vyžadovaná varianta kombi přejmenovaná po modernizaci na Dauphinese. Opel Olympia se po válce vyráběla s různými modernizacemi až do padesátých let. V rámci válečných reparací se výrobní zařízení, lisy a dokumentace převezli do SSSR, kde jen s malými úpravami se vyráběla pod názvem Moskvíč 400/401.

VW brouk se stal legendou a snem mladých. Jeho výroba se rozjela i v řadě dalších státech světa. Definitivní konec výroby brouka přišel až neuvěřitelně v roce 2004. Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche vyšel později při konstrukci sportovních vozů z brouka a vznikl derivát Porsche 356.

Renault 4CV se vyráběl bez významných změn až do roku 1961 v různých stupních výbav a karosářských modifikacích, kdy ho nahradil modernější Renault Dauphine. Z koncepce 4CV se odvodila řada dalších modelů i sportovních vozů. V licenci se vyráběl v řadě zemí na celém světě.

Nejhůře dopadla zřejmě Tatra. Projekt V570 zůstal z různých důvodů jen u prototypu, který je vystaven v kopřivnickém muzeu. T97 se začala v roce 1946 opět na krátko vyrábět než ji nahradila v roce 1948 Tatra 107 známá spíše pod označením Tatra 600. T 600 vzbudila velký zájem i ve světě a na sportovním poli, ale nikdy se nevyráběla ve velkých sériích. V tuzemsku díky politické poúnorové situaci byla určena jen státním a stranickým funkcionářům. Díky nesmyslnému centrálnímu plánování byla výroba T 600 přesunuta do Škodovky v Mladé Boleslavi. Za pouhý 1 rok stačila Škodovka pokazit dobré jméno T „šestistovky“ vinou zhoršení kvality, kvůli čemu o ně přestal být v zahraničí zájem. V roce 1952 se výroba ukončila. Možná se dá říct, že to byl jeden z prapůvodů pozdějších problémů Škodovky, Tatry a Pragovky v novodobé historii. Vláda, úřady a KSČ ale potřebovala pro své potřeby reprezentativní vůz a proto plánovači vrátili tento úkol zpět do Kopřivnice, kde se spustila v roce 1955 výroba tajně vyvíjeného projektu T 603. Další vývoj je již velmi jednoduchý. Zmodernizovaná T 613 vyráběná od 1974 do 1995 a následný bohužel neúspěšný pokus o znovupostavení Tatry na nohy s luxusním modelem T 700. Dnes se již v Tatře žádné osobní vozy nevyrábějí a samotná existence továrny je velmi vrtkavá.

Ing. Tadeáš Narovec

Renaultář čísla

Jiří Holinka



Ačkoliv je náš dnešní renaultář již nějaký ten rok v důchodu, stále se stará o výchovu nových žadatelů o řidičský průkaz jako instruktor v autoškolě. Je nadšeným motoristou, kterého nerozhodí žádná závada a s úsměvem ve tváři „polyká“ další kilometry.

Jaký je Váš vztah ke značce Renault ?

Je to srdeční záležitost trvající téměř již 50 let. K prvnímu Renaultu jsem se dostal v roce 1964 díky daru vozu Renault Dauphine z roku 1956 od tety z Francie.

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

Chtěl jsem mít R16, ale také by se mě líbila například Alpine 110

Jak se na Vaší vášeň k Renaultům tváří okolí, rodina, přátelé atd... ?

Rodina mě podporuje, hlavně manželka.

Do jaké míry si dovedete svého Renaulta sám opravit ?

Auto si dovedu opravit kompletně celé na 100%

Kolik jste najezdili s Renaultem km a kde jste byli nejdále ?

S Renaultem Dauphine jsme najezdili více než 970000km a nejdále jsme byli v Bulharsku a Rumunsku.

Chtěl by jsi něco vzkázat čtenářům Renaultáře a členům Renault Car Clubu ?

Ať jsou věrní značce Renault, jezdí opatrně a najezdí spoustu km bez nehody a poruchy.

Díky za rozhovor.

Pavel Vyplér

8. zraz Renault Classic Clubu

Zdravím všetkých spolučlenov a hneď na úvod by som chcela vysvetliť prečo píšem v slovenčine. Dôvody mám dva, za a – ma myslím ešte skoro nikto nepočul dostatočne dlhú dobu hovoriť po slovensky a za b – bol to slovenský zraz, takže článok bude logicky tiež v slovenčine – snád' na vás aspoň takto dýchne troška atmosféry. Ale dajme sa už do toho

Je štvrtok takmer 4 hodiny poobede, sedím v robote a očami tiskam ručičky hodiniek. Konečne! Za pár minút s ohňovou čiarou za zadkom pristávam v Brániku, všetko je zabalené a prichystané – šikovný Jirka – celí nažhavení sadáme do veteránka a vyrážame. Južná spojka fajn, pripájame sa na D1 a čože to moje oči vidia? Niiiiééééé, mamííííí. Zápcha. To nemyslíte vážne. Po hodinovom poskakovaní smerom dopredu a vyčerpaní slovníku nadávok sa to konečne uvoľňuje, Jirka hádže olovenú tehlu na plyn, pod 140 odmietame ísť. Po prekonaní diaľničného obmedzenia číslo 358, vyklepaní ako dva pravé viedenské rezne schádzame z diaľnice. Teraz je to len a len na mne. Vykutrem mapu, nalistujem a – ani Ragnotti nemal takého navigátora (to nieje samochvala, ale slová vodiča). Cestičky dávajú tušiť, že nás čaká nádherný sveta kus a toto je čo? Jéééééj všetci ruky hore, júúúúúúúúúú - 17stupňové klesanie. Stúpame, klesáme, hore dole, doprava doľava – jedno oko zapichnuté do mapy a druhým sa kochám a priebežne informujem Jirku o čo všetko sústredením sa na kerovanie prichádza. Tam je zrúcanina, jéé ten domček je chutnučký a tam bol nejaký veterán – táto informácia mala aj najväčšiu šancu na nejakú odozvu, ale po piatom raze Jirka pochopil že naozaj nemá cenu sa pýtať aké to bolo auto. Ceduľa Penzión Roh 3,5 km. Juchú už sa blížime. Veterán sa škrabe do kopca, Jirka brble niečo o tom, že som zle navigovala a skončili sme v Alpách namiesto Slovenska. A už sme na mieste, vítajú nás Pavel, Majmajko a ďalší členovia slovenského klubu. Majmajko nás hneď informuje tým že prvá súťaž bola zrušená a ďalej ktorú máme izbu, kde dostaneme kľúče, čo je na večeru, aké pivo čapujú, kedy dorazil Pavel.....ďalšie informácie už nevnímam, rozhliadam sa dookola, hltám očami celú krajinu, je tu tak krásne, ten výhľad! Po ubytovaní a vynikajúcej večeri (kyslá šošovicová polievka a kuracie s ryžou) sadáme na terasu debatujeme, zhovárame sa, popijame pívko. Skoro na to hlásim ústup a s veľkým očakávaním čo bude zajtra padám do postele. Ráno nás budí budík a slniečko, ktoré nám cez balkón nazerá do izby. Škvrciaca diera v miestach kde som mávala žalúdok ma vyháňa z postele, u Jirky je stav rovnaký a tak luxujeme taniere s raňajkami. Po naplnení žalúdkov ostáva Jirka v družnom hovore a ja nás idem zaregistrovať. (Jirka to odmietol s tým, že sa dohodovím štátnym jazykom....no comment) Na registráciách už čaká Tonka, Majmajko a Roman. Sadám si na vyznačené miesto a vyplňujem prihlášku. Meno, adresa, klub, píšem ako divá a o-oooo, error. Údaje o aute, dobre, to dám, viem že to je Renault 11, ale čo je toto, motor? Čo je to za kolónku, jasne že máme, veď inak by sme nedošli ale v tom to asi nebude. So zvesenými ušami kričím kolónky na Jirku sediaceho na terase. O zábavu je postarané a zo mňa sa stáva zástanca názoru, že registrovať má chodiť chlap... Naše štartovné číslo je 5, je to tak metaforické – za prvú kvôli Honzovi a jeho R5 a za druhé – napadlo vás tiež hneď Číslo 5 žije? Dostala som hromadu pozorností a darčiekov od sponzorov, takže keď sa funiac s preplnenými rukami dotiahnem k Jirkovi pozerá na mňa pohľadom: “To si kde nakradla?” Pripevníme číslo na veteránka a sadáme späť na terasu. Prichádzajú ďalší a ďalší, zoznamujeme sa, rozprávame, smežeme, mužská časť premenlivo korzuje medzi autami –totálna pohodička, však take it easy no stress. Okolo 11tej vyrážame na obed na gazdovstvo U Juhása. Kolóna uháňa po krivolakých cestičkách, Jirka si chrochtá blahom ako si môže dobre zašoférovať, ja mám pocit, že je na bicykli, stále šľape nohami a rýchlosťou blesku posúva sem a tam riadiacu páku. Na mieste nás už čakajú ďalší účastníci zájazdu, medzi nimi aj Vodovci. Gazdovstvo je to krásne a miestnosti sú dobovo zariadené. Sadáme si a predstavuje sa nám majiteľ a kuchár v jednej osobe. Dozvedáme sa, že sa snaží variť podľa prastarých receptov a všetky suroviny sú buď vlastnoručne dopestované, alebo odkúpené od miestnych gazdov. Zažili ste

niekedy gastronomický orgazmus? Ničomu inému sa tie dobrôtky nedajú prirovnávať. Každé jedlo som poctivo odfotila, aby ste videli o čo ste prišli. Ako náhle sme schopný sa aspoň trochu hýbať, presúvame sa na ranč. Flákame sa rančom, kukáme zvieratká, medzi nimi tiež ošípané druh mangalica, už viem ako vyzerajú pušky z ktorých sú vyrobené klobásky čo kupujeme v Maďarsku. Po prechádzke si sadám do tieňa, pozriem na teplomer, WOW, 30 stupňov v tieni, chjaj skoro ako v rodnom Lučenci. Za chvíľu organizátori vyhlasujú všeobecnú mobilizáciu a vyrážame. Cieľ je pole, na ktorom sa fotíme s autíčkami.



Celý čas vládne totálna pohoda, rôzne sa diskutuje, chodí, sedí, fotí, občas leží. Po návrate na penzion sa pokračuje v započatom. Pred nami je súťaž – nočná čumjazda veľmi trefne nazvaná „vykĺb oko“. Vyrážame medzi prvými, chceme čo možno najviac využiť zvyšky svetla. Jazdíme sem a tam, pribzďujeme pri každom útvare, ktorý sa v tej tme môže podobáť danému obrázku. Nasleduje debata prečo to môže byť to či ono a prečo to nemôže byť zase niečo iné. Pritom je stále jedno zapichnuté na hodinkách, máme hodinový limit! Do krvi sa vyplavuje adrenalin po litroch, oči nám lezú z hláv, plné ústa práce. Pozor, limit! Musíme to stihnúť, predsa nechceme trestné body! Plynový pedál sa rázom ocitá na podlahe, pneumatiky hrabú na štrku a vyrážame smer penzión. Chvilka napätia.....a stihli sme to! Super. Ak si myslíte, že sa rozbehla debata na témy: 1. Čo ste našli? 2. Kde ste to našli? 3. kde ste jazdili? 4. Našli ste Bonus v podobe „cikajúceho stromu“? 5. Dorazili ste v limite? , tak si myslíte dobre. Asi ste už na nejakých súťažiacich boli, si tak tipujem. Po tom ako dorazí posledná posádka nás čaká prekvapenie. Majiteľ a kuchár v jednej osobe nám ugriloval dve pliecka z malého prasiatka. Bože to je ale dobrota! Správne vypečená, chrumková kôrčička, mäsičko sa na jazyku len rozpadá.....už vám tečú sliny? Pekne napapkaný sedíme na terase, keď tu, kde sa vzal tam sa vzal a vo dverách Matúš stál. Vyhodnocovali „čumku“ a na treťom a prvom mieste sú dve posádky, bude rozstreľ. Najskôr o tretie miesto. Jedna posádka je Claudia Geppert a tá druhá Jirka Klika. Neveríme svojim ušiam, ale aj tak sa ženieme k Matúšovi, predsa nám nesmie utiecť ani slovíčko. Naša úloha: na parkovisku na rôzne miesta rozvešali zelené železničné plomby a my musíme nájsť tú, ktorá má posledné trojčíslenie 609. Vytreštím oči, však to parkovisko je v totálnej tme! Tomu hovorím nočná čumka. Povolená je jedna baterka na posádku. Je rozhodnuté, Jirka je skvelý hľadač, baterku má on. A už všetci štyria bežíme ozlomkrky na parkovisko. Vyplavujú sa hektolitry adrenalínu. Jirka sa sústreďuje na podvozky, ja šmátram po kľúčkach (však som Kliková nie?) kukám na spiatočné zrkadlá. Úprimne, vidím veľké prd a aj to sotva. Po neviem koľkých minútach márneho hľadania nám začínajú organizátori dávať nápovedi. Informácia, že to auto nemá hliníkové kolesá je mi na dve veci, však v tej tme to aj tak nerozoznám. Nie že by som to za svetla dala, ale aspoň sa mám na čo vyhovoriť. Až posledná indícia, že to auto je biele nám pomáha. Počujeme ako na nás z terasy volá Milan Voda: „Já bych se zaměřil na tu R4.“ Jirka je hneď u nej a presvecuje ju ako na rentgene. „MÁM!“ V tej chvíli mi spadol balvan zo srdca! Jirko tú plombu našiel! Jo jo joy o JO JO!!!!!! Máme tretie miesto. Tomu hovorím tímová práca, ja som našla tých 5 obrázkov a Jirka našiel tú plombu! Vraciame sa na terasu, ďakujeme Milanovi za radu a sľubujeme mu pivo. Začína rozstreľ o prvé miesto, ale to už len s takým úsmevom sledujeme a spamätávame sa z toho honu. O prvé miesto bojujú Stefan z Rakúska a Toxic. Rakúšania vyhrávajú. Hádajte čo nasledovalo. Presne tak, pivkovalo sa, debatilo sa, smialo sa a spať sa šlo zase neskoro.

Ráno nás z postele ťahá budík. Veľa roboty mu to nedá, lebo sme ako motorové myši pripravený na hlavný deň a súťaž: Orienták. Sediac pri raňajkách sledujeme prichádzajúce posádky, medzi nimi aj bratia Vaščešeni s priateľkami. Všetci sú dole pri autách o 10tej má začať štartovanie. V rámci čakania nám Matúš vysvetľuje propozície. Síce s menším oneskorením, ale konečne štartujeme. Hneď nás čaká PK1. Na kapotu nám Majmajko pripevní bludisko, podoprie niekoľkými špongiami a úlohou je dostať loptičku z jedného konca na ten druhý a to jazdou autom. Z vonku je to veľmi zábavný pohľad: šofér stále brzdí a hneď šlape na plyn, volantom krúti ako o život – aj opilec by to zvládol rovnejšie. Pohľad zvnútra je zaujímavejší a aj napínavejší. Z hrdla sa mi derú rôzne zvuky ako sa snažím Jirkovi dať nejaké pokyny kam má ísť, či má pridať, spomaliť až sa nakoniec obmedzujem na jednoslovné citoslovce: „AAAáááá, fu, nééééé, oooohhhh, júúúúúj.“ Skvelá navigácia, nemyslíte? Náš čas 57,94 tuším. Nuž nie je najlepší, ale ani najhorší. Po tejto zručke fasujeme itík a môžeme sa vydať na cestu.

Teda vydali sme sa na najbližšie parkovisko, aby som si to mohla celé prečítať. V rámci itíku boli zmiešané reálne a mapové údaje, boli aj kóty a objavila sa aj súťažná otázka. Obaja sme si chrochtali blahom akú zaujímavú súťaž pripravili a vyrazili sme medzi prvými. Cesta nám ubiehala čo nám iba posilnilo už tak dobrú náladu, stíhali sme sa kochať krajinou, neblúdili sme a jéééj ďalšia PK. Jirka mal so zavretými očami uhádnuť aké to sú tekutiny. Neskôr sme sa dozvedeli, že ostatné posádky mali v pohode oči otvorené – aká to nespravodlivosť! Jirka poznal 2, ja 1 – guláš. Nálada trošičku klesla, ale nevadí, orienták nám ide na jednotku s hviezdíčkou. Cestou zapisujeme písmenká na ceduliach samoobslužných kontrol a dorážame k PK3. Len je nám záhadou kadiaľ to



išli tie posádky za nami, lebo prichádzajú z úplne opačného smeru ako mali. Nuž tak ich vec. Úloha je motorická, tak ma Jirka trošku postrčí dopredu, že ju budem robiť ja. Fajn. Mám jeden z najlepších časov. Zápis času, autogram obsluhy a už nasadáme do veteránka. V rámci PK4 hľadáme ako sa volá kováč v danej dedine, ešteže to má obrovskými písmenami napísané na dome! Jeho meno – Samuel Konečník.... PK5 jazda pravidelnosti. S očami na stopkách (doslova) hlásim Jirkovi čas. Došiel s rozdielom 1,20 sekundy. Budete si vravieť to nie je zlé, ale verte neverte boli aj lepší. Ale to už púšťame ďalej po stopách itíku a tento krát nás ženie predstava obeda. Itík nás vedie okolo ranča, ktorý sme navštívili včera, „to tu poznáme“ si vravíme a konečne, vytúžený penzión Adam. Pri vjazde na parkovisko je nám odobraný výkaz etapy A, dostávame inštrukcie ohľadne obeda a už slintáme nad misami. Objednávame si Kofolu a púšťame sa do obeda. Dorazili aj Vodovci, ktorý síce nesúťažili, ale tiež došli do penziónu na obed. Prezradzujeme čo všetko sme zažili, aké úlohy riešili. Medzitým prichádzajú ďalšie a ďalšie posádky, letná záhradka sa plní a po hodine čo sme dorazili my vidíme konečne aj Pavla s bratmi Vaščešenovcami. Štart do druhej etapy sa, prekvapenie prekvapenie, oneskoril. Časť itíku sa musela škrtnúť, lebo vraj tá cesta bola ešte horšia ako tankodrom. Nič to, aspoň skoro dôjdeme do cieľa. Konečne štartujeme. Navigujem do ďalšej PK. Jééééj, park miniatúr. Malé hrady a zámky a iné historické budovy. Vtip je v tom, že v rôznych častiach sú ukryté modely Renaultov a máme napísať kde a ktorý model sa nachádza. Je to viac menej masová akcia, lebo je to prvá PK po štarte, takže tam za pár minút sú všetky posádky. Asi nikoho neprekvapí, že z tejto súťaže mala väčšina posádok rovnaký počet bodov. Čím to asi len tak mohlo byť..... Nevadí ideme ďalej. Hmmm, zaujímavá PK. V obchode musíme kúpiť čo najviac výrobkov začínajúcich na písmeno R, ale hodnota nákupu nesmie presiahnuť 2 €. Udivené predavačky oslovujú Patrika, že čo sa deje či sme sa nezbláznil. Pre tých s dobrou predstavivosťou,

zavrite oči a predstavte si hromadu ľudí ako chodia obchodom sem a tam, a je počuť iba „to je drahé..., aha toto by šlo..., joj niečo na R..., je to na R?“. A zlatým klincom predstavenia sú posádky hrabajúce sa v rajčinách. Každá jedna sa musí zväžiť a vytlačiť cenovka, aby sa vedelo či je limit splnený. Ak máte cenu, ktorú potrebuje iná posádka, začne vyjednávanie. Tak, máte tú predstavu pred očami? Tak už sa nečudujete vyplašeným predavačkám? Pre poriadok uvádzam, že sme mali 7 vecí (rasca, rýchlosol, rajčiaky, red'kovky, raskú instantnú polievku, vodu Rajec, jogurt Rajo) za presne 2 €. Boli posádky čo mali aj 9 vecí.....nevadí. Po tejto úlohe už bolo treba iba dôjsť do cieľa, kde nás čakala posledná jazda zručnosti. Klasika – slalom, cúvanie. Celí šťastný parkujeme pred penziónom Roh a tešíme sa na výmenu dojmov a pojmov. Po večeri si kupujeme lístky do tomboly, ceny sú lákavé, napríklad torta, pečené bravčové stehienko, bublifuky, fľaša jablkovice a iné blbosti. Tesne pred tombolou sa ešte rozďajú medaile za nočnú čumjazdu, medailu dostávam ja, Jirka preberá diplom. Nasleduje tombola a voľná zábava. Až je mi to hlúpe písať, ale spať sme šli neskoro.

Nedeľa ráno. Teda ráno, nuž ako pre koho. Určite poznáte windowsácky krúžok, ktorý sa točí a točí v snahe načítať operačný systém. Tak s takýmto krúžkom nad hlavami chodila v to slnečné nedeľné ráno hromada ľudí. Na pláne boli len dve veci a to výlet na Holubyho chatu a vyhlásenie výsledkov. Niečo po 10tej sme sa vydali na cestu k chate. Krásna kľukatá cesta nás



priviedla na miesto určenia, kde sme si skoro všetci dali ľadovo chladenú Kofolu. Slnko na nás pieklo, leto aspoň tu, už bolo v plnom prúde. Poprechádzali sme sa, kochali sme sa výhľadmi a o všetkom možnom aj nemožnom sa kecalo. Bolo treba sa šetriť, takže posedkávanie a usrkávanie chladeného nápoja bolo skvelou možnosťou ako zbierať sily. Asi po 2 hodinách sme nastúpili na spiatočnú cestu do penziónu, kde nás čakal posledný obed a vyhlásenie výsledkov. Obed preskočím a poďme rovno k výsledkom. Pavel už medzitým svojou 12kou odfrčal. Najviac nás zaujímal Orienták. Ako prvé – rozstrel'. Nastupujú posádky Richarda, Claudie amy. Adrenalin sa v hektolitroch vyplavoval do krvi, máme ďalšiu šancu umiestniť sa! Úloha? Gumovanie. Tiež sme sa domnievali, že si budeme ničieť pneumatiky, keď tu zrazu organizátori vytiahli gumu na gumovanie a list papiera. Úlohou bolo čo najrýchlejšie gumu vygumovať. Tri, dva, štart! Držím papier a Jirka gumuje o dušu až sa mu zapalujú končeky prstov. Zmôžem sa iba na banálne: Gumuj! Rýchlejšie! Richard dogumoval najskôr, potom Jirka a posledná Claudia. Poradie Orientáku: 3.miesto – Jirka, 2.miesto – Richard. Jééjééééé, máme ďalšie

miesto. Tento krát dostáva medailu Jirka a ja diplom. Takto je to fér, každý ma jednu. V celkovom poradí sme na 4. mieste. Škoda toho gumovania, isto by sme sa dostali na 3.celkové miesto, ale aj tak neveríme svojmu úspechu. Dve tretie miesta, to je úchvatné! Jirka ešte chvíľu debatuje, ale ja už balím do auta, veď nás čaká dlhá cesta. Štyri dni ubehli ako voda a musíme sa rozlúčiť. Nasadáme do auta, ešte dlho mávame, trúbime a blikáme až sa penzión definitívne stráca z dohľadu.....

Čo dodať nakoniec? Asi len to, že to bol úžasný predĺžený víkend a budúci rok tam určite budeme zas!



Blanka Kliková

Co tato zkratka znamená asi většina z vás zná. World Series by Renault. Jedná se o každoroční seriál závodů, prezentace, vystavování všeho možného a nemožného co se točí kolem značky RENAULT. Tato bezva akce se koná cca 11x za rok. V letošním roce se poprvé jeden tento Renault víkend uskutečnil nedaleko Česko-rakouské hranice na známém Rakouském okruhu Red Bull Ring. A právě na tuto akci jsem se vydal společně s Martinem Vaščešenem, Milanem Vodou a přáteli z Rakouského Renault klubu.

WSR na Red Bull Ringu se konala 20.-21. července 2013. Renault Car Club jsme reprezentovali Martin a Já s R 12, Milan s Avantimem. Před plánovaným pátečním odjezdem však bylo potřeba udělat alespoň malou technickou kontrolu R12. Kontrola tlaku pneumatik, měření hladiny oleje a brzdové kapaliny, chladicí kapaliny, doplnění rezervních náplní, naložit malou a velkou Gola sadu, nějaké další nářadí a drobné náhradní díly pro případ „kdyby náhodou“!!! A co si ještě připravit? Vyměnit dostatečné množství eur, nezapomenout podrobný autoatlas a dohodnout se, kdy a kde se společně setkáme. Cesta z Kolína vedla přes Havlíčkův Brod, Jihlavu a Znojmo až do Břeclavi, kam v 13:00 přijel Martin. Naložení dalších zavazadel a hurá na cestu do Vídně, kde na nás čekali naši přátelé z Rakouského Renault klubu. Vše nám časově dobře navazovalo a do Vídně jsme přijeli včas. Chvilí jsme si odpočinuli a počkali na další účastníky. Celkem nás jelo z Vídně 4 Renaulty. Vše kolony vyjel první Michal s R17 Gordini, Štefan s R5 Alpine turbo, pan Zoubek s R14 a já s Martinem s R12. Další členové Rakouského Renault klubu přijeli později rovnou do areálu Red Bull ringu. Cesta z Vídně vedla po dálnici A2 na Neunkirchen, kde jsme odbočili na dálnici S6 a pokračovali dále na Leoben. Asi v polovině této trasy jsme si dali krátkou odpočinkovou přestávku během které nás předjelo několik sportovních Renaultů Megane a Clio RS a Gordini mířících za stejným cílem. Za Leobenem jsme pokračovali po dálnici S36 Knittelfeld, kde se nedaleko tohoto městečka nachází Red Bull Ring.



Na okruhu nás již pořadatelé očekávali a po vyřízení nezbytných akreditací jsme naše Renaultíky zaparkovali do zóny historických a sportovních vozů Renault. Ubytování jsme byli společně s přáteli z Rakouského klubu v nedalekém hotelu. Večer jsme společně poseděli na terase hotelu a příjemně povečeřeli a byli rádi, že jsme v pořádku dojeli do cíle. V sobotu ráno jsme se po hotelové snídani vydali na Red Bull Ring. Před hlavním vjezdem se již tvořila krátká fronta návštěvníků WSR. Vystoupili jsme na parkovišti z auta a už byl slyšet zvuk formulí. Ale než jsme se šli podívat do areálu okruhu, tak jsme doleštili naše Renaultíky a přidělali na zábradlí klubový banner Renault Car clubu. To už ale vedle našich Renaultů parkovali další sportovní a historické modely. Clio V6 Sport, R21 Quadra, Megane Sport F1, R5 Turbo 2, R15, R17, Dauphine, R5 Alpine Turbo, Alpine 310, Alpine 610, R9 Turbo, Clio Wiliems a další Renaulty. Ještě připravit fotoaparáty a hurá do centra okruhu. Nejdříve jsme se podívali společně na hlavní tribunu, kde byl pro nás připraven neomezený vstup do VIP prostoru s otevřeným a zaskleným balkónem s výhledem přímo na start okruhu. V klimatizovaných salónkách nechybělo po celý den občerstvení. Chvilku jsme se dívali na již odstartovaný závod Clio Cup. Dále byl na programu závod formulí 2.0. Zvědavost nám ale

nedala a šli jsme se podívat do dalších částí okruhu. Poté, co jsme si prošli a prohlédli celé depo soutěžních aut, jsme se dostali do stanu, kde bylo možné si na trenažerech zkusit jízdu kokpitu formule. O kousek dále probíhala ukázka výměny kola s možností si to zkusit. Martinovi se moc nechtělo, ale po krátkém přemlouvání se také přihlásil a zkusil si tak společně s dalšími 3 vyměnit kolo na čas. Instruktor nejdříve všem vysvětlil jak se co dělá, každý si tak zkusil a poté instruktor měřil čas při výměně všem soutěžícím. Martinovi se dařilo a nechat ho ještě tak 2 hodiny trénovat, možná by ho i angažovala některá ze stájí. Dále jsme se přesunuli do stanu, kde bylo vystaveno několik historických modelů z depozitu ve Flins. Mohli jsme tak vidět na vlastní oči kabriolet Alpine A106, kabriolet A108, A110, A310, A610, nádherné Clio Williams, soutěžní R5 maxi turbo, nebo vidět první 10 válec postavený u Renaultu. Nádhera, slast pro naše oči. V dalším stanu byl prostor vyhrazený pro děti a tak jsem se přesunuli k dalšímu stanu, kde byly vystaveny snad všechny vyráběné modely Renault v současné době. Milan neodolal a musel si zkusit posezení v Laguně Coupe, Martin si zkusil Captur. Hned bychom si všichni vybrali a odjeli... Ale to už nás vyrušil zvuk sportovního letadla od Red Bullu, které nad hlavami diváků na okruhu předvádělo neskutečnou akrobacii, při které se tajil dech. Klobouk dolů před panem pilotem. Přímo na středu okruhu byl také vystavený vrtulník v barvách Red Bullu a také bylo možné během dne vidět, co dokáže ve vzduchu. Potom, co jsme si prošli všechny stany jsme se vrátili opět na hlavní tribunu, kde jsme netrpělivě očekávali vystoupení čtyř žlutočerných Meganů předvádějící různé kreace. Na závěr tohoto vystoupení se již přihnala modročervená R5 Turbo 2 !!! Kdo jiný ji pilotoval než starý známý Jean Ragnotti. Dovolil bych si tohoto pána nazvat kouzelníkem a jedním z mistrů Renaultu. Nádhera se dívat a poslouchat zvuk jeho R5, pozorovat jak dělá ty 360 stupňové otočky a smyky. Jeho vystoupení bych označil Renaultáckou poezií doprovázenou obrovským aplausem od všech diváků. Ale to už se na startu připravovali další formule 3.5. Chtěli jsme se jít podívat zblízka na Ragnottiho R5, ale bohužel nás ochranka blíže k autu nepustila.



Ovšem o to více jsme byli překvapeni, když sám Jean Ragnotti přišel mezi nás. „Martine rychle vyndej plakáty Ragnottiho“, říkám a prosíme ho, aby se nám podepsal. Povídáme si spolu několik slov a poprosil jsem tak ještě o podpis na klubové tričko, které jsem měl na sobě. Nemohla chybět společná fotka. Mnohokrát děkujeme Jean Ragnottimu. Toto byl asi největší zážitek z celého dne. Nezapomenutelný zážitek. Dále jsme šli prohlédnout stáj Alpine, která soutěží ve vytrvalostním

závodě evropského tříhodinového závodu Le Mans. Před depem potkáváme Milana, který si fotí detail všech částí Alpine. V tom se dává do řeči se starším pánem a dozvídá se, že to je jeden z hlavních konstruktérů firmy Renault. Pro Milana bylo velkým překvapením, když se od něj dozvěděl, že konstruoval například Renault Avantime. A tak nemohla chybět společná fotografie na památku. To jsme se už ale opět přesunuli na balkón s výhledem na start tříhodinové série Le Mans. Pozorujeme poslední přípravy mechaniků před startem, sekundy ubývají a je odstartováno. Plný nádherných zážitků a dojmů se večer vracíme zpět do hotelu. Vypravujeme si o všem co jsme prožili a kam se ještě podíváme na okruhu další den. V neděli ráno jsme se opět přesunuli z hotelu na Red Bull Ring. Program závodů byl stejný jako v sobotu. Díváme se na závody formulí, megane trophy, clio cup. Musíme si ještě jednou projít depo a také se podívat do všech stanů. Počasí bylo po

oba dva dny nádherné. Podařilo se nám společně za oba dva dny nafotit spoustu fotek. Také jsme se zastavili u stánku místního dealera Renaultu, kde nás obdarovali krásným žlutým termoboxem na pití do auta s nápisem RENAULT. Ale to už byla neděle odpoledne, kdy se ještě jednou procházíme areálem okruhu a vracíme do VIP prostoru. Občerstvení se loučíme s přáteli z Rakouského Renault clubu a odjíždíme domů. Ještě jsme před cestou provedli běžnou kontrolu jestli je R 12 v pořádku a stejnou cestou vyrážíme směr Vídeň a Břeclav. Cestou si vyprávíme o zážitcích a kocháme se krásnou Rakouskou krajinou.



Co dodat na závěr ? Byl to nádherně prožitý víkend ve společnosti bezva přátel, kamarádů a nádherných aut nejen značky Renault b Byl jsem velice rád, že nás R 12 dovezla v pořádku tam i zpět s průměrnou spotřebou 6,8 litru na 100km. Cesta měřila celkově 1061 km. Těším se, že opět někdy v budoucnu na tuto bezva akci pojedu a z našeho Renault Car Clubu nás bude třeba více.

Pavel Vyplér

Pozdrav z 13. Karlovarské veteran rallye

Již po třinácté se do Karlových Varů první srpnový víkend sjelo na cca 120 automobilových a motocyklových veteránů nejen z České republiky ale i blízkého Německa. Tradičně je účast podmíněna příjezdem již v pátek na přejímku do 21 hodin. Vzhledem k jednoduššímu, rychlejšímu a v neposlední řadě i bezpečnějšímu přesunu do Karlových Varů jsme si naši želvičku odvezli na „podvalu“, což se ukázalo v podstatě jako jediné rozumné řešení k převozu i potřebného kočárku pro nejmladší účastníci Karlovarské Veteran Rallye, Terezku.

Na tuto soutěž jezdím již od roku 2003 a musím potvrdit, že se postupně stala etalonem a vzorem pro řadu ostatní klubů, které pořádají podobné akce pro veterány. Petr Kukrecht, předseda Veteran Car Clubu Karlovy Vary, má každoročně s neuvěřitelnou přesností vše připravené do puntíku včetně celého servisu okolo přihlášek, ubytování atd. Má za sebou řadu klubových členů včetně rodiny Toušových, kteří jsou zapojeni téměř všichni do činnosti klubu a jimž patří dík za bezproblémové registrování přihlášek a ubytování.



Po neodmyslitelné ranní rozpravě, kdy poprvé oficiálně přivítal účastníky i starosta Karlových Varů, se na start chystala nejstarší vozidla v čele se známou veteránskou osobností paní Libuší Šulcovou na motocyklu BSA s postranním vozíkem. Elegantní usměvavá dáma v perfektním dobovém oblečení pomalým ale stejnoměrným švihem stoupá na startovací páku a spouští čtyřtaktní stroj. U všech přihlížejících vzbuzuje zasloužený obdiv vzhledem ke svému věku. Postupně se ke startovní bráně dostáváme i my. Začíná být poměrně teplo, tak jen

doufám, že různá převýšení v karlovarském kraji zvládneme bez přehřívání a nutných zastávek. Startuje se s motorem v klidu, nenastartování do 20 vteřin znamená penalizaci. Zdá se to jako brnkačka, ale dokáže i potrápít. Vždy se mi vybaví jeden polední start od hotelu Thermal, kdy jsem skákal na přehřáté a ulité Jawě 250 „pérák“ a ne a ne chytit. Nic, otáčím klíčky, motor se po prvním převalení chytá, tři-dva-jedna-odmávnuto, jedem. Nutné zatroubení párem klaksonů na pozdrav a vstříc 88 km dlouhé trati. Čeká nás celkem 9 úkolů. Na oběd jsem očekáván v hotelu Thermal před nímž už probíhá program pro přihlížející. Mažoretky předvádějí na vyhráté dlažbě své dovednosti. Po obědě absolvujeme novinku letošního roku a sice slavnostní defilé před porotou a diváky s krátkým představením. Body jsou sečteny, jedeme z koberce pryč zpět na své místo. V 17 hodin se organizovaně dá do pohybu všech 120 strojů na spanilou jízdu po Kralovských Varech, kolem kolonády, Vřídla, hotelu Pupp, muzea Becherovky zpět k hotelu Marttel, kde je cíl, večere a slavnostní vyhlášení výsledků. Při pohledu na výsledkovou listinu, mě mrazí v zádech. Jsme na 1. místě, neuvěřitelné. Jako první je vyhlášen nejmladší účastník – naše Terezka. Po vyhlášení naší kategorie jdeme s Tadeáškem na bednu pro pohár, šampus a soupravu krásných sklenic od sklárny Mosser. Krásný okamžik.



Tadeáškovi se to tak zalíbilo, že ani nechtěl dolů a pořád se vracel pro další ceny. Následovala zábava do brzkých ranních hodin.



V neděli po snídani se konal výlet do muzea Becherovky, kde jsme strávili dopoledne. Po obědě následovalo vyhlášení soutěže elegance a tombola o hodnotné věci, kterou byla 13. Karlovarská veterán rallye oficiálně ukončena. S krásnými pocity příjemně stráveného víkendu jsme se vraceli k domovu. Organizátoři opět nezklamali, naopak překvapili a potěšili návratem hlavního dějiště zpět na území Karlových Varů. Patří jim velký dík za celou posádku R4CV. Budeme se těšit na další ročník.



Tadeáš Narovec s rodinou

Klubové aktuality

31.10.2013 od 18 hodin se uskuteční členská schůze v salonku budovy Autoklubu ČR v Opletalově ulici.

19.12.2013 od 18 hodin se sejdeme naposledy v tomto roce na vánočním večírku Renault car clubu v osvědčené restauraci Škoda lásky na Zbraslavi. Srdečně jsou zváni jak členové tak i přátelé klubu.

Časopis Renaultář vydává Renault Car Club. 3. číslo, září 2013.

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.