



# Renaultář

Časopis Renault Car Clubu

... o vozech Renault a lidech kolem nich.



# Úvodní slovo

Vážené čtenářky a čtenáři, milí přátelé,

pomalou obracíme poslední listy kalendáře do konce roku a do rukou se vám dostává poslední letošní číslo našeho klubového časopisu Renaultář. Období vánočních svátků většina z nás jistě strávila se svými blízkými, odpočívala od předvánočního shonu, shlédla třeba nějakou tu pohádku a zakousla řadu dobrot. Našli jste si čas se začíst do Renaultáře a připomenout tak i jedny s posledních akcí, kam se někteří z nás vydali a zúčastnili. Představíme dalšího Renaultáře s velkým R, kterého někteří dobře znají. Osobně jsem velice rád, že je naším členem a aktivně se účastní řady akcí. Je důkazem toho, že rozdíly ve věku nejsou v našem klubu na překážku pro jakékoliv setkání ať už na tradiční Zbraslavi nebo kdekoliv jinde. Je radost poslouchat různé příhody a zážitky z dob, které mladší ročníky znají tak možná z učebnic a médií.

Chtělo by se napsat, venku je zima, sype se sníh a mrzne jen to praští. Místo toho, je teplo jako na jaře, venku se prohání cyklisté a některá pole se dokonce zelenají. Až skoro by člověk měl chuť vzít do ruky klíče, shrnout plachtu z auta, připojit akumulátor, napumpovat benzín do karburátoru a nastarovat ke krátké projíždce po okolí. Třeba to někdo udělal nebo ještě udělá.

S koncem roku se dost často bilancuje uplynulý rok a dávají předsevzetí do roku nového. Myslím, že s klidným svědomím lze říci, že klub se zařadil mezi plnohodnotné a aktivní kluby sdružující motoristické nadšence. Nezbyvá, než si jen přát, aby se dařilo jako dosud, možná lépe, rozšířili se naše řady a na klubovém srazu se nás sešlo ještě více než letos. Do nového roku všem přeji hodně štěstí, zdraví a spoustu šťastně najetých kilometrů.

*Tadeáš Narovec*

## Obsah

Renaultář čísla.....	4
Vladimír Jerie .....	4
Renault – historie prvního století.....	6
Selské baroko – O pohár města Soběslav 2013.....	16
20. výročí 2cv Citroen klubu Jesenice.....	24
10. sraz značkových klubů.....	26
Klubové aktuality.....	28

# Renaultář čísla

## **Vladimír Jerie**

Bylo nedělní listopadové odpoledne a já ho strávil jedním z nejpříjemnějších možných způsobů – rozjel jsem se do Říčan, udělat rozhovor s jedním ze členů Renault Car Clubu, Vládou Jerie. Něco mi říkalo, že to bude plodně strávené odpoledne. A to obrazné „něco“ se nemýlilo. U kávy a vynikající bábovky z kuchyně Vláďovy manželky Jiřiny jsme se probrali spoustou krásných fotografií a já si poslechl mnoho krásných motoristických příběhů.

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

*Rozhodně kladný, už jen proto, že „osmička“ byla jediné auto, které jsem měl skoro nové a technickou koncepcí bylo minimálně o 20 let vpředu, ne li o 30.*

### **Jak jsi se dostal ke svému prvnímu Renaultu? Proč právě Renault 8?**

*Na to je velmi jednoduchá odpověď: Soused, co měl přes ulici garáž, jednoho dne přivezl „osmičku“ a houkl na mě, jestli se nechci svézt. A od té doby jsem jiné auto nechtěl. V té době jsem jezdil tátovou Octavií a přesednout do „osmičky“ pro mě bylo, jako přesednout do Mercedesu. Nakonec z finančních důvodů musela „osmička“ počkat a tak se mým prvním vlastním autem stal Fiat 600. Později jsem ale téměř novou „osmičku“ na inzerát koupil. Vůz byl od hudebníka z Národního divadla, kterému byla „osmička“ malá a tak koupil Renault 12.*

### **Kdyby jsi si mohl vybrat jeden model z celé výrobní řady Renaultu, který by to byl ?**

*Na to je jasná a jednoznačná odpověď: Renault Alpine A110*

### **Jak se na Tvoji vášeň k Renaultům tváří okolí, rodina?**

*Všichni v rodině měli Renaulty odjakživa rádi, dnes například děti samy v Renaultech jezdí. A nakonec jsou samozřejmě rádi, že se v něčem „hrabu“, neboli že mám nějakého koníčka. A manželku to samozřejmě baví také, je mi oporou i podporou.*

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

*Do posledního šroubku...*

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

*Vlastním svoji bílou „osmičku“, teď nově asi měsíc mám dalšího veterána, a to Renault 5 GTL. Dříve jsem měl ještě jednu modrou „osmičku“ a z aut příbuzných Renaultu ještě Dacii 1300. Z veteránů jiných značek mám ještě Ford Transit z roku 1986.*

## **Kolik jste najezdili s Renaulty km a kde jste byli nejdále ?**

*Na původní „osmičce“ jsem najel asi 140000 km, nejdál jsme s ní byli v Rumunsku a Bulharsku, kde jsme za dovolenou najezdili asi 5000 km.*

*Dacia měla při prodeji asi 70000 km a nejdál jsme byli v roce 1987 na asi omylem získaný devizový příslib v Rakousku, Itálii, Francii, Švýcarsku a Německu. Zajímavé na tom všem bylo, že jsem žádal o „devizák“ na Rakousko a Jugoslávii – dostal jsem ho i pro celou rodinu, ovšem jen na Rakousko. Dodnes přemýšlím, jestli mi tím nechtěli tenkrát něco naznačit... Během 14 dní jsme najeli přes 4000 km, spali v „Hotelu Dacia“, což bylo velmi pohodlné auto na spaní... a nakonec jsme se vrátili zpět domů.*

## **Z různých stran o Tobě prosakují informace, že jsi měl hodně společného s automobilovým sportem. Můžeš se o tom čtenářům Renaultáře rozpovídat trochu konkrétněji?**

*To bylo v 70. letech, kdy jsem jezdil se svoji „osmičkou“ závody do vrchu ve třídě A1, tedy do obsahu 1150 ccm. Největším úspěchem bylo 5. místo v závodě v Malé Štáhli u Rýmařova v roce 1973.*

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

*Určitě ohleduplnost a pokora, důležité je ale také štěstí. I když je člověk sebelepší řidič, v dnešním provozu i tak potřebuje spíš to štěstí, neboť jeho bezpečnost hodně závisí na těch druhých, co se také pohybují po silnicích.*

## **Dovedeš alespoň zhruba spočítat, kolik jsi najel celkem kilometrů?**

*Soukromě i pracovně to může být zhruba 1 500 000 – 2 000 000 km.*

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

*Hodně šťastných kilometrů a aby jim jejich autíčka dělala jen samou radost.*

I já Ti samozřejmě přeji totéž a děkuji za rozhovor a krásně strávené odpoledne.

*Jiří Klika*



# Renault – historie prvního století

Průmyslový potenciál nyní již znárodněného podniku Renault pak stále stoupá, roku 1952 jde do výroby dvoulitrový čtyřválec **Frégate**, velký, rychlý a pohodlný vůz klasické koncepce s motorem vpředu a s pohonem zadní nápravy. Souběžně s typem 4 CV se začal roku 1956 vyrábět zcela nový typ **Dauphine** 845 cm<sup>3</sup> s mnohem větší čtyřdveřovou karoserií hladkých, oblých tvarů, který má ohromný obchodní úspěch a vítězí v rallye Monte Carlo. Původně měla Dauphine výkon 22 kW a stejně jako 4 CV třístupňovou převodovku. Její mimořádně zdařilá verze kupé **Renault Floride** měla výkon 29,5 kW a čtyřstupňovou převodovku.

V září 1956 na Solném jezeře v Bonneville ve státě Utah v USA obklopují technikové zvláštní modrý vůz Étoile Filantei. Tento první turbínový vůz Renault vyjíždí a staví světový rekord turbínových automobilů - 309 km/h.

Ve spolupráci se zkušeným konstruktérem a ladičem motorů Amédéem Gordinim vyráběl tehdy Renault také čtyřrychlostní **Dauphine Gordini**. Objem velmi lehce běžícího motoru OHV se v roce 1961 dále zvětšil na 956 cm<sup>3</sup> a výkon dosáhl 35,5 kW. To vše bylo převzato v první generaci oblíbených vozů **Renault 8**, který měl proti Dauphině také lépe vybavenou a poněkud hranatější karoserii. Renault 8 je jedním z typů, který znamenal nesporný technický přínos. V roce 1962, v roce svého uvedení na trh, byl jediným sériovým vozem vybaveným čtyřmi kotoučovými brzdami. Na jeho designu se významně podílel průmyslový designer Philippe Charbonneaux. Typickým stylistickým prvkem čtyřdveřové karoserie byla příd' s víkem zavazadlového prostoru (objem 0,24 m<sup>3</sup>) prolomeným do tvaru písmene V. Přední čelo bez obvyklé masky chladiče zdobila jen tenká vodorovná lišta se znakem Renaultu po levé straně.

Renault 8, typ 1130, byl představen v roce 1962 na ženevském autosalonu. Disponoval tehdy jedním motorem o objemu 956 cm<sup>3</sup> a dvěma převodovkami. Třístupňovou, plně synchronizovanou nebo čtyřstupňovou bez synchronizace 1. převodového stupně. V roce 1964 přichází Renault 8, typ 1132-Major, s motorem o objemu 1108 cm<sup>3</sup> a výkonem 50 koňských sil. Převodovka už má všechny čtyři stupně plně synchronizované. Objevuje se také Renault 8 Gordini s motorem o objemu 1108 cm<sup>3</sup> a výkonu 86 koní, který byl výsledkem spolupráce konstruktéra Amédée Gordiniho s firmou Renault. Typ Gordini se vyráběl pouze v modré barvě se dvěma bílými pruhy.

Rok 1965 znamená zjednodušení základního modelu Renault 1130. Od tohoto roku na něm chyběly některé ozdobné prvky, jako např. leštěné hliníkové lišty apod. V roce 1965 je ukončena výroba modelu Major.

V roce 1967 byla ukončena výroba modelu R8 1130. Tento rok je rokem, na který s láskou vzpomínají všichni fandové Renaultu 8 Gordini. Tento typ dostal facelift, při kterém se na masce objevují další dva světlomety. Vůz tak dostává mnohem dravější vzhled. Gordinka dostala také nový motor o objemu 1255 cm<sup>3</sup> a výkonu 103 koní. Vůz byl vybaven pětistupňovou převodovkou. Model R8, typ 1132, je od tohoto roku vyráběn s motorem o výkonu 46 koní a nahrazuje tak model Major. V tomto provedení byl vyráběn až do ukončení produkce vozů Renault 8 v roce 1973.

Rok 1968 je rokem velkých změn. Renault 8 prochází obdobím proměn. Přichází model Renault 8S s dvojitým karburátorem, s nímž dosahuje z motoru 1108 cm<sup>3</sup> výkonu 60 koní. S tímto motorem se dodává osmička s kruhovým otáčkoměrem a voltmetrem v palubní desce. Model S dostává čtyři světlomety po vzoru R8 Gordini.

V roce 1970 dostává Renault 8S svůj největší motor od mladšího brášky - Renaultu 12 o objemu 1289 cm<sup>3</sup> a výkonu 60 koní.

Výroba modelu Renault 8S byla ukončena v roce 1971. V roce 1973 končí výroba a prodej Renaultu 8 ve všech verzích zcela. Nějakou dobu ještě výroba pokračuje ve španělské továrně FASA. Po tolika letech dostává „osmička“ na zadní nápravu bubnové brzdy, ovšem tváří se svou čtyřokou maskou velmi sportovně. Renault 8S se ve Španělsku vyrábí až do roku 1976.



Kromě španělské automobilky FASA byla osmička vyráběna také v Rumunsku jako Dacia 1100.

V roce 1965 byl dán do výroby **Renault 10**, vybavený motorem o objemu 1108 cm<sup>3</sup> montovaný i do vozů R8, jehož karoserie však měla proti R8 prodlouženou přední a zadní část a nabízela tak ještě více prostoru pro zavazadla. S motorem o objemu 1300 cm<sup>3</sup> dostal tento vůz typové označení R10 - major. Mezitím se z Floridy stala **Caravella**, nejdříve s motorem 956 cm<sup>3</sup>, potom s 1108 cm<sup>3</sup> a s alternativní otevřenou karoserií kabriolet. Celá tato řada Renaultů byla velmi oblíbená a vozy šly znamenitě na odbyt. Méně nadšení však sdílely pojišťovny, protože všechny vozy měly díky motoru vzadu a výkyvným polonápravám vrozený sklon k přetáčivosti (i když byl zejména u posledních verzí velmi potlačen).

V roce 1961 se na Frankfurtském autosalonu rovněž objevil prostý **Renault 4** s pětidveřovou karoserií střízlivých tvarů. Motor, upravený čtyřválec 750 cm<sup>3</sup> z vozů 4 CV a Dauphine, byl však umístěný i s převodovkou za přední nápravou. Jedná se o první osobní vůz značky Renault s pohonem předních kol. Pérování vozu obstarávaly zkrutné tyče.

Roku 1966 v závodě "24 hodin Le Mans" vítězí **Renault-Alpine** 1300 cm<sup>3</sup> se sklolaminátovou karoserií a s motorem v úpravě Gordini s průměrnou rychlostí 174,3 km/h, pak následuje dlouhá listina úspěchů v závodech i rallye vozů 4 CV, Dauphine, Renault 8 Gordini a Renault Alpine. Po téměř čtvrtstoletí se automobily **Renault Alpine A 110**, model **1300 G** a zejména jejich závodní úpravy, utkávaly na závodech rallye se silnou konkurencí. Byla to nejlepší francouzská závodní auta. Podařilo se jim dosáhnout mnoha vítězství. Odtud tolik záviděný titul "Šampion světových rallye". Není pochyb, že malá "Alpinka" poznamenala automobilovou historii v celé Evropě.

Přestože se poslední vývojové verze vycházející z typu Dauphine vyráběly ještě několik let, Renault už nezavedl do výroby žádný další typ s motorem vzadu, samozřejmě s výjimkou sportovních speciálů, jako byl např. vůz Alpine. Po Renaultu 4 už měly všechny nové vozy této značky přední pohon. **Renault 16** začínal v roce 1965 s 1,5 litrovým motorem a postupně přibývaly i jeho luxusnější verze **TS** a **TX**, do kterých byly montovány motory o obsahu 1647 cm<sup>3</sup> a o výkonu až 90 koní. Měl stejnou koncepci pětidveřové karoserie a řešení pohonu a podvozku jako R 4. Téhož roku je prohlášen typ **R16** "vozem roku".

Tradici dlouhých cest obnovuje v roce 1965 první cesta americkými kontinenty z Ohňové země až po Aljašku, vykonaná ženskými posádkami na vozech **R4**.

V roce 1969 vyjel méně nákladný **Renault 12** s motorem OHV 1 289 cm<sup>3</sup> uloženým před přední nápravou, s vinutými pružinami a s "klasickou" tříprostorovou karoserií, tj. s odděleným zavazadlovým prostorem v zádi. Typ R 12 se stal základem pro licenčně vyráběný vůz Dacia 1 300 a 1 310. Model R 4 potom doplnil model **Renault 6**, menší sourozenec R16, nabízející o něco pohlednější karoserii, více prostoru i výkonu a lepší vybavení než R4 (R 4 ji však přežil). Vůz měl motor o objemu 850 cm<sup>3</sup> a dobový tisk o R6 kdysi napsal: „Je jedno, jak moc tisknete plynový pedál – z míry jí to nevyvede“. Nakonec model R6 nahradil později model R14. Vedle modelu R4 se objevil podobný, ale kompaktnější a elegantnější vůz **Renault 5**, z něhož se posléze ve své době stal Renaultův nejprodávanější typ. Nicméně model R4 se vyráběl v různých státech nakonec až do roku 1992, kdy ho nahradil model Twingo. Do modelu R5 byly montovány motory o objemech 845 cm<sup>3</sup>, 956 cm<sup>3</sup> a 1289 cm<sup>3</sup>, pérování vozu zkrutnými tyčemi. Ke vzniku vozu se váže zajímavá historka. Při jedné nehodě našel designer Renaultu Michel Boue fotografii staršího R4, začal si kreslit a najednou měl celé auto. Ukázal své kresby kolegům Georgesovi a Pros-Damovi, kteří se okamžitě pustili do další tvorby. Od této chvíle trvalo pouhé dva dny, než byl realizován model R-pětky. A odtud hned k plánům a do výroby. (Pro srovnání – u R6 bylo postaveno 27 modelů, než došlo k výrobě.) Tisk a lidé si R5 hned zamilovali a za všechno byla odpovědná jedna nehoda, které si někdo všiml. Smutné na celém příběhu je, že Michel Boue se svého úspěchu – premiéry R5 nedožil – zemřel na rakovinu.



Vůz klasické koncepce - dvoulitrový čtyřválec Renault Frégate vyráběný od roku 1952.



Renault Dauphine. Sériová výroba byla zahájena v roce 1954.





Po úspěchu modelu Dauphine nabídla v roce 1957 firma Renault kabriolet Renault Floride. Základem se stal návrh italského designéra a konečné úpravy proběhly v továrně Renault.



Renault Floride se vyráběl i ve variantě kupé. Vůz se v Evropě prodával pod názvem Floride a ve Spojených státech pod názvem Caravelle. Výroba vozu byla ukončena v roce 1968.





Následník Renaultu Dauphine – oblíbený Renault 8, který se vyráběl v letech 1962 – 1973. První sériově vyráběný vůz na světě s kotoučovými brzdami na všech čtyřech kolech. Na jeho designu se významně podílel průmyslový designer Philippe Charbonneaux.



„Meteor na francouzské modři“ - Renault 8 Gordini s motorem o obsahu 1 255 cm<sup>3</sup> a výkonu 105 k. Výsledek spolupráce firmy Renault a konstruktéra Amédée Gordiniho.





Prodloužením přední a zadní části karoserie vznikl z R8 v roce 1965 Renault 10.



Renault 4 – první osobní vůz značky Renault s pohonem předních kol. Výroba byla zahájena v roce 1961. R4 se vyráběl plných jednatřicet let a jeho produkce překročila hranici 8 milionů vozů.





„Šampión světových rallye“ - Renault Alpine 1300G. Nenapodobitelný tvar tohoto vozu doplněný motorem Renault 8 Gordini učinil z tohoto malého sedanu legendu. Byla to nejlepší francouzská závodní auta, která poznamenala automobilovou historii v celé Evropě.



Vůz roku 1965 - Renault 16. První automobil na světě s karoserií typu hatchback a první Renault, který získal ocenění „Automobil roku“.





V roce 1968 byla zahájena výroba vozu Renault 6, menší sestry R16, která však nikdy nedosáhla popularity svého většího sourozence.



Renault 12, představený na podzim roku 1969, si získal mimořádnou oblibu a stal se základem rozsáhlé licenční výroby v Rumunsku pod názvem DACIA 1300 a také v Brazílii.



V roce 1971 se objevil elegantní Renault 15, postavený na podvozku vozu Renault 12.



Dnes už poněkud zapomenuté kupé Renault 17 debutovalo v roce 1971. Postaveno bylo na upraveném podvozku „dvanáctky“ a byl to první vůz značky Renault, u kterého bylo použito vstřikování paliva (model R17 TS).





V roce 1972 se zrodil jeden z největších úspěchů Renault – Renault 5. Ve své době nejprodávanější typ. Byl určený především pro mladé lidi a do města. Vůz měl jako novinku velkoplošné nárazníky z plastů. První generace se vyrobilo přes 5 milionů vozů, druhá generace se přiblížila 4 milionům vozů.

Pokračování příště.

*Ing. Jan Mišurec*

## Selské baroko – O pohár města Soběslav 2013

Minulý rok, po skončení 1. ročníku Selské baroko – O pohár města Soběslav, jsem byl pevně rozhodnut, zúčastnit se i 2. ročníku. Tak se mi loňská soutěž líbila.

Letošní ročník Selského baroka se konal v sobotu 14. září 2013. Abychom nejeli ve stresu, vyrazili jsme s Helenou z Prahy kolem 6:30 hod. Provoz na silnicích byl minimální, R8 šlapala jako švýcarské hodinky a cesta pěkně ubíhala. Počítal jsem na cestu asi dvě hodiny, ale už tak kolem osmé jsme dorazili na kraj Soběslavi a zde zaparkovali u benzínové pumpy. Zavolať jsem Jirkovi Klikovi, že už jsme tady, ale Jirka s Blankou byli ještě někde v půli cesty. Co se dá dělat - jelikož jsme chtěli dojet společně - nezbývalo než čekat. Tak jsme v klidu pojedli, Helena si koupila teplý čaj – ono zase až takové teplo ráno nebylo. Jirka s Blankou a R11 dorazili kolem 9:00 hod. a společně jsme se přesunuli na náměstí v Soběslavi, kde už nás čekal Pavel. Zaparkovali jsme na přidělená místa, Pavel přešel okna a společně jsme čekali, až dorazí Tadeáš s R4CV.

Tadeáš to pojal velikašsky a přijel s celou rodinou včetně obou dětí. Kdo zná malou R4 CV pochopí, jaký to byl od Tadeáše hrdinský čin. Ještě než jsme všichni stačili vyseknout Tadeášovi poklonu, překvapil nás malý Tád'a, který popadl kapesníček a začal leštit tátovu „želvičku“ – jak to má ten Tadeáš v rodině perfektně zařízené! Zatímco Tád'a leštil, Pavel fotil a my s Jirkou se snažili malého Tád'u přesvědčit, že i naše auta by potřebovala přeštit. Tád'a ovšem na naše sliby ani drobné úplatky v podobě bonbónů nereagoval. Když přešel tátovo auto, bez zaváhání přešel k Pavlově „dvanáctce“ a začal leštit ji. Šéfovo auto je šéfovo auto. Někdo tuto lidskou hierarchii nepochopí po celý život a někdo již od mládí má cit pro to, kterou kliku (v tomto případě blinkr) má začít leštit.

V průběhu dopoledne probíhala prezence účastníků a soutěž elegance. Start do orientační soutěže byl stanoven na 12:00 hod., a tak volný čas využívali členové posádek k občerstvení se (poukázka na jednu klobásu pro každého člena posádky byla zdarma), prohlídce vystavených vozidel či krásám Soběslavi. Součástí startovního byla i zdarma vyhlídka z věže na náměstí. Posádky rovněž plnily první úkol – odhad výšky mariánského sloupu na náměstí. Bylo zábavné pozorovat, jak prakticky všichni účastníci se snaží různými metodami odhadnout výšku sloupu. Většinou porovnávali výšku sloupu s výškou svého navigátora.

Odpoledne jsme odstartovali do orientační soutěže. Posádky za Renault Car Club jely pohromadě, a tak i plnění jednotlivých úkolů byla týmová práce. Druhým soutěžním úkolem bylo napsat délku naučné stezky Borkovická blata. Naše spolujezdkyně opsaly údaj z informační tabule před vstupem na borkovickou stezku a jelo se dál. Třetím úkolem bylo odhadnout váhu prasete na dvoře pana Jecha v Borkovicích. Splnění tohoto úkolu bylo ohroženo, neboť čuník neunesl tíhu zodpovědnosti a prostě někam zdrhnul. Proto při startu bylo hlášeno, že třetí úkol se plnit nemusí. Ono by to také moc dobře nešlo, když byl čuník fuč. Když jsme ale přijeli na stanoviště samokontroly č.3, čuník již zase spokojeně chrochtal na dvorku. Tady vycítil svou příležitost Pavel - sdělil nám svoji hmotnost, kterou zde samozřejmě decentně zamlčím, a vyzval nás, abychom porovnali váhu čuníka s ním. Moc nám to ale nepomohlo, většinou jsme čuníka ve váze nadhodnotili. Dalším dovednostním úkolem bylo najet přesně doprostřed mezi dvě postavené tyčky. Zde jsem ocenil výhodu „osmičky“ a její uprostřed zalomené kapoty – díky Philippe Charbonneaux. Následující soutěžní otázkou bylo uhodnout vystavený předmět. Ačkoliv nikdo z nás asi nemá selský původ, hned jsme poznali rádlo. Ve vesnici Komárov na nás čekala další soutěžní otázka. Hákali jsme tovární značky a typy vystavených deseti modelů autíček. Myslím, že v tomto případě jsme celkem problémy neměli. Po zapsání bodů jsme podle itineráře dojeli do obce Dražič. Tady jsme plnili další úkol - odhad výšky pivovarského komína. Zatímco muži společně tipovali možnou



výšku, Helena s Blankou se prostě zašly zeptat do pivovaru. Jak prosté – již můj táta říkal: „Když něco nevíš, tak se zeptej“. Nic jsme se však nedozvěděli - výšku komína v pivovaru nevěděli. Snažili jsme se tedy počítat řady cihel a násobit je jejich výškou. Stejně jsme se moc netrefili. Soudní znalci z oboru stavebnictví z nás asi nebudou. V obci Hlavatce nám pořadatelé připravili další dovednostní úkol – hodit sadu pneumatik na kolík zaražený v zemi. Problém byl v tom, že každá pneumatika byla jiná, a proto se špatně odhadovala potřebná síla k správnému hodu. No nic, pokračujeme dál. To už jsme ale dorazili do obce Želeč, kde jsme plnili poslední dva úkoly. Měli jsme určit značku vystaveného traktoru a pojmenovat „záhadné“ zařízení před budovou. Žentour pro nás však žádnou záhadou nebyl. S traktorem to bylo horší. To, že se jedná o německou značku jsme s Jirkou Klikou poznali, tipovali jsme značku Bulldog, ale správně to byl Deutz. Padadampam – ne vždy se člověk trefí.

Nyní už jen zbývalo dorazit zpět do kempu, kde nás čekal steak nebo grilovaný čuník. Nebyl to ale ten od pana Jecha. Odnesl to nějaký jeho kolega. Připravené pohoštění bylo opět vynikající. Pořadatelé letos zvládli svou práci na jedničku. Patří jim veliký dík.

Pak už jsme si jen užívali odpoledního sluníčka, jídla a pití a společně čekali na vyhlášení výsledků.

Umístili jsme se následovně: v kategorii A2, ve které startovaly všechny klubové posádky, obsadili Jirka s Blankou 48. místo, Honza s Helenou 55. místo, Tadeáš s Lenkou 56. místo a Pavel 58. místo.

Nakonec ale na tom, jak se kdo umístil, vlastně ani moc nezáleželo. Důležité bylo, že jsme všichni prožili krásný slunný den plný pohody mezi přáteli a že jsme se všichni v pořádku vrátili domů. Už teď se těším na třetí ročník.

Honza Mišurec



Ráno při čekání na ostatní.



Auto musí být dokonalé v každém okamžiku.





Vyrovnaná auta členů Renault Car Clubu.



Táďa leští tátovo auto.





Ten blinkr to potreboval.



Posádky za RCC (kromě Pavla, který to fotil).





Pohled z věže na náměstí v Soběslavi.



Andre Citroën by byl pyšný. Co tam ale Jirka sledoval, to ví asi jen on sám.





Renault MT z roku 1924.



Přeli jsme se o to, zda tento Ford T byl zrestaurovaným veteránem či replikou.





Podvečerní pigue-nigue.



Tadeáš s rodinou – nejdůležitější ze všeho je, pořádně se najíst.

## 20. výročí 2cv Citroen klubu Jesenice

Asi tak v polovině letošních prázdnin nám přišla na náš klubový email pozvánka, zda by se nechtěl náš klub účastnit akce pořádané k 20.výročí 2cv Citroen klubu Jesenice. Protože jsem fanoušek všech Francouzských značek, tak mě tato akce zaujala a rozhodl jsem se, že budu kontaktovat pořadatele pro další podrobnější informace, které jsem posléze vložil i na naše diskuzní internetové fórum.

Akce byla jednodenní a konala se 21.9.2013 na odlehlé farmě u Nespek. Předem se nás několik dohodlo, že se tedy přijedeme na tuto akci ukázat a prohlédnout si tak Citroeny. V sobotu ráno jsme tedy vyrazili z Kolína celkem 3 Renaulty a jeli směrem na Sázavu a dále na Pyšely a Nespeky. Bylo po dešti a zataženo. Věřili jsme, že počasí vydrží. Dopoledne po příjezdu na místo srazu jsem nejdříve nevěřil tabulce s šipkou vedoucí na rozblácenou cestu a pokračoval tak dále po asfaltové cestě. Ale opravdu ta tabulka s šipkou byla myšlena vážně a tak po nejednoduchém otočení zpět jsme sjeli na onu rozbahněnou cestu na louku. Zaparkovali jsme auta v řadě vedle Simkařů. Rychle jsme zjistili, že ne vše na zemi je bláto a tak jsem se hned vybaven lepší obuví přezul a stále koukal kam šlápnout. První dojem u mě byl, že jsem začal litovat cesty na tuto akci. Ale během dopoledne se lepšilo počasí a všem se nálada zlepšila. Kachen, jak se přezdívá Citroenům 2CV se sjelo asi tak kolem 50. Všechny byly stejné a přitom jiné. Bylo tak k vidění od nejstaršího provedení, ale i ty nejnověji vyrobené. Mě se nejvíce líbil Citroen 2CV (pickup), který měl krásný originální doplněk dvou portrétů, čteníka Cruchota a jeptišky Klotildy. A kdo a s čím reprezentoval náš Renault Car Club a značku Renault? Já s R12 vedoucí za sebou kolonu z Kolína, tedy R8 Jirky H ml. a R Dauphine Gordini Jirky H st. Dále přijel Tomáš s R21 a Michal s R11 GTL. Dopoledne se také přijel podívat Richard s otcem Ottou a odpoledne ještě přijel pan Louša s R15. Měli jsme možnost si zajezdit v upraveném Citroenu 2cv na soutěžní trati. V místní stodolohospodě se konala přednáška s první pomocí od zkušené záchranářky. Po poledni se uskutečnila spanilá jízda do nedalekého muzea a depozitáře kočárů a vybavení pro koně. Prohlídka s odborným výkladem byla zajímavá a poučná. Po prohlídce muzea a depozitáře se účastníci srazu vraceli zpět na louku do Nespek. My Renaultáři jsme se ale rozhodli, že se již zpět do Nespek vracet nebudeme a rozjeli se tak do svých domovů.

Po příjezdu domů jsem se ale ještě zastavil v mycím boxu, abych hadicí s vodou opláchl nejhorší bláto a špínu z auta. Citroenáři jsou opravdu příjemní lidé a jsem rád, že jsem je mohl poznat. Akce se tak z mého pohledu vydařila rozhodně jsem tedy nelitoval své účasti. S pořadatelem jsem se dohodl, že se někdy v budoucnu opět společně setkáme na nějaké další akci.

Pavel Vyplér







## 10. sraz značkových klubů

Dne 28. září 2013 se uskutečnil již 10. sraz značkových klubů. O akci jsme věděli již od poloviny prázdnin a moc jsem si přál se této akce účastnit. Důvodů proč jsem si řekl, že na tento sraz pojedu bylo více. Věděl jsem, že akci pořádá spřátelený Simca klub a že místo srazu na Sázavském ostrově v městě Sázava je jen asi 40 km od Kolína.

Několik dní před sobotou jsem se domluvil s ostatními účastníky jedoucí z Kolína. Celkem se nás tedy na dohodnutém místě na okraji Kolína v sobotu ráno sjeli čtyři auta. Renault Dauphine Gordini s Jirkou Holinkou st a Petrem Šimonem, Saab 96 s Honzou Čábelkou a jeho rodinou, Zdeněk Nohejl s Chyslerem 2L a moje maličkost s R12. Cestou, v Jindicích, se přidal Radek Štástka s rodinou s R9 a v Uhlířských Janovicích se přidal Ivan se Simca 1300. V této sestavě jsme pokračovali v koloně až do Sázavy na Sázavský ostrov.

Na místě již bylo několik veteránů různých značek a celé dopoledne přijížděli další účastníci. Počasí bylo po celý den nádherné. Z našeho Renault Car Clubu přijel ještě Vláďa a Jiřina s R8, Jiří Louša s R15TL a Petr Majvald s rodinou. Dopoledne jsme měli dostatek času na prohlížení vystavených vozů. K vidění byly například značky Fiat, Mercedes, Simca, Audi, Saab, Citroen, Škoda, Lada, Tatra a další. Při příjezdu dostal každý účastník hlasovací lístek do soutěže elegance, na kterém vyplnil v kategoriích 50. léta, 60. léta, 70. léta, 80. léta a 90. léta nejhezčí vozidlo.

Před 13. hodinou jsme se společně seřadili na spanilou jízdu, která nás za doprovodu příslušníků veřejné bezpečnosti zavedla na nedaleký hrad Český Šternberk, kde jsme si hrad mohli prohlédnout. Spanilá jízda byla nádherná. Mám vždy takový krásný pocit, když se mohu dívat na spoustu podobně starých aut před sebou a do zrcátka za sebou. Jako kdybych se na tu chvíli vrátil o těch 30 nebo 40 roků nazpátek do dob, kdy tyto naše autíčka jezdila v každodenním provozu.

Prohlídka hradu trvala asi hodinu a byla velice poučná s krásným výkladem. Po prohlídce hradu jsme se opět vrátili do Sázavy. Čekalo nás vyhodnocení soutěže elegance. Vítěz v každé věkové kategorii byl ohodnocen pamětním pohárem a diplomem. Nikdo z nás si nedělal žádné iluze, že by se mohl umístit. Bylo tak pro nás Renaultáky velkým překvapením, když v kategorii 50. léta vyhrál soutěž elegance Jiří Holinka starší se svojí Renault Dauphine Gordini. Všichni jsme tak Jirkovi pogratulovali k nečekanému vítězství. Po vyhlášení vítězů v soutěži elegance u ostatních kategorií jsme si krátce ještě popovídali a vzájemně se rozloučili, nasedli do svých autíček a rozjeli se k domovům. Pořadatelé ze Simca klubu připravili opravdu krásný sraz s pěkným programem. Užili jsme si opravdu pěkný den a těším se, že se nás za rok setká na tomto srazu opět více.



Pavel Vyplér







## Klubové aktuality

V souvislosti s blížícím se koncem roku je naší povinností seznámit vás s výší členských příspěvků, které jsou pro rok 2014 ve stejné výši, jako dosud, tedy 400,- (*mládež do 18 let a osoby starší 60-ti let – 300,-*). Částka se skládá z poplatku AČR (200,-; *do 18 a nad 60 – 100,-*) a členského příspěvku Renault Car Clubu (200,-)

Členské příspěvky budou použity na chod klubu (pořádání akcí a pořizování vybavení s tím spojeného, správa webových stránek, pronájem domény a chod diskusního fóra, výroba klubového časopisu, výroba klubových předmětů atd.) a je možno je platit na účet klubu (viz. informace v záložce Kontakty, příp. na Diskusním fóru) nebo v hotovosti na kterékoli z našich akcí.

Číslo účtu klubu je **2800291597/2010**

Do Zprávy pro příjemce uvádějte VŽDY celé jméno a účel platby (např. členský příspěvek, sponzorský dar, srazový poplatek atd.)

### Proč se stát členem klubu ?

Renault Car Club je společenstvím lidí se zájmem nejen o značku Renault, nejen o vozidla historická, ale i současná. Smyslem existence našeho klubu je sdružovat členy, kteří mají právě k výše zmíněnému blízko. Renault Car Club provozuje DISKUSNÍ FORUM na adrese <http://diskuze.renaultcarclub.cz>, pořádá srazy, výlety a různá setkání, vydává klubový časopis RENAULTÁŘ a v neposlední řadě zprostředkovává podporu pro majitele historických vozidel (testace na historickou původnost, retestace apod.).

Členové klubu jsou zároveň členy AUTOKLUBU ČR a mají v rámci svého členství nižší některé poplatky (např. startovné na srazích RCC a některých spřátelených klubů, poplatek za testaci či retestaci historického vozidla apod.). I to je důvodem k tomu, stát se členem Renault Car Clubu.

Časopis Renaultář vydává Renault Car Club. 4. číslo, prosinec 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.