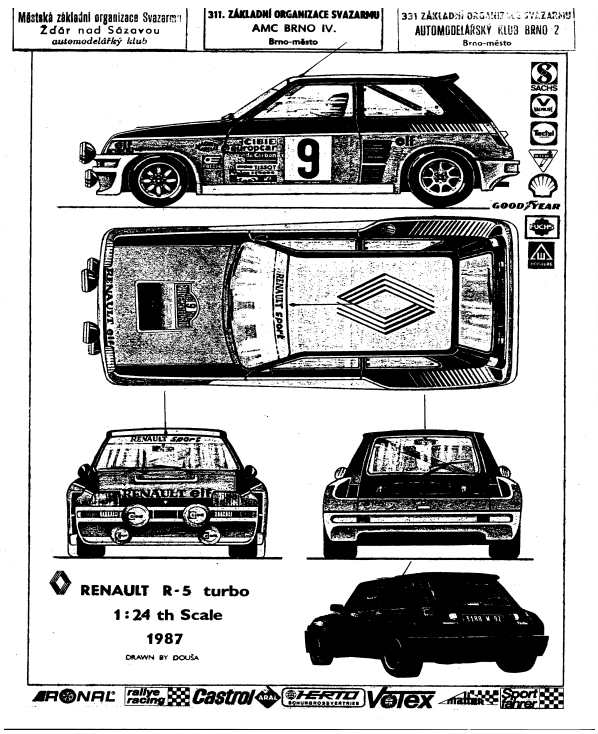
Morava open po třicáté aneb jak ten čas letí.....

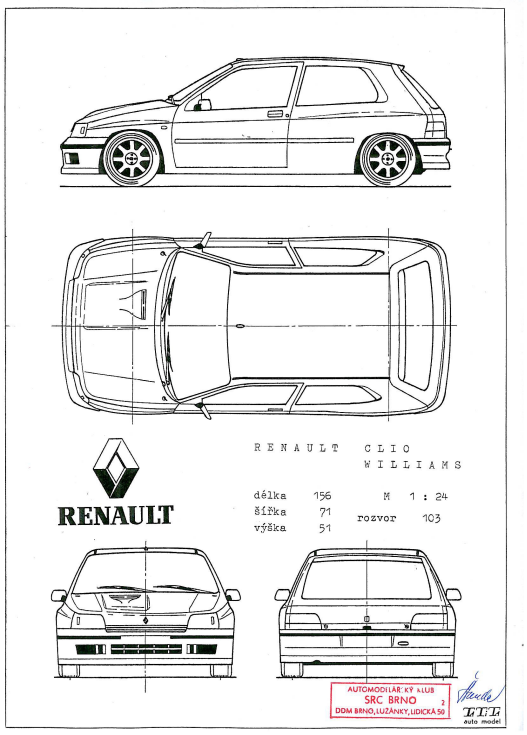
Kdyby mě před třicet lety někdo řekl, že budu psát následující řádky, asi bych to v té době považoval za něco nemožného, neuvěřitelného, neskutečného, bláznivého....., ale náš koníček je tak trochu bláznivý, tak proč ne?

Vraťme se tedy do roku 1984 – to jsme byli na závodech ve znojemském klubu STAMIKAR (Standa, Mirek, Karel) a v mistrovství světa rally vyhrál jednu ze soutěží automobil Renault 5 turbo. Tak jak bývalo u znojemských soutěží zvykem - u dobrého vínka padla jedna velmi nenápadná ale zásadní věta: „Co takhle jezdit Renault Cup“? Na vysvětlení, pro ty z vás co již nepamatují nic jiného než lexanové karoserie a „hotová“ šáska, to znamenalo jen: - sehnat podklady, nakreslit a schválit plánek (viz obr.1), podle kterého se vyřezalo kopyto, a z ní odlila forma. No a pak už jen stačilo udělat karoserii (z epoxidu a skelného vlákna), tuto následně vyřezat, zakytovat, vybrousit, nastříkat (viz obr.3) a pak už jen posadit na šásko (viz obr.5) , aha - to také nemáme, takže navrhnot, vyřezat lupénkovou pilkou (z fosforbronzu), spájet, vzít motor, aha – ten také nemáme, tak hurá do modelářské prodejny pro MABUCHI FT 16 D, máme štěstí zásilka z Japonska dorazila, ...a tak už jen zbývá vymyslet pravidla seriálu, dohodnout se s ostatními kluby a první sezóna R5 turbo v roce 1985 může začít! Ještě vás nenudím? Prvního ročníku se zúčastnilo celkem 31 jezdců a seriál vyhrál J.Švanda před P.Vašákem a J.Rečkem. Nutno říci, že velni oblíbený byl po celou dobu zvolený „závodní systém“, dle rozpisu ploché dráhy, který vždy přinášel velmi napínavé boje prakticky v každé z dvaceti finálových jízd... V prvním ročníku se závody odehrávali na autodráhách v Brně II, Brně IV, Žďáru n. Sázavou a ve Znojmě. V dalších ročnících se postupně se přidal Kyjov, Olomouc, Jihlava a Vítkov (dnes Klokočov) a dodnes si myslím, že na Moravě neexistoval modelář, který by ve svém kufříku neměl model R5, nebo modelář, který by nestartoval v některém ze závodů tohoto seriálu. S postupem času přišel do seriálu i nový model Maxi 5 turbo (ten se však moc neosvědčil), no a samozřejmě jsme později přešli i na lexanové karoserie a to již v provedeni Clio. Také podvozky se léty změnili a poslední typ z dílny R&P se prakticky moc nelišil od SP/32 (viz obr.6)! Snad ještě zbývá dodat, že seriál měl za 22 sezón celkem 26 vítězů v min. 1 závodě a že mezi vítěze patřili např. Horký, Poledna, Reček, Radkovič, Míček st., ...

Obr. 1 První plánek Renault 5t



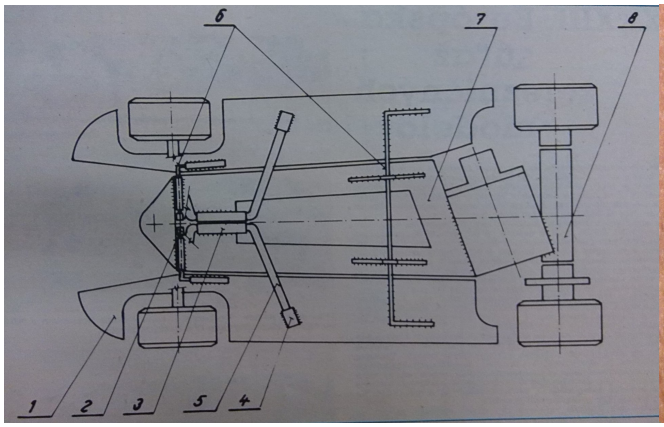
Obr. 2 Plánek Renault Clio



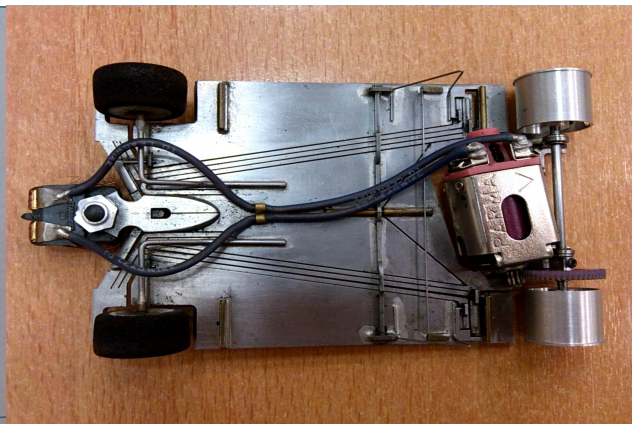
Obr.3 Karoserie R5t z roku 1985

Obr. 4 Karoserie Renault Clio z roku 2007

Obr. 5 Vítězné šásko I. ročníku R5t z roku 1985



Obr. 6 Vítězné šásko z roku 2004



Téměř všechno, pokud se dá 22 let vměstnat do pár předchozích řádků již bylo napsáno, zbývá jen dodat, že začátkem devadesátých let byl seriál přejmenován na Morava open a během jednotlivých ročníků byly postupně přidávány a postupně zase rušeny další kategorie: v roce 1991 jsme začali samostatně vyhodnocovat žákovský pohár, v roce 1992 byla nově přidána kategorie G12 – která se jezdí dodnes, v roce 1993 byla do seriálu přidána i velmi oblíbená kategorie PR/32, která zanikla v roce 2010 pouze proto, že se přestaly vyrábět kotvy 16S a ty nové nic nevydržely, v roce 2005 byla na popud nějakého pana „H“ přidána kategorie F1/28 (viz obr.7) a ta je, především díky týmové soutěži velmi populární dodnes, poslední kategorií, která se jezdila pouze v letech 2008 a 2009 byl Truck cup a mě dodnes mrzí, že jsme ho zrušili.....

Obr. 7 Model F1/28 z roku 2014 aneb návrat J. Schvamachera k italskému koníkovi.....

Dnes cca 10 dnů před startem jubilejního ročníku jsme na prahu nové éry tohoto seriálu a to především proto, že tento 29 let výhradně moravský seriál zavítá na jeden závod i do východočeského města perníku do místního SCRC. Úplným závěrem mi dovolte, abych touto cestou poděkoval všem těm nejmenovaným pořadatelům, rozhodčím, manželkám, přítelkyním, kamarádům, prostě všem, kteří se za tu dlouhou dobu jakýmkoliv způsobem zapsali do historie tohoto seriálu a přispěli tím k jeho popularitě. Do dalších let přeji nám všem především hodně nových závodníků (rekord z roku 1995, kdy se seriálu zúčastnilo 86 závodníků už asi nikdy nepřekonáme), hodně zábavy a díky, že jsem u toho s vámi těch třicet let mohl být.....

Jaroslav Švanda