

# RENAULT CLUB PRAHA

# *Žprávy*



R í j e n 1970. číslo 8.

## VÝLET RENAULT KLUBU.

V sobotu 26. září 1970 jsme se probudili do deštivého rána. Proto i účast na klubovém výletě nebyla příliš veliká. Z místa srazu vyjelo 14 účastníků v 5 vozech R 8 a jeden vůz R4L. Jeli jsme přes Benešov, Tábor, Sezimovo Ústí, Planou, do cíle naší cesty, zámku Červená Lhota. Průvodkyní po zámku, který by i nyní byl příjemný na bydlení, nám byla velmi mladá dávk, která vykládala lezky, zajímavě a humorně. Červená Lhota je původně tvrz obklopená vodou ze všech stran, dříve spojená padacím, nyní pevným mostem. Na rybníku pluly labutě, ochotně konzumující náš oběd o který jsme se s nimi vzhledem k jejich přítulnosti dělili. Dále jsme šli na procházku po břehu jezera, v jehož středu zámek stojí.

Na zpáteční cestě jsme navštívili zahradu a hrob Dr. E. Beneše v Sezimově Ústí. I zde, tak jako v Červené Lhotě již občas zasvitlo sluníčko a ozářilo krásně zbarvené listy stromů, které již začínaly oblékat podzimní šat. Dále jsme jeli do Tábora, abychom si v místní restauraci pochutnali na jídle z vodních řas. Na všechny se nedostalo, proto si ostatní pochutnali na obědě z tradičních surovin. Po procházce historickými částmi tohoto slavného husitského města jsme odjeli ku Praze. Přes nepříliš pěkné počasí se výlet vydařil a všichni jsme byli spokojeni.

## Ma še ř í i n o v á k l u b o v n í b e s e d a

se koná jako obvykle ve čtvrtek 29.X.1970 v 19.00 hodin v sále kult. domu ZK Tesla, P r a h a 3, Čáslavská 5 s tímto programem:

- 1/ Organizační záležitosti,
- 2/ Promítání motor. filmu /německého/ "Sicherheit" - t.j. o bezpečnostních zkouškách konstrukce vozů světových značek.
- 3/ Technická beseda.
- 4/ Vylosování výherce prémie / v minulé besedě nově zavedené zpestření/ z řad přítomných členů. Neopomeňte si vyzvednout slosovací lístek u presenčního stolku!

## M O T O R I S T I C K É Z A J Í M A V O S T I .

Výměna poškozených dílů stává se často lacinější než jejich oprava.

Již mnohý řidič se zlobil proto, že v opravně montér často poškozený díl prostě vymění, aniž by alespoň učinil nějaký pokus o jeho opravení. "Lidi jsou moc pohodlní- a mimo to náhradní díl je mnohem dražší a tak se neopravuje, ale vyměňuje - a to samozřejmě k tíži naší kapsy", myslí si každý.

Ve většině případů je to ale chybný závěr, protože výměna bývá často lacinější než oprava. Náhradní díly jsou na skladě /rekak.pozn.-neplatí o ČSSR/ a montérovi postačí vadný díl demontovat a nový namontovat. Naproti tomu taková oprava- pokud by byla vůbec v tom kterém případě možná - může trvat třeba celé hodiny, spotřebuje



mnoho pracovního času a tedy i mnoho mzdových nákladů. Rovněž není správné se domnívat, že ppravná na náhradních dílech více vydělá. Právý opak jest skutečností, obvykle by získala více právě opravováním jednotlivých dílů. Od dodavatelů náhradních dílů obdrží jen procentuelní srážku z ceny /pozn. redak.: v ČSSR nakupuje náhradní díly dokonce v maloobchodní ceně/, kdežto na opravě by se sama podílela. Jestliže se proto ještě stále někde trochu opravuje, pak to má jen dvě příčiny: jednak konservativnost některých pracovníků, pro které neexistují dosud žádné náhradní díly, pokud lze ještě něco se starým dílem provést, jednak nedostatečná kvalifikace některých montérů. Nejsou totiž specialisty pro nejrozličnější díly a výrobky, /týká se zejména opraven pro všechny značky aut/. Tito musí být teprve na takové specialisty doškoleni, při čemž náklady doškolení se brzo opravně vrátí zpět ve formě snížení nákladů na opravy. Řidiči neměli by tedy pomýšlet jenom na opravu vadných dílů, ale vyžadovat výměnu za nový náhradní díl. Potom mají totiž plnou záruku, že závada byla odstraněna správně a natrvalo. Náhradní výměnné díly nemusí být vždy jen nové tovární výrobky, ale též takové, které byly opraveny specialisty v odborné dílně a speciálním nářadím, které umožňuje odstranit závady naprosto spolehlivě a to zejména takové závady, které by v normální dílně opravoval montér za mnohonásobek času.

Podle Austro motor 11- 1969.

### V ě t r á n í \_ v o z u \_ a \_ o n e m o c n ě n í \_ o č í .

U téměř všech novějších modelů vozů vyskátuje se systém větrání vozu spočívající v přidavném přívodu přímého vzduchu do vozu regulovatelnými větracími otvory. Tyto bývají obvykle vyvedeny v přístrojové desce vozu v podobě kruhových otvorů, jejichž uzávěry umožňují regulovat sílu a směr proudu vzduchu, nejčastěji se vyskytují u francouzských vozů v podobě mřížek s lamelami. Na rozdíl od systému vytápění proudí venkovní vzduch těmito přívody více či méně přímo dovnitř vozu a to při jejich plném otevření již při rychlosti 80km/hod. s náležitou prudkostí. Tento přívod chladícího vzduchu může být za horkých dnů zvláště vítaným, když je proud vzduchu nařízen přímo do obličeje. CO však řidič motocyklu už dávno zná jako škodlivé a chrání se proti tomu použitím brýlí, tomu se nyní vystavuje nic netušící řidič vozu v domněnání, že přece sedí chráněn uvnitř vozu. Je nutno si při tom však uvědomit, že při tomto způsobu větrání není po delší dobu působící tlak přiváděného vzduchu pro oči přijatelný stejně jako značné znečištění tohoto vzduchu, protože v přívodech použité filtry jsou bez výjimky příliš hrubé na to, aby jimi mohl být zachycován i prach. Takto dostávají se částice silničního prachu a to často pod značným tlakem přímo do očí řidiče a jeho spolujezdců.

Že právě v měsících červenci a srpnu - tedy v měsících zvýšeného turistického ruchu - nápadně stoupá podle zpráv lékařů onemocnění zánětem očních spojivek, souvisí právě bezprostředně s používáním těchto větracích systémů ve vozech. Tato oční onemocnění jsou v souvislosti s jejich drážděním proudem vzduchu a prachu, k čemuž ještě napomáhá intenzivní letní osvětlení.

Pozorováno z hlediska zdravotníků nejsou tedy tyto moderní způsoby větrání přímým přívodem vzduchu na místo řidiče zcela vhodné, protože dovolují nezkušeným řidičům nařídít si proud vzduchu přímo do očí. Při rychlosti kolem 120 km/hod. představuje to sílu, která je schopna cizí tělíska do oka přímo zaseknout. Nic nelze mít proti přímému ochlazení vozu v horkých dnech. Když, ale se k tomu použije i přímého přívodu vzduchu zvenčí, měl by každý dbát o ochranu vlastního zraku alespoň použitím brýlí proti slunci.

Podle Austro - motor 11/1969.



- soukolí k R 4CV - hřídel. kolo s pastorkem. Pornous Miroslav, Praha 6-

- pro 4CV: kompletní motor /s hlavou, čerpadlem/ s převodovkou. Dále  
brzdová hadička, 4 ks poutder svislých čepů, víčko rozdělovače, pěti-  
děrový disk. Jiří Vodička.

- pro 4CV: hřeben řízení	Kčs 105.-	ložiska zd. nohavice	Kčs 85.-
pastorek řízení	45.-	přerušovač blinkrů	82.-
pravá zad. nohavice	350.-	2 hadice k chladiči	36,50
zadní poloosa	160.-	1 hadice k chladiči	15.-
benz.pumpa	165.-	přední silenbloky	132.-
2 zadní tlumiče à 160	----	320.-Kčs	
2 vodící tyče			
zadních pér à 32.-		64.-Kčs	

Celkem Kčs 1559.50

Dále: různá ložiska, 2 klínové řemeny, kovové vložky do dveří a jiné.

Spučastky pro vůz rok výroby 1956. Všechny jdou nové - originál.  
Zeman Oldřich, Praha

Koupím - na Monaquatre z roku 1937: koš diferenciálu neb celý zadní most.  
Edvin Pospíchal, Praha

RENAULT - ZPRÁVY vydává Renault klub Praha.

Adresa: Renault klub Praha, Praha 4, Roztylské nám., pošta 41.

Vychází měsíčně, 10x do roka v nákladu 450 výtisků, pro členy zdarma.

Redakce: ing. S. Sršeň, Praha 3, Šrobárova 1. tel. 741520.

Expedice: ing. J. Kazil, Praha 6, Na pěkné vyhlídce 4.