



Listopad 1970.

Číslo 9.

Přátelé Renaultáři!

Kalendářní rok 1970 ukončíme prosincovou schůzkou, která se z organizačních důvodů koná již ve čtvrtek dne 10.12.1970. Je to termín pro naše schůzky neobvykle včasný, avšak má zas tu výhodu, že nespadá do běžného předvánočního shonu, kdy bývá málo času na poklidné posezení a pobavení v renaultářském kruhu. A chceme též této poslední letošní besedě dát ráz spíše společenský a zábavný, pokud nám budou naše prostředky a síly stačit. Proto bude též vřele vítán každý další příspěvek ať již zábavný neb poutavý kteréhokoliv účastníka. Proto se neostýchejte - vždyť jsme mezi sebou, přátelé renaultáři! A hlavně, přijďte v hojném počtu!

Začátkem prosince obdrží všichni členové ještě pozvánku na tuto schůzku, na které bude již uveden její program. Předtím se ale samozřejmě koná jako obvykle naše pravidelná měsíční klubovní beseda a to:

- ve čtvrtek dne 26.listopadu 1970 v 19.00 hod.
- v sále kulturního domu ZK Tesla, Praha 3,
- Čáslavská 5 s tímto programem:
- 1/ organizační záležitosti,
- 2/ přednáška s.Smolky ze Světa motoru na téma "Testování vozů Renault",
- 3/ technická beseda,
- 4/ vylosování premie - jako v minulých besedách.

Zájemcům o katalog!

Naskytla se nám možnost zajistit pro potřebu členů klubu vydání katalogu náhradních dílů případně dílenských manuálů.

Z archivních výtisků, které má klub k dispozici, případně si vypůjčí a to prakticky na všechny druhy Renaultů by byly ofotografováním pořízeny kopie jednotlivých stran na formát přibližně odpovídající formátu katalogů. Cena jednoho výtisku by byla přibližně 200,-- Kčs. Vzhledem k tomu, že si uvědomujeme, že se nejedná o nízkou cenu, žádáme zájemce o předběžné nezávazné přihlášky s udáním typu vozidla, roku výroby a celého čísla motoru a karoserie.

Pokud bude dostatečné množství zájemců rozešleme Vám závaznou přihlášku a po poukázání příslušné částky/přesná výše Vám bude ještě oznámena/ během 3 týdnů budou katalogy vyrobeny a rozeslány. Předběžné přihlášky posílejte na adresu klubu: Praha 4, Roztylské nám., pošta 41.

Anatomie jednoho pachatele dopravních přestupků.

Ročně 2 dopravní nehody a přesto stále v bílé vestičce. Je to ojedinělý případ anebo se takových vyskytují miliony mezi automobilisty v NSR? Takto se táže dopisovatel Lothar Behr v čísle 9. "Austro-Motoru" v úvodu svého článku ze současné NSR:

"Obžalovaný ze zprošťuje obžaloby pro porušování dopravní bezpečnosti pro nedostatek důkazů. Náklady tohoto řízení jsou k jeho tíži; zdůvodnění rozsudku následuje písemně během několika dnů".

Naprosto obvykle a téměř bez známky jakékoliv účasti pronáší předseda soudu tato slova do soudního sálu a jest zřejmě duchem zcela již vzdálen tomuto případu.

Je čas oběda. Lavice obžalovaných zůstává opuštěna. Důkladná dřevěná lavice čeká na svůj další případ po polední přestávce ve 14. hodin.

Osvobozený mladý muž je obklíčen lidmi, kteří mu potřásají rukama. Elegantní pár manželů jsou zřejmě jeho rodiče. Ale také jeho bratr je ještě přítomen. Obhájce mladíka přijímá jeho děkovný stisk ruky.

"To jste provedl na výbornou, obávali jsme se pane doktore, že s takovým důkazním materiálem nebude soud moci vyslovit zproštění z obžaloby." Také matka mladíka děkuje vřelými slovy obhájci, pouze jeho bratr, vysoký, statný muž, obrátí se ku své ženě s polohlasným upozorněním: "Postarej se o toho mladého reportéra, Ruth; myslím, že si všechno poznamenával!" - Ta to provedla jistě naprosto dokonale. V místním tisku se o tom neobjevila ani jediná řádka. Konečně v téže soudní síni se denně přihodí mnoho podobných případů, které jsou zajímavější.

Maturita, řidičský průkaz a vůz.

Začalo to před 4 lety, když Ralf konečně obstál při maturitní zkoušce. Hned o následujících prázdninách musel získat řidičský průkaz. Řidičská zkouška byla zvládnuta bez obtíží. Dodatečně se zjistilo, že toho dne neodešel žádný z kandidátů řidičského oprávnění domů bez řidičského průkazu. Ralf - 20letý, cítil se být v cíli všech svých přání: měl maturitu a řidičský průkaz! K tomu samozřejmě hned přibyl i auto, dar jeho matky. Ostatně bylo to docela "horké želízko", protože ta "almara" - jak je Ralf často pojmenovával - dělala něco přes 170 km/hod. Ale podle názoru řidiče byla trochu pomalá, raději by měl vůz, který běží alespoň těch 200 km/hod. Ještě nebyl ani celých 5 hodin za volantem, když začal pocítovat talent závodního jezdce. Ačkoliv sám téměř bez jakékoliv řidičské praxe, odsuzoval již ostatní řidiče jako hlupáky a diletanty. Jeho zvyklosti by měly zajímat státního zástupce: následkem pocitu síly mnoha PS a následkem bezmezného obdivu vlastní matky k jeho řidičskému umění, oblíbil si nahánět strach ostatním řidičům. Aby je donutil k vyhnutí, nadjížděl proti nim až na vzdálenost 50 cm. Nebo podobně vytlačoval vozidla až na krajnici. Jinými slovy řečeno: oblíbil si plný plyn a řev mnoha fonů.

Též k pravidlům provozu byl dosti přezíravý: před spolužáky rád vyprávěl o svých "výkonech" při řízení a varování policie přecházel s uštěpačnými poznámkami. Jeho riziko bylo minimální - s vlivnými rodiči v zádech. Penězi - jak se říká se dá všechno spravít.

Na tomto místě mělo by se přerušit hodnocení osobnosti obžalovaného zástupcem žaloby. Dříve než státní zástupce posoudí otázku, zdali má být Ralf hodnocen jako notorický porušovatel dopravních předpisů, nebo jako veškeré právo si osvojující vzbouřenec na silnici nebo jako mladistvý nerozvážený, měla by se dát příležitost psychologovi nahlédnout do duše tohoto mladíka.

Zásadně vzato jsou četné nehody zaviněny Ralfem jen lehčí povahy. Díky Bohu, ne- utrpěli nikdy zranění lidé.

Po prvé: Najetí z boku.

16. dubna 1966 přehlédl přednostní jízdu na hlavní silnici v Porýní a najel do křižovatky do boku jiného vozu. Jen škoda na jeho vlastním voze činila na 1.000 DM. Jako příčinu nehody Ralf mohl dát jenom jediné vysvětlení: přehlédl značku přednostní jízdy na hlavní silnici.

Po druhé: Čelní srážka.

30. září téhož roku narazil svojí "almarou" čelně do protijedoucího vozidla. Protože rychlost obou vozidel byla jen nízká, došlo jenom k věcným škodám. Ralf se totiž při předjíždění ocitl příliš daleko v levé polovině vozovky. Dlouho váhal s tím, má-li předjíždění dokončit nebo ne. Rychlost při srážce byla právě proto malá, protože chtěl v posledním okamžiku upustit od předjíždění. Doslova s překvapující pravidelností pokračují pak další nehody. V r. 1967 to byla další 2 nehody, při nichž pokaždé vozidlo utrpělo škodu kolem 1.000 DM. a v r. 68 a 1969 se přihodilo opět po 2 významnějších nehodách.

/pokračování příště/.

Také tlumiče pérování se opotřebují.

Téměř každý řidič ví, že pneumatiky podléhají přirozenému opotřebovávání. Po 30.000 až 40.000 kilometrů - podle způsobu jízdy, může to být i podstatně dříve. Je profil každého pláště natolik ojetý, že plášť se musí protektorovat anebo lépe rovnou vyměnit. Méně řidičů však naproti tomu ví, že také tlumiče pérování mají omezenou životnost a že se jim mohou stát právě tak nebezpečnými jako jízda s ojetými plášti.

Tlumiče pérování měly by se totiž správně jmenovat "tlumiče výkyvů". Jejich úlohou je totiž nejen tlumit nárazy, kterým jsou vystavena kola při jízdě na nerovné vozovce, ale především zabránit rozkývání celého vozu. Tlumiče pérování tvoří totiž společně s pery pružné spojení mezi karoserií a koly vozu, tedy mezi odpruženou a neodpruženou hmotou. Pro správné sezení vozu na silnici jsou tedy tlumiče pérování prvořadého významu.

Konstrukteři moderních vozů přecházejí stále více od plochých listových per ke spirálovým pružinám, jejichž přirozenou vlastností však jest sklon ke kmitání. Tuto jejich snahu musí vyrovnat tlumič pérování. Na tom totiž spočívá, aby kola neztrácela kontakt s vozovkou a od ní neodskakovala. Sebelepší profil pláště nic nezmůže s tím, když kola opouštějí vozovku následkem defektního tlumiče pérování.

Tlumiče pérování náležejí k nejvíce namáhaným dílům vozu a podléhají proto přirozenému opotřebení. Že by se však zničily náraz, k tomu dochází jen zřídka - a v tom právě vězí zvýšené nebezpečí. Ztrácejí totiž své pro jízdu tak důležité vlastnosti jen postupně a zvolna, takže si řidič na takto zvolna zhoršené jízdě vlastnosti zvykne. Často proto ani nezjistí, že jeho vůz má proti dřívějšímu podstatně větší sklon k rozhoupání. V extrémních případech může však již dojít ke katastrofě.

V cizině je proto již řada servisů vybavena kontrolními zařízeními, které umožňují zjistit správnou funkci tlumičů pérování, aniž by bylo nutno je z vozu vymontovat. Bohužel však tuto kontrolu provádí jenom tehdy, pokud si ji zákazník výslovně vyžádá. V každém případě vyplatí se každému zavčas a pokud možno vždy oba tlumiče na stejné nápravě současně vyměnit, jakmile se jejich funkce zhorší.

MOTORISTICKÉ ZAJÍMAVOSTI.

Zkoušečky autoelektriky.

Slouží k zjišťování závad na elektrické výzbroji motorového vozidla /vadné pojistky, světla, klakson a jiná instalace/. Vložením baterie lze zkoušet el.výzbroj i mimo vůz. Možno zkoušečku použít i ke zkoušení domácích spotřebičů /světla, vařičů šňůr atd/. Dodává se pro napětí 6 nebo 12 V /příp. i pro 24 V/ Cena 39,-- Kčs bez baterie.

Zasílá na dobírku: AMK Felicia klub, pošta Praha 27, schr.3.

MALÝ OZNAMOVATEL.

Prodám - 4 ks pneu 5,50x15, zánovní - ujeto cca 5.000 km.

Lad.Sustr, [redacted]

- blok na 4 CV, v Anglii opravený, a 2 přední tlumiče
Amortex - nové. Dr.Hromasová, [redacted]