

Renaultář



ČLEN AMK SVAZARM ČSR

Č í s l o 8

Ř í j e n 1971

Vážení a milí renaultáři!

Velmi se omlouváme za náplň minulé členské besedy. Z technických důvodů nám doopravdy nebylo možné dodržet stanovený program. Prote nám toto nedopatření promínte a věřte, že se vám v příští besedě budeme snažit vše vynahradit. Proto vás všechny tímto zveme na

Členskou besedu,

která se koná 28.října 1971 v 19,00 přesně v sále ZK Tesla v Praze 3, Čáslavská 5.

Na programu budou tentokrát tři motoristické filmy a navíc, již minule slibovaný reportážní film z našeho letošního srazu "Rallye Svratka 1971". Pořad doplníme několika zprávami a hlavně populární technickou poradnou.

Důležité upozornění všem majitelům vozů R8 a R16 !!!

Vzhledem k tomu, že v poslední době je dosti velká poptávka po technických textech a také proto, že vydávání těchto textů je zatím pro nás dosti obtížné a nemáme také nejnovější podkladové materiály /katalogy a p./ a také proto, že dosud nevlastníme dílnu, kde bychom mohli zájemcům názorně předvést, jak si na voze případně provést opravu - rozhodla rada klubu na návrh technické komise uspořádat dvě technické besedy, týkající se speciálně pro vozy R8 a R16 a sice:

1. technická beseda pouze pro majitele R8 dne 11.listopadu t.r., je to ve čtvrtek v 17,00-18,30 h.,
2. technická beseda pouze pro majitele R16 ve čtvrtek 18.listopadu v 17,00 hodin.

Obě besedy se konají v sále ZK Tesla, Praha 3, Čáslavská 5 pod vedením členů technické komise rady klubu. Majitelé těchto dvou vozů /typů/ necht' využijí této příležitosti!



S lítostí v našich srdcích oznamujeme našemu členstvu, že nás navždy opustil dlouholetý člen a funkcionář, bývalý obětavý redaktor našeho Renaultáře Ing. Stanislav Š r š e ň. Zemřel po krátké nemoci 6.října t.r.ve věku 57 let a pohřeb měl v pondělí 11.října v krematoriu ve Strašnicích. Odešel nám poctivec dobrého srdce a obětavý přítel i kamarád.Čest jeho památce!

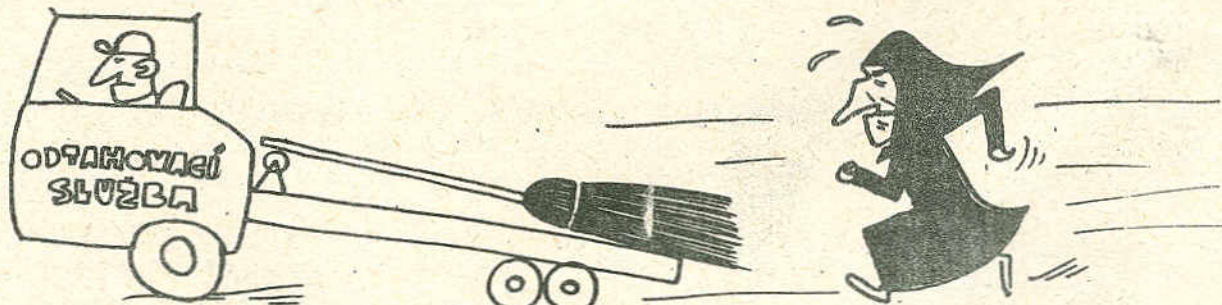
VYHLÁŠKA 80

Doufáme, že všechny vaše kilometry přes prázdniny a dovolené byly pro vás všechny jen kilometry šťastné. Určitě je to tím, že ovládáte vše

z pravidel silničního provozu a celou vyhlášku - osmdesátku! A znáte vyhlášku č.42, která mění a doplňuje naši osmdesátku? Pokud ne, honem si ty neznalosti doplňte, abyste nepokazili svou soukromou jízdu bez sebemenší nehody. Většina doplňků se týká jízdy na vícepruhových vozovkách:

- 1/ Vyhláška 80 nám říká - "Řidič smí předjíždět, jen není-li sám předjížděn" - dále se připejuje toto znění "to neplatí na silnici s vozovkou o dvou nebo více jízdních pruzích v jednom směru jízdy, jsou-li jízdní pruhy na vozovce vyznačeny a je-li předjížděn v jiném jízdním pruhu, než v kterém sám hodlá předjíždět!"
- 2/ Na silnici s vozovkou o dvou i více jízdních pruzích v jednom směru jízdy
 - a/ smí řidič, který hodlá ihned nebo brzy po předjetí opět předjíždět další vozidla, zůstat v jízdním pruhu, který zaujal, pokud tím nepřekáží v jízdě rychleji jedoucím vozidlům;
 - b/ za předjíždění se nepovažuje, jedou-li řidiči v jednom jízdním pruhu rychleji než řidiči v druhém pruhu, vyžaduje-li hustota silničního provozu, aby řidiči motorových vozidel jeli v jízdních pruzích souběžně;
- 3/ Předjíždění je zakázáno: /pouze doplnění/
 - a/ dává-li řidič, jedoucí vpředu znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjíždět vpravo, případně nelze-li předjet v dalším volném, na vozovce vyznačeném jízdním pruhu v téže směru jízdy;
 - b/ mělo-li by se předjet vozidlo, které samo předjíždí jiné vozidlo, nelze-li předjet v dalším volném, na vozovce vyznačeném jízdním pruhu v téže směru jízdy!"
- 4/ Vkládá se nové nařízení - § 20a, který zní:
na železniční přejezd, na němž pomalu kmitající bílé světlo uvědomuje účastníky silničního provozu, že se k přejezdu neblíží žádný vlak, je řidič povinen již od vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše 50 km za hodinu.
- 5/ Znamení dávané ukazatelem směru jízdy ponechá řidič během celého úkonu. Na silnici s vozovkou o dvou nebo více na vozovce vyznačených jízdních pruzích v jednom směru jízdy řidič, který při předjíždění nebo zařazování se před vozidla, která předjel, přejíždí z jednoho směru /pruhu/ do druhého, ponechá toto znamení jen do doby, než zaujme místo v tom jízdním pruhu, do kterého přejíždí. Znamení upažením dává řidič vždy jen před zapečetím úkonu.

Další část vyhlášky č.42 se týká provozu na dálnicích. O tom napíšeme příště - dokonce uvažujeme uspořádat edbernou přednášku o tom, jak jezdit na dálnici!



RENAULT



R 15 a 17

FIRMA RENAULT ROZŠIŘUJE VÝROBNÍ PROGRAM

Rezsáhlý výrobní program továren Renault, který nyní sahá od R 4L až po R 16TS s automatickou převodovkou a v tomto rozsahu obsahuje celkem 19 typů vozů, bude v nejbližší době ještě doplněn o dva další základní typy a to R 15 a R 17 v celkem 6 provedeních. Obzvláště pro příznivce sportovních tvarů karoserie zdají se býti navrženy se zřetelem na výkon, styl karoserie a vnitřní vybavení, jakož i současné světové parametry ve vývoji všeobecné tvor-

by automobilů a také proto, že firma Renault nemůže zůstat ve světovém trendu poněkud pozadu - tyto vozy:

- RENAULT R 15 TL - sportovní limusina o obsahu 1,3 l s výkonem 60 koní a maximální rychlostí 150 km/hod.
- RENAULT R 15 TS - sportovní limusina o obsahu 1,6 l s výkonem 90 koní a maximální rychlostí 170 km/hod.
- RENAULT R 17 TL - kupé o obsahu 1,6 l s výkonem 90 koní a s maximální rychlostí 170 km/hod.
- RENAULT R 17 TL - se shrnovací střechou o obsahu 1,6 l a s výkonem 90 koní a maximální rychlostí 170 km/hod.
- RENAULT R 17 TS - kupé o obsahu 1,6 l s výkonem 108 koní a s maximální rychlostí 180 km/hod.
- RENAULT R 17 TS - se shrnovací střechou o obsahu 1,6 l s výkonem 108 koní a s maximální rychlostí 180 km/hod.

Jsem to vozy vysloveně osebitého charakteru a jak odpovídá jejich sportovnímu zaměření - dvoudveřové, vybaveny jsou motory z řady R 12 a R 16, přizpůsobené se zvýšenými výkony. Všechny tyto vozy mají střechy typické pro kupé; jejich zadní široká okna jsou silně sklopena, čímž dodávají vozům tvar "fast-back". Navensky se oba dva základní modely liší rozličným provedením boční partie. R 15 má postranní okna protažena daleko vzad až k zadním sleupkům střechy, což mu dodává charakter sportovní limusiny, naproti tomu R 17 dostal prodloužením oken ve dveřích a klínovitým žebrováním vzhled řízného sportovního kupé. R 17 bude též vyráběn jako kupé se shrnovací střechou, ovládanou elektricky. Tyto vozy budou montovány z agregátů, které již nyní jsou k dispozici, ale karoserie a velmi bohaté vybavení byla koncipována speciálně pro ně. Dnes již mnohde praktikovaný systém stavebních dílů umožnil i v tomto případě realizovat rozličné záměry na jednom a totéž podvozku a na téže podlahové skupině, kde budou montovány 3 verze karoserií. Oboje - podvozky i podlahová skupina pocházejí od typu R 12. Tento vůz je totiž z veškerých Renaultů s předním náhonem ten nejsportovnější, přesto však se mu dostane vysokého komfortu pérování. A že už R 12 zvládne vysoké rychlosti, dokazuje R 12 Gordini, který jde až 180 km/hod. Oba modely R 15 a 17 mají přední náhon. Motor leží přitom před a rychlostní skříň za přední nápravou.

A nyní několik slov o výkonech motorů; vyšší výkon motoru ve srovnání s dosud sériově vyráběnými motory o obsahu 1,3 l byl dosažen zejména zvýšenou kompresí na 9,5 : 1 /proti 8,5 : 1 u R 12/. Mimo to bylo změněno i časování otevírání a zavírání ventilů a navíc byl namontován dvojitý spádeový karburátor.



Také motor z R 16 TS použitý v R 15 TS a v R 17 TL obdržel poněkud vyšší kompresi a sice 9,25 : 1 proti 8,6 : 1 u R 16 TS. Také zde byly načasovány jinak ventily, čímž stoupl výkon o 7 koní. De R 17 TS menuje se pak nově vyvinutá verze R 16 TS; tento motor pracuje s elektricky ovládaným vstřikovacím zařízením Bosch. Ostatní techn. data odpovídají zcela motoru R 12 Gordini vč. kompresního poměru 10,25 : 1. Všechny modely R 15 a R 17, případně jejich varianty jsou vybaveny seriově dvoukruhovým brzdovým systémem s podtlakovým posilovačem brzdového účinku a omezovačem brzdového účinku na zadní kola v závislosti na zatížení vozu. Modely R 15 TL, R 15 TS a R 17 TL mají vpředu kotoučové brzdy a vzadu bubnové. R 17 TS má kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech. Kromě toho má poslední zmíněný model i pětirychlostní převodku. Všechny varianty R 15 a 17 mají řadící páku na podlaze. Originální řešení si dovelili technici a konstruktéři firmy Renault u nárazníků. Nárazníky jsou totiž u většiny evropských vozů - jak je všeobecně známo - v různých výškách. U R 15 a 17 vzal se na tuto skutečnost zřetel tím, že nárazník uzavřeného tvaru přibližně ležaté elipsy byl přímo vkomponován do zadní partie vozu a tak vznikla na jeho zádi vlastně nárazníková plocha! Jinými slovy řečeno, neexistují více u těchto modelů nárazníky v dosavadním slova smyslu, ale plocha, nebo správněji rám, který vpředu v sobě zahrnuje reflektory a masku chladiče, vzadu pak tabulky poznávací značky. Přední nárazníkový rám je kovový, zapuštěný do silného gumového profilu, který lehce vyrovná případný náraz. Dva velké gumové terče ještě zvyšují tuto schopnost absorpce nárazníkového rámu. Vzadu je nárazníkový rám z polyesteru. Oba nárazníky nejenže skýtají plošnou ochranu vlastnímu vozu /tedy R 15 a 17/, ale přispívají značnou měrou i k tomu, že případné poškození na druhých vozech je co nejmenší.

Renault R 15 a R 17 představí se poprvé veřejnosti na letošním říjnovém autosalonu v Paříži a do prodeje ve většině zemí Evropy přijdou až na jaře 1972. O cenách těchto vozů nejsou zatím k dispozici žádné informace.

/Ze zahraničních pramenů přeložil dr. B. Delanský/

Teorie pro kočku

/pokračování/

Posledně jsme si zde psali o bytí nebo nebytí teorie. Víme, že to objevení Ameriky není, ale důkazy jste museli uznat i Vy, že teorie je nutná i pro laika.

Myslím, že taková teorie zaujme každého zvláště proto, poněvadž to znamená usporu peněz a šetření vozu. Takovým případem teorie v praxi je otázka čištění vzduchu, který přijde do motoru. První majitelé 4 CV - byla to serie vozů r. 68-69 zjistili, že jejich vůz má čističe 2. Jeden papírový, jeden olejový. Jiné serie měly filtry pouze olejové - typy R8 pouze papírové. Byly vozy 4 CV lépe vybaveny, nebo potom továrna šetřila na vybavě? Ne šlo pouze o to, že jsme koupili vozy, které byly určeny pro prašný provoz - údajně pro Afriku! K normálnímu provozu stačí pouze jeden filtr, samozřejmě dobře ošetřovaný.

Proč ale teorie? Rychlost vzduchu, který proudí difuzerem karburátoru ve vyšších obrátkách motoru se pohybuje až 150 km rychlostí za h. Takový proud vzduchu je schopen unášet sebou nejen drobný prach, ale i značně velké kusy kamínků, písku a hlavně městského popele. Necháme-li proudit tyto nečistoty do motoru volně, je ohrus válce větší až 17krát!

Opetřebení motoru, nejen válců, je přímo úměrné rychlosti vzduchu, který proudí karburátorem a také směrem, jak vzduch proudí. Te bychom se dostali až do oblasti teorie nezáživné i když nutné.

Zůstanme u našeho případu. Postavíme-li proudícímu vzduchu jakoukoliv hráz do přímého směru, to už znamená určité očištění. Ostatně olejový čistič není nic jiného než využití změny proudu vzduchu. Částičky nečistot s proudícím vzduchem narážejí na hladinu oleje, vzduch se odráží o 180 stupňů a jde do karburá-

ce, nečistota setrvačností vnikne do oleje, odkud již nemůže ven. U papírového čističe dochází k retaci protékajícího vzduchu, kde těžší části zůstávají na papírové vložce a čistý vzduch vniká do motoru. A proč o tom píšeme?

Chcete-li urychleně opotřebit motor, nekontrolujte hladinu oleje v čističi nebo nčistěte nebo neměňte papírovou vložku u vozu R8. Už víte, proč o tom píšeme a proč ta teorie?

Váš Jirka Beneš

naš malý oznamovatel

PRODÁM na Renault-Dauphine: kompletní palub. desku, benzinovou nádrž, 2 ks pneu 5,60-15, skoro nové a další. Bezděkovský, Praha 9,

KOUPÍM emblém na R 4CV nový i starší. J. Soukup,

PRODÁM katalogy náhr. dílů na R 4L, R 10 Major typ 1190, dále na Renault-Dauphine + Gordini. Techn. manuál na R-Dauphine. Dále prodám 6V nabíječku 2,5 Amp., 3 ks pneu 4,00-8,00 vhodné pro přívěsný vozík /za kus 40 Kčs/. Martin Rezsypal, redakce Renaultáře.

KOUPÍM klikovou hřídel na R 4CV. Votlučka,

PRODÁM větší množství náhr. dílů na R 4CV za celkovou částku asi 3.000 Kčs. K. Růžička, Praha 5,

KOUPÍM stírací kroužky pro R 4CV 4 ks, sadu pánví k ojnícím na 1. přebroušení. B. Růžička,

PRODÁM 2 ks nové světlomety na R8. Inž. Bednář, Praha-Spořilov, Roztyl-

PRODÁM na R 4CV: tachometr Kčs 520.--, rozety "2 - 66.--, 2 ks rámečky 240.--, 2 ks prachovky svislých čepů - 3.--, 2 ks ráfky 5ti dířové 240.--, 2 ks ramínka stíračů 83,80, nárazník 215.--, 3 klíňové řemínky 12,90, 7 ks prachovky tlumičů 63 Kčs. J. Hanlovec, Praha 6, 26051

PRODÁM na R 4CV 1 nové pneu + duše na 3dřerované disky + 3 matky, dále techn. popisy č. 1 až 28, skoro novou plachtu /šitá na míru/, dále prodám náhr. díly a příslušenství - seznam zašlu! V. Moravec,

U P O Z O R N Ě N Í : Od příštího čísla našeho časopisu bude klub za každý inserát, který bude otištěn, požadovat minimální poplatek, který nám pomůže uhradit náklady na vydávání /tisk/ časopisu!



Opakujeme výzvu z minulého čísla. Stále hledáme mezi členstvem dobrovolné hudebníky, kteří nám chtějí pomoci při záverečné roční besedě v prosinci, kde se hodláme mezi sebou dobře pobavit. Hlašte se na členské besedě nebo na tel. 275783 Z. Šebesta ml. Uvítáme i umělce z jiného oboru - imitátory, recitátory, kouzelníky a pod.

RENAULTÁŘ - vydává pouze pro své členy značkový klub Renault Praha, pošt. schránka 385, obv. pošta Praha 1. Pro členy klubu zdarma. Za redakci odpovídá Martin Rezsypal, Praha 3, Fibichova 5, který také přijímá příspěvky a inserci do časopisu.

sportprint - 846/71