

# RENAULTÁŘ



Zprávy značkového klubu Renault Praha • člen AMK SVAZARM Praha

č í s l o 8

říjen 1972

Po měsíci září se ujmul vlády říjen, a s ním dostáváte do svých rukou zbrusu nové, velní toužebně očekávané, číslo "Renaultáře".

## RADA KLUBU ZDRAVÍ

všechny své příznivce a členy klubu, a velmi se omlouvá všem věrným renaultářům, že se nepodařilo zajistit náhradní sál pro zářijovou schůzi. Díky několika obětavcům se však tento nezdár již nebude opakovat, a do konce roku zbývající tři schůze se budou konat, a to v malebném prostředí Riegrových sadů, ve světoznámé restauraci

### „U Šretrů“

tedy v místě, které je mnohým z nás známe, neboť se tam v minulosti již konaly naše členské besedy. Jsou také známy termíny, kdy se sejdeme.

Proto si rezervujte čas a dobrou náladu na tyto dny:

31. října, 28. listopadu, 28. prosince, začátek v 19,00 hodin!

Rada klubu upozorňuje na 28. listopad, kdy naše beseda bude mít slavnostní ráz bude totiž

## VÝROČNÍ ČLENSKÁ SCHŮZE

na které bude zvolena na příští funkční období nová Rada klubu. Dosaďovací rada provede celkové bilancování činnosti klubu za letošní rok, závěr výroční členské schůze bude patřit diskusi, ve které se každý, kdo bude chtít, bude moci vyjádřit k různým klubovým problémům. S letošním rokem se členové klubu rozloučí na poslední prosincové besedě, která bude mít humorný ráz, a bude na ní hodně dobré zábavy, o kterou se postarají členové kulturní komise. Kdo z členů by jim chtěl pomoci, nechtě se hlásí u kulturní komise.

### PROGRAM ČLENSKÉ BESEDY PROGRAM ČLENSKÉ BESEDY PROGRAM ČLENSKÉ BESEDY

Rada klubu podá členstvu zprávu o organizačních záležitostech. Jaké bude její další složení? • Promítání motoristických filmů. • Osvědčený team našich techniků předvede exhibici svých znalostí, čili  
• technická poradna.

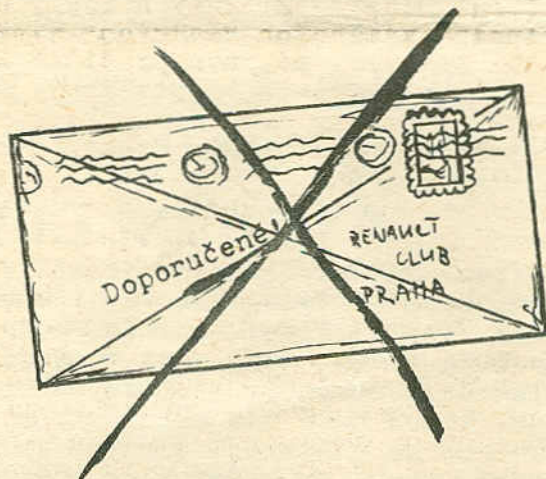
Nezapomeňte tedy v úterý 31. října, v restauraci "U Šretrů" /v 19,00/.



## ...konala se schůze Rady klubu...

A na ní se mnoho kouřilo, dumalo, přemýšlelo. Situace, v níž se klub ocitnul, když neměl kde pořádat schůze, dala popud k čilejší práci a klubové činnosti. "Vejboři" kritizovali, zlepšovali, hodnotila se práce pořadatelů na našem srazu, ocenila se pomoc dobrovolníků z řad účastníků srazu a jejich hostů. Nemělo by velkou cenu se nyní podrobně rozepisovat o této akci. Na členské schůzi se bude ještě v této souvislosti o srazu hovořit. Je však jak nutné, tak vhodné, aby se každý z nás zamyslel nad některými problémy, a pomohl je vyřešit. Jak jistě víte těch problémů je až nad hlavu. Příkladem by se mohla inzerovat naše stará klubová bolest - dílna. Pevně věříme, že i tento problém vyřešíme. Je ale potřeba, aby pomohli všichni. Zvláště nyní, když z Rady klubu odešlo několik členů. Z funkce redaktora časopisu odešel Martin Rozsypal, předseda klubu Zdeněk Šebesta je nemocen, a vpravdě řečeno řídí práci výboru z nemocnice, neboť k jeho hlasové indispozici přibyla ještě ošklivá zlomenina nohy. Dr. Bob Dolanský nemůže vzhledem k svému zdravotnímu stavu již zastávat tak velké množství práce. Rada klubu proto hledá nové ochotné renaultáře, kteří by rádi pomohli. Potřebujeme ale takové, kteří by pomohli doopravdy, a ne se hráli "na výsluní", těch je, bohužel, mezi námi ještě dost! Vzhledem k blížícímu se konci roku se Rada klubu zamyslela nad kandidátkou pro volby pro příští funkční období. Nezávazně jsme vybírali, navrhovali, a i škrtili. Členů má klub dostatek, a vyhovět přes 400 renaultářům, to není maličkost, a Rada klubu nechce, aby celou činnost organizace "táhlo" 6 lidí! Proto vyzýváme všechny klubové kolegy, přijďte, máte-li zájem, pomůžete dobré věci!

Náš jednatel, Vláda Trojan, prosí členy klubu, kteří budou posílat dopisy na naši poštovní schránku, aby nepsali na obálku  
" D O P O R U Č E N Ě ",  
protože schránka se potom musí vybrat vždy do 14.00 hodin, což je někdy vzhledem k pracovní době dost obtížné!  
Děkujeme!



Změna v redakci  
Nový nástupce M. Rozsypala Zdeněk Šebesta mladší se omlouvá za sníženou kvalitu tohoto čísla. Byla zaviněna velmi krátkou časovou lhůtou, protože redaktor převzal funkci teprve minulý týden. Dal se ale slyšet, že příští Renaultář bude dle jeho slov "vyšperkovaný", a jestli to tak nebude, tak se jako vyučený sazeč propadne hanbou a půjčí si otcovo auto, což mu hned přítomní kolegové renaultáři důkladně rozmluvili, a schovali klíče od vozu s odůvodněním, že jejich "osmička" se ještě nemusí dávat do šrotu! Nová adresa redakce je: Z. Šebesta ml., Jana Zelivského 3, Praha 3.



V současné době šíří se dodávky těchto nových typů Renaulta na evropských trzích, když ve Francii byl tento typ oficiálně předveden již počátkem tohoto roku. Již tehdy byl tento nový vůz přijat odborným tiskem s velikým ohlasem a již nyní je naprosto jasné, že tento vůz je jedním z nejvýznamnějších kandidátů na titul "Automobil roku 1972".

Účastníci našeho srazu v Anině v červnu t.r. měli možnost díky ochotě Výzkumného ústavu motorových vozidel prohlédnout si tento vůz v provedení R 5 TL tzv. "in natura". Protože ne všichni členové klubu byli na tomto srazu přítomni a naopak jistě většinu členů bude zajímat několik technických dat, případně zkušeností z krátkodobého testu tohoto vozu.

Renault 5 je dodáván na trh nyní ve 2 základních verzích, a to jako R 5 L s motorem o výkonu 33,5 HP DIN nebo R 5 TL s motorem o výkonu 43 HP DIN. Tento model vyplňuje tedy mezeru ve výrobním programu továrny Renault mezi modely R4 a R6. Pokud se týče motoru a konstrukce podvozku neposkytuje R 5 téměř nic nového, čili vychází z mnohonásobně osvědčených principů typu R 4 a R 6. Naprosto nově je naproti tomu koncipována karosérie. Nejběžnější jsou zatím tyto 2 verze navzájem se od sebe lišící motorem a vybavením, i když další verze s motorem 845 cm a s případně upravenými motory Gordini nedají na sebe jistě dlouho čekat.

Lacinější R 5 L je vybaven motorem o obsahu 782 ccm odvozeným od typu R 4, který mu dává 33,5 HP DIN. Verze R 5 TL je opatřena motorem 956 ccm o výkonu 43 HP DIN, který je převzat z typu R 8 a shodně s ním má pětkrát uložený klikový hřídel. Oba motory se přidržují osvědčeného principu výměnných "mokrých" vložek váloů. Zatímco u R 5 L je ventilátor chlazení poháněn tradičně klínovým řemenem, je tentýž u R 5 TL ovládán elektro-termostaticky. U obou typů je nyní motor umístěn za přední nápravou a plně synchronizovaná čtyřstupňová převodovka leží před ní. Do motorového prostoru vejde se ještě rezervní kolo. Řazení rychlostí u R 4 L je obdobné jako u R 4 resp. R 6 a řekněme hned, že velmi snadné a přesné. Naproti tomu u R 5 TL slouží k řazení rychlostí normální řadič páka na podlaze uprostřed vozu. Přední náhon, pérování zkrutnými tyčemi a hřebenové řízení jsou dalšími typickými znaky tohoto typu. Celková koncepce podvozku odpovídá u R 5 již osvědčeným typům R 4 a R 6; všechna 4 kola jsou vzájemně nezávisle zavěšena a opatřena radiálními plášti. Následkem příčně uložených zkrutných tyčí pérování zadní nápravy vzniká také zde rozdílný rozvor náprav na levé a pravé straně vozu. Pérování je poměrně dlouhozdvížné. K zabránění bočního vyklánění při projíždění zatáček je na přední i zadní nápravě namontován zkrutný stabilizátor. R 5 L má na všech čtyřech kolech bubnové brzdy, kdežto R 5 TL pouze na zadních kolech, kdežto vpředu diskové. Ruční brzda působí u R 5 L na přední kola, u R 5 TL na zadní kola. Oba modely jsou opatřeny omezovačem brzděného tlaku na kola zadní nápravy.

Poprvé u R 5 /nepřihlíženo k typům R 15 a R 17/ byl opuštěn princip 5 dveřové karosérie. R 5 je stavěn výlučně jako třídveřový. Při návrhu karosérie nebyl brán zřetel jen na všechny praktické požadavky moderní karosérie, ale kromě toho podařilo se ještě tomuto typu dát i opravdu odpovídající a líbivý tvar. Přes celkově kompaktní venkovní rozměry působí R 5 spíše robustním než titěrným dojmem. Zvláště nápadné jsou extrémně krátké přesahy karosérie před a za zadní nápravou a také



krátká kapota motoru, která by nemohla být kratší ani při příčné uložení motoru. U R 5 došlo k vědomému zřeknutí se pro Renault typické formy karosérie. Celá čelní partie kolem chladiče skládá se pouze ze tří dílů velmi širokého nárazníku ze speciální umělé hmoty, nad tím z úzké masky chladiče rovněž z umělé hmoty a z dopředu skloněné kapoty motoru. Reflektory nemají žádné obroučky. Renault pokračuje tak v systému započatém u modelu R 15 a R 17 nahradití obvyklé nárazníky velkými nárazníkovými plochami z plastiku odolného před korozí. Při nárazu rychlostí do 7 km/hod. zůstává karosérie nepoškozena. Čelní a zadní partie samonosné karosérie jsou vytvořeny tak, že podléhají snadno deformaci. Samozřejmě oblasti těchto deformací jsou při kompaktních rozměrech R 5 relativně malé, přesto však ochraňují /jak bylo při četných pokusných haváriích dokázáno/ v dostatečné míře proti deformacím tuhý prostor pro cestující. Pohled střechy je tvořen vrstvou speciální umělé hmoty, která tlumí náraz. Tato hmota je přilepena přímo na plech střechy stejně jako polštářování armaturní desky.

Zadní dveře zavěšené na konce střechy jsou drženy v nejvyšší poloze pomocí vyvažovací pružiny. Při jejich zdvižení sklopí se zároveň odkládací deska za zadním sedadlem. Zavazadlový prostor v normálním stavu není příliš velký, po sklopení zadního sedadla a opěradla vznikne však prostor zcela výjimečných rozměrů, v kterém je možno převážet i rozměrnější náklady. Vpředu zavěšené dveře sahají až k opěradlům předních sedadel. Přední jednotlivá sedadla mohou být při nastupování sklopena v celku dopředu; u R 5 L jde o sedadla s tuhými opěradly, u R 5 TL o sedadla s lůžkovou úpravou. R 5 je opatřen moderním a účinným systémem větrání s nuceným oběhem.

Použitím nových materiálů zejména vysoce lesklého plastiku na čalouněných dveřích a bočních stěnách a na okraje látkových potahů sedadel dává vnitřnímu prostoru přívětivý ráz. Vnitřní prostor stačí pohodlně pro 4 osoby a v žádném případě nevzbuzuje dojem sezení v nějakém malém voze. V sedadlech opustil Renault "měkkou tendenci". Sedadla R 5 jsou podstatně tvrdší, než bylo doposavad zvykem, ale dobře anatemicky utvářena. Dávají velmi dobré držení a dovolují dlouhodobé jízdy bez známek únavy. Řízení, řazení a poloha pedálů jsou velmi příznivé a vyžadují minimální vynaložení síly. Řazení však působí pro relativně dlouhé vzdálenosti mezi jednotlivými stupni poněkud málo exaktně. Také dobrá přehlednost celé karosérie přispívá k tomu, že se každý v tomto autě cítí ihned pohodlně a příjemně.

R 5 se řídí příkladně lehce a bez problému, jeho jízdní vlastnosti jsou vynikající a poskytuje pro tuto třídu vozů překvapivě vysoký komfort pérování. Přesto neprokazuje R 5 při rychle střídaných zatáčkách tendenci k příčnému rozhoupání. Hlučnost vozu při jízdě je poměrně nízká /s velmi omezeným šumem vzduchu na karosérii a s omezeným sklonem k drnčení karosérie/. 43 HP obstará vozu dostatečný temperament. Maximální rychlost je továrnou udávána 135 km/hod. a měla by být u dobře zajetých vozů lehce překročitelná. Třetí rychlostí lze zrychlovat až téměř na 100 km/hod. O spotřebě nemohou zde být ještě podány žádné přesnější údaje, měla by však ležet mezi 7 až 9 l/100 km. Větrání vnitřního prostoru prokázalo se jako velmi účinné a dobře ovladatelné tak, že se neprojevuje vynechávání předních výklopných dílů oken jako nepříjemné.



R 5 je pouze podle vnějších rozměrů malým vozem. Jeho jízdní vlastnosti a jeho komfort, ale také jeho vnitřní rozměry a vybavení vzbuzují u cestujících daleko více ten dojem, že se jedná o vůz střední třídy, z kterého byl odřezán nějaký ten přebytný kov. Také malé vozy jsou dnes plnohodnotné automobily a R 5 představuje v tomto směru klasický případ. R 5 pokračuje v éře moderního malého vozu, která byla zahájena kdysi minivozy, a to s takovými rozměry, které nebudou moci být tak brzo překonány.

#### Technická data Renaultu 5 TL /v závorce R 5 L/:

##### Motor:

Vodou chlazený čtyřválcový čtyřtákní řadový motor, umístěný za přední nápravou, vrtání /zdvih: 65/72 mm /55,8/80 mm/, o obsahu: 956 ccm /782 ccm/, kompresní poměr 9,3 /8,5/:1, maximální výkon: 43 /33,5/DIN HP při 5500 /5200/ obr/min., maxim. točivý moment: 6,4 /5,3/ DIN-mkp při 3500 /3000/ obr/min., specifický výkon 45 /42,9/ DIN HP/l; pětkrát /třikrát/ uložená kliková hřídel, bočně uložená vačková hřídel s rozvodem řetězem, výměnné vložky válců, spádový karburátor Solex, baterie 12 V/30 Ah, alternátor 360 W /stejnoseměrné dynamo 264 W/, pohon směr: super, výměna oleje po 5 000 km nebo každých 6 měsících.

##### Přenos síly:

Motor vpředu, náhon na přední kola, spojka s membrán. pružinou, plně synchronizovaná čtyřstupňová převodovka, řazení pákou na podlaze /na armaturní desce/, poměr převodů: I 3,67, II 2,24, III 1,46, IV 1,03:1, poměr v diferenciálu: 4,125:1, hnací poloosy s homokinetičnými klouby.

##### Podvozek:

Samonosná karosérie, vpředu nahoře trojúhelníkové závěsy, dole jednoduchý příčný závěs se zkrutnými tyčemi pérování, stabilizátor proti naklánění, vzadu podélné závěsy s příčně uloženými zkrutnými tyčemi pérování a se stabilizátorem, vpředu i vzadu teleskopické tlumiče pérování, řízení hřebenovou tyčí, 3 3/4 obrátky řízení, vpředu diskové /bubnové/ brzdy, vzadu bubnové brzdy, jednobvodový systém s omezovačem brzděného účinku na zadní kola v závislosti na zatížení, ruční brzda působící na zadní /přední/ kola, rozměr radiálních pneumatik 145 SR 13 /135 SR 13/.

##### Rozměry a zátěže:

Rozvor vlevo 2434 mm, vpravo 2404 mm, rozchod vpředu/vzadu 1278/1244 mm, délka/šířka/výška 3506/1525/1400 mm, minimální polokruh otáčení 9,8 m, váha prázdného vozu 760 /730/kg, nejvyšší přípustné zatížení: 1115 kg, váha prázdného vozu v poměru k výkonu: 17,7 /21,8/ kg/HP, obsah nádrže: 41 l.

##### Jízdní vlastnosti:

Nejvyšší rychlost asi 135 /120/ km/hod., zrychlení z 0 na 100 km/hod. /R 5 TL/ asi 20 sec., maximální rychlosti při jednotlivých převodových stupních: I rychlost 0 až 40 km/hod., II. rychlost 15 až 65 km/hod., III. rychlost 25 až 100 km/hod., IV. rychlost 35 až 135 km/hod. Spotřeba 7 až 9 l/100 km.

**VYHODÍM | KOUPÍM | DOSTANU | PRODÁM | DARUJI | SEŽENU | UDĚLÁM**

Za uveřejnění inzerátu se platí redakční režijní poplatek Kčs 5,-.

PŘENECHÁM technické texty na vůz Renault 8.  
p. Lubert, tel. zam. 544 344

PRODÁM katalogy náhradních dílů na vozy Renault,  
sady orig. žárovek a 4 ks radiál. pneu  
155 x 14, zn. Michelin pro R 16.  
p. K. Pollner, [redacted] 324356

PRODÁM na R 4CV nové levé zadní dveře a novou  
přední kapotu.  
p. F. Bureš, [redacted] 4293264 byt  
324502 zam.

PRODÁM R 4CV s poškozeným motorem, jinak ve velmi  
dobrém stavu; nebo koupím zachovalý motor.  
p. K. Kundt, [redacted]  
okres Žďár nad Sázavou

PRODÁM nové náhradní díly na Renault 8.  
Seznam dílů k nahlédnutí u redaktora časopisu.  
p. F. Čurda, [redacted]