

RENAULTÁŘ



Zprávy značkového klubu Renault Praha • člen AMK SVAZARM Praha

Z OBSAHU:

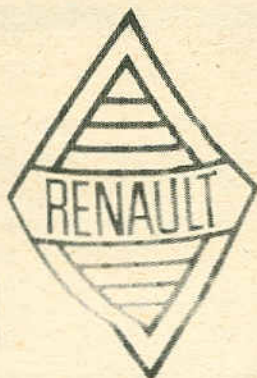
organizační zprávy
testujeme R 15TL
klubový minifejeton
čtyřkaři informují
zajímavosti

Co si přečtete v příštím čísle:

naše nová rubrika
Patron tohoto čísla
vyhláška 32
únava řidiče
tranzistorové zapalování na R 4CV

V á ž e n í p ř á t e l é !

V životě každého z nás, i v životě společenské organizace, jsou chvíle radostné i chvíle smutné. Dnes připadla radě klubu bolestná povinnost rozloučení s věrným kamarádem ze svého středu, který k Vám často a do poslední doby právě na stránkách tohoto časopisu hovořil, a o jehož nynější úroveň se především zasloužil. Loučíme se s kamarádem, který až do nedávné doby řídil naše členské besedy, a který při nich byl vždy iniciátorem poctivé práce a dobré nálady, i pohody pro všechny její účastníky.



číslo 9

11'72



Vydává pouze pro své členy značkový klub Renault Praha, pošt. schránka 385, obv. pošta Praha 1. Za redakci odpovídá Zdeněk Šebesta ml., Praha 3, Zelivského 3, který také přijímá příspěvky a inzerci. Nevyžádané rukopisy redakce nevrací.

Dne 14. listopadu 1972 v ranních hodinách podlehl ve věku 49 let zákeřné chorobě dlouholetý člen a v posledních 4 letech předseda našeho klubu

Z D E N Ě K Š E B E S T A

Rada klubu stejně jako veškeré členstvo se v hluboké úctě sklání nad památkou toho, který ochotně zasvětil své veškeré mimopracovní úsilí práci v klubu a obětoval jeho členstvu všechny své tvůrčí síly.

Nebylo mu však dopřáno dožítí se životního jubilea 50 let, které náš klub chtěl využít k veřejnému ocenění jeho zásluh, ale zaskočen neúprosným osudem je nucen vzdát mu poslední poctu dříve za okolností tak bolestných.

Zdeněk Šebesta byl členem našeho klubu od ledna 1967, a záhy projevil svoji nevšední aktivitu, takže byl pověřen již v roce 1968 organizováním celostátního srazu Renault ve Svatce. Kromě řízení celého srazu se stal i ústřední postavou veškerého programu. V této své aktivitě neustal, a v uznání jeho organizačních schopností byl zvolen v lednu 1969 předsedou našeho klubu. Tím začalo čtyřleté období soustavné stabilizace a zvyšování úrovně klubu, pozdvihla se náplň a úprava časopisu, zkonsolidovala se hospodářská situace klubu, zlepšily se společné akce klubu a členská základna dosáhla počtu přes 450 lidí. Za jeho vedení byla činnost našeho klubu vyhodnocena v r. 1971 v rámci soutěže pořádáné Městským výborem AMK ČSR na prvním místě, což bylo především jeho zásluhou.

V poslední době nebylo mu však pro zhoršující se zdravotní stav umožněno zůstat nadále v přímém kontaktu - jak sám říkal - s "renaultářskou rodinou", ale i přes to byl i nadále iniciátorem veškeré klubové činnosti a jeho akcí. Ještě počátkem měsíce října se zúčastnil práce rady klubu na sestavení nové kandidátky rady a její činnosti pro následující funkční období. Nadále se sám žádné klubové práce přes nesporné zdravotní obtíže neodříkal, a naopak prohlašoval:

"Ještě jsem zůstal klubu hodně dlužen z cílů, které jsem si jako předseda předsevzal, především získání vlastní svépomocné dílny, a tyto své úkoly musím úspěšně dokončit!". Ve Zdenkově Šebestovi odešel klubu pracovník nej přednější a nejzasloužilejší; zároveň i přítel a kamarád nejvzácnější. Jeho památka zůstane proto navždy spjata s historií našeho klubu, a bude představovat její nejsvětlejší údobí.

Rada AMK RENAULT PRAHA

▼ PROGRAM ČLENSKÉ BESEDY ▼

Zahájení - volba návrhové a volební komise
Zpráva rady klubu o činnosti
Vystoupení zástupce vyššího orgánu
Diskuse
Volba nové rady klubu
Technická poradna - údržba baterií
Promítnutí filmů

Na členské besedě bude losován benzin!
Dotazy na technickou komisi si předem připravte, pokud možno písemně!



Protože bude jistě velkou řadu našich členů zajímat něco nového o automobilu R 15 TS, uveřejňujeme stručný výtah z velmi podrobného článku, který byl uveřejněn v "Auto moto und sport", sešit 20, 3. 7. 1972.

M O T O R je vodou chlazený, čtyřválcový, 77 x 84 mm, obsah válců 1565 ccm. Kompresní poměr 9,25 : 1, výkon 90 PS při 5500 ot/min. Chlazení nemrznoucí směsí; obsah chladicího systému 5,2 l. Obsah olejové náplně motoru 4,0 l, obsah olejové náplně převodovky 2,0 l. Obsah nádrže na palivo 55 l, baterie 12 V/40 Ah, alternátor o výkonu 400 W.

Odstupňování převodovky:

I.	1 : 3,61
II.	2 : 2,26
III.	1 : 1,48
IV.	1 : 1,03
R.	1 : 3,08

Ráfky 4 1/2J x 13, pneu 155 SR 13. Počet otáček volantů mezi krajními polohami 3 1/2. Váha pohotovostní 995 kg, celková 1325 kg, váha prázdného vozu v poměru k výkonu 11,0 kg/1 PS.

Velikost: délka = 4260 mm, šířka = 1630 mm, výška = 1310 mm. Obsah kufru = 245 krychl. dm /pro srovnání: R6 = 335 krychl. dm, R12 = 356 krychl. dm, R8 = 300 krychl. dm/.

Hlučnost vozidla ve městě:

		53 Phon /dBA/
při 50 km/hod	=	68 "
při 80 km/hod	=	74 "
při 100 km/hod	=	76 "
při 120 km/hod	=	79 "
při 140 km/hod	=	82 "
při 160 km/hod	=	83 "

Pro vaši informaci: max. přípustná hlučnost pro osobní vozy je 84 Phon /dBA/ s tolerancí + 2 dBA měřeno dle ČSN 30 05 12.

Zrychlení:

z místa na 40 km/hod	=	3,0 sec
" 60 km/hod	=	5,3 sec
" 80 km/hod	=	8,3 sec
" 100 km/hod	=	12,6 sec
" 120 km/hod	=	19,2 sec
" 140 km/hod	=	28,8 sec

1 km s pevným startem = za 34,2 sec

Maximální rychlost = 163,6 km/hod při 5700 ot/min.

Rozsah rychlostních stupňů:

I.	0 km/hod - 52 km/hod
II.	10 km/hod - 82 km/hod
III.	18 km/hod - 129 km/hod
IV.	28 km/hod - 184 km/hod /teoretická rychlost/

Spotřeba:

dobrá cesta při 65 km/hod	=	10,9 l na 100 km
" při 80 km/hod	=	12,8 l na 100 km
zatáčkovitá trať	=	11 - 12 l na 100 km
dálnice při 115 km/hod	=	11,4 l na 100 km
" při 135 km/hod	=	13,3 l na 100 km



Celkové hodnocení:

Přednosti: dobře rozvržený vnitřní prostor, poměrně úsporný motor, komfortní sedadla, dobrá jízdní stabilita, dobré jízdní pohodlí.

Zápory: přenášení nárazů nerovnosti vozovky na volant, těžko jdoucí volant v zatáčkách, v tahu motoru hlučný motor.

C e n a : 10 070 DM

Závěrem bychom chtěli říci, že o tomto vozu kolují mnohé "zasvěcené" zprávy různých odborníků. Tento stručný výtah z testu časopisu, který platí za jeden z nejobornějších /Auto motor und sport testuje skoro všechny vozy světových firem/ vám má posloužit k vaší orientaci v záplavě zaručených zpráv z domácích pramenů.

Pokud by byl mezi členy klubu zájem o další uveřejnění podobných mini-testů, napište, rádi je v našem časopise uvedeme.

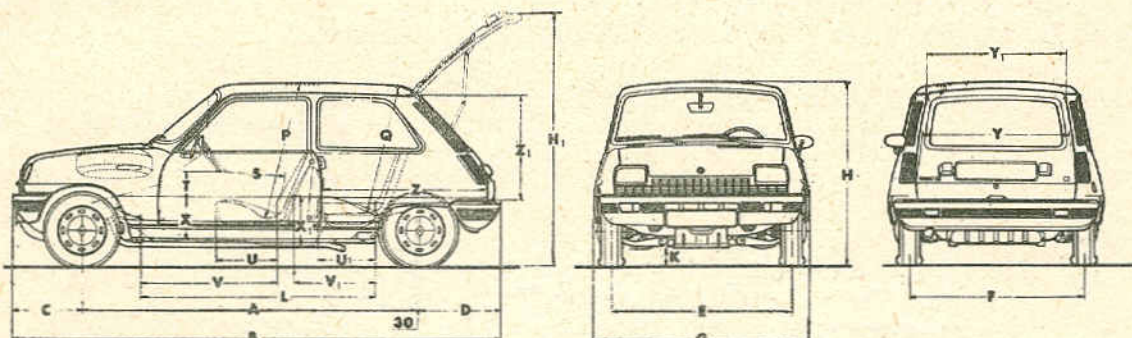
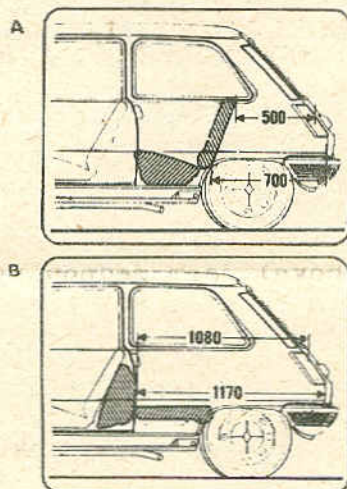
Technická komise.

RENAULT 5 TL

Ještě jednou k Renaultu 5 TL

V říjnovém čísle "Zpravodaje" byl uveřejněn test na R 5 TL. Tento příspěvek do časopisu přeložil dr. Dolanský. Bohužel, uvedené obrázky v té době nebyly ještě k dispozici, proto se členům našeho klubu předkládají teprve v listopadovém vydání "Renaultáře".

Redakce děkuje za pochopení!



A = 2 404 mm, B = 3 506 mm, C = 504 mm, U = 460 mm, U₁ = 465 mm, V = 855-1 005 mm,
D = 588 mm, E = 1 287 mm, F = 1 244 mm, V₁ = 590-740 mm, X = 230 mm, X₁ = 350 mm,
G = 1 525 mm, H = 1 400 mm, H₁ = 2 000 mm, Y = 1 060 mm, Y₁ = 940 mm, Z = 1 170 mm,
K = 187 mm, L = 1 722 mm, P = 967 mm, Z₁ = 800 mm,
Q = 948 mm, S = 330-480 mm, T = 230 mm.

A Zavazadlový prostor ve čtyřmístném uspořádání.

B Po sklopení zadní lavice a opěradla.



Dobrovolní strážci

Pomocná stráž se stala významnou složkou zejména při zajišťování silniční dopravy. Mezi příslušníky PS VB jsou mnozí, kteří už řadu let věnují službě každou volnou chvíli a snaží se také o různá technická zlepšení. Jedním z nich je František Pajer, člen Pomocné stráže obvodního oddělení VB v Říčanech. Svůj vůz Renault vybavil dvěma reproduktory, magnetofonem, zesilovačem a dalšími pomůckami. Pomocná stráž vozidla používá při různých akcích v terénu i při výchově a prevenci úrazů řidičů a chodců.

pch

květy

14. ŘÍJNA 1972

NÁŠ [MINI] FEJETON

Potřeboval jsem jednou vysvětlit kamarádovi jak vypadá Franta Pajer. Bylo to v létě, asi před třema roky, těsně před srazem na Svratce. Ono toho bylo k vysvětlování více, například jak se dostat na místo srazu. Chvilku jsem si lámal hlavu, jak ukázat cestu, a jak nejlépe vypodobnit člena Rady klubu, vynikajícího odborníka na elektrozvukařinu, Frantu Pajera. Hlavou mi bleskl vynikající nápad. Řekl jsem kamarádovi následující: "Čekej od rána na výpadovce. Až se kolem tebe přezene nejmenší Renault, který bude ale dělat největší rámus, jed neustále za ním!". ● Můj přítel nejenže dojel v pořádku a nikde nebloudil, ale vyprávěl nadšeně: "Představ si, ani na jedné křižovatce jsme nestáli. Pan Pajer totiž pořád říkal do mikrofону - vítáme účastníky našeho srazu renaultářů, zveme jejich hosty, pojeďte s námi, budete přímými svědky velkých událostí, nastává převrat automobilismu, Renault se ujímá vlády v motoristickém světě. - No, a na žádné křižovatce jsme nestáli dlouho, všichni nám uvolňovali cestu a děti nám mávaly. Tolik můj přítel, o kterém bezpečně vím, že si nevymýšlí. ● Zní to třeba trochu nadneseně, ale je to fakt. Franta nezná překážek jestliže se jedná o klub. Každoročně naloží do své "čtyřky" několik zesilovačů, na střechu připevní ampliony, a vybourá sedadla, aby se vešlo pár magnetofonů. Potom se snaží nacpat do kapes ty nejnnutnější osobní potřeby. Možná, že kdyby se do kapsy vešla paní Pajerová, tak by se aspoň jednou podívala na sraz. Mnozí si třeba řeknou, že už se takovéhle fanouškovství přehání, a ušklíbou se. Těch je ale málo. Převážná většina členů klubu má Frantu ráda. A ti, kteří odpovídají za chod klubu, ti jsou vděční Frantovi. Proto mu také přejí mnoho šťastných kilometrů bez nehody!

P.S. Díky paní Pajerová, a nezlobte se na Frantu, že si někdy nemáte v autě ani kde sednout!

SOUČÁST	R 4CV	R 5CV	R 4L	R 8
Sada vložek pístů	▲	▲	▶	▶
vymezovací podl. vložek	▲	▲	▲	▶
rozvodná kola	▲	▲	▲	▶
výpustný šroub vany	▲	▲	▲	▶
těsnění krytu vany	▲	▲	▲	▶
setrvačnik	▲	▲	▲	▶
kluzné ložisko klikového hřídele	▲	▲	▲	▶
na spoj hřídele				
kliková hřídel	▲	▲	▶	▶
řemenice klikové hřídele	▲	▲	▶	▶
malé pouzdro na ojnice	▲	▲	▶	▶
ojnice	▲	▲	▶	▶
šroub ojnice	▲	▲	▶	▶
pístní čep	▲	▲	▶	▶
pojistka píst. čepu	▲	▲	▶	▶
1 kroužek pístu	▲	▲	▶	▶
2. kroužek pístu	▲	▲	▶	▶
stírací kroužek 1. typ	▲	▲	▶	▶
stírací kroužek 2. typ	▲	▲	▶	▶
velké ojn. ložisko Ø 37	▲	▲	▶	▶
velké ojn. ložisko Ø 38	▲	▲	▶	▶
Hlavní ložisko kliky Ø 40	▲	▲	▶	▶
Hlavní ložisko kliky Ø 39	▲	▲	▶	▶
vymezovací vložky vůle kliky	▲	▲	▶	▶
zátka krytu ventilů	▲	▲	▶	▶
těsnění krytu ventilů	▲	▲	▶	▶
šrouby hlavy 80	▲	▲	▶	▶
85	▲	▲	▶	▶
105	▲	▲	▶	▶
115	▲	▲	▶	▶
těsnění pod hlavou	▲	▲	▶	▶
vahadlo ventilu	▲	▲	▶	▶
Osa vahadel	▲	▲	▶	▶
misky ventilů	▲	▲	▶	▶
guma ventilů	▲	▲	▶	▶
měsíček. ventil. Ø 6 klínky	▲	▲	▶	▶
měsíček. ventil. Ø 7 klínky	▲	▲	▶	▶
ventil Ø 6	▲	▲	▶	▶
ventil Ø 7	▲	▲	▶	▶

vysvětlivky: ◀ souhlasí ▶ nesouhlasí △ jen určitý typ

▽ Odstrlněte a uschovejte pro případnou potřebu! (pro časopis sestavil klubový gónus Jirka Beněš) ▽

Beze spánku

Při delší jízdě automobilem by měl každý řidič vždy po 3 hodinách udělat krátkou přestávku, aby se odstranila únava. Francouzský jezdec Valverde se tímto pravidlem řídit nemohl. Pod lékařskou kontrolou a pro vědecké účely jezdil bez přerušení 5 dní a 4 noci a ujel celkem 4199 km. Při pokusu použil vůz Renault 16 TS, který byl vybaven množstvím pomocných přístrojů. Bylo vyřešeno tankování za jízdy, dodávání potravin jezdci a podobně. Ve voze byl elektrokardiograf pro kontrolu srdeční činnosti řidiče, encefalograf pro kontrolu mozkové činnosti, přístroj pro průběžné měření tlaku krve. Řidič byl spojen s těmito přístroji trvale pomocí elektrod a naměřená data se vysílala do kontrolní lékařské stanice. Pro bezpečnost v případě, že by usnul, měl Valverde ochrannou přilbu chránící i krk a speciální nehořlavý oblek, vybavený jako u kosmonautů zařízením pro zachycování lidských výměšek. Pro případ potřeby stál připraven záchranný vůz a také vrtulník, aby bylo možno dopravit jezdce co nejrychleji do nejbližší nemocnice, protože tento experiment mohl být pro Valverde nebezpečný.

Každý ví, že je téměř nemožné 2 dny a jednu noc za sebou pracovat, aniž by člověka nepřemohl spánek. Přibližně 72



hodin bez spánku je považováno za horní hranici bez následků na zdraví. Experiment na závodní dráze byl možný jen díky používání nově vyvinutých léků, které Valverde v pravidelných intervalech polykal a které měly vliv na jeho spánkové centrum. Po dvou dnech jízdy si stěžoval na tupou bolest ve spánkách, po třech dnech hlásil bolesti údy a v zádech. Lékaři mu proto doporučili malou gymnastickou rozčívku. Nastavil ruční plyn, otvorem odsuvovací střechy se vysoukal na střechu a řídil nohama. Horní půlkou těla mohl dělat uvolňovací cviky. Po čtvrtém dni měl pocit, že jeho oční víčka jsou dvě struhadla.

Na konci maratónské jízdy, při které bylo získáno velké množství užitečných dat, zjistil lékařský tým s ulehčením, že Valverde přestál pokus bez organických a psychických poruch. Řidič se uložil ke spánku, z něhož procitl po 13 hodinách.

Stern

TREST

NAD SEBOU SAMÝM

V městě Phoenix v USA se uskutečňuje zajímavý pokus v boji za vymýcení alkoholismu v silniční dopravě. Přistřížený řidič je předveden na policii a má možnost výběru: buď jde do vyšetřovací vazby, nebo se podrobí antialkoholnímu léčení. Přitom má možnost diskutovat s odborníky v oboru silniční dopravy, s lékaři o účincích alkoholu na schopnosti řidiče, zhlédne též dokumentární filmy o dopravních nehodách zavinených podnapilými řidiči. Sa-

možné je že je nakonec postaven před soud a souzen. Absolventům uvedených seminářů se dává možnost seznámit se i s praxí právního postihu podobných případů a nakonec dostanou otázku, jaký očekávají trest. Je zajímavé, že v dosavadním průběhu pokusu se stalo jen zcela výjimečně, že by obžalovaný „vyslovil nad sebou samým“ menší trest, než jaký je vyneseno právo-platně. Celkové zkušenosti potvrzují hypotézu, že z řad provinilců, kteří dali přednost protialkoholní léčbě před vyšetřovací vazbou, je minimální procento recidivistů. Jistě, tyto zkušenosti nelze zatím zevšeobecňovat a přeceňovat, ale rozhodně potvrzují správnost a účinnost kvalifikované protialkoholní propagandy mezi uživateli motorových vozidel. lh

Čtyřkaři informují o své činnosti

23. října tohoto roku se sešli členové našeho klubu, majitelé Renaultů 4 CV a 5 CV, v kulturní místnosti smíchovského nádraží, aby sobě porozprávěli anekdoty, zavzpomínali na doby zlé i lepší, a uradili se, jak se vypořádat s problémem, kterému se říká - nedostatek náhradních dílů. Situace není zrovna příznivá, a zprávy inzerované ve "Světě motorů" prodejnou Mototechny v Ostravě nejsou tak růžové, jak by se na první pohled zdálo. Další schůzka s obdobným programem se bude konat 20. listopadu v 18,00 hodin na stejném místě. ● Proč se tyto schůzky pořádají odděleně? Odpověď je prostá. Někteří čtyřkaři se ostýchají se zepřít na jejich těžkosti v naší technické poradně. Deprimují je otázky klubových kolegů tohoto typu: "já když jedu se šestnáctkou sto šedesát tak mi hází levá strana, co mám dělat?". Kolega Jan Hořejší, autor tohoto příspěvku, správně podotýká, že tento ostych nikdo nemusí mít, neboť všichni renaultáři by měli být /pokud nejsou/ k sobě kolegiální a upřímní ve všech směrech motoristického dění. Proto bychom všichni měli pomoci čtyřkařům, neboť jejich problémy dříve nebo později potkají i ostatní renaultáře, je totiž logické, že každé auto stárne! ● Ještě by bylo vhodné dodat, že nová vyhláška č. 32 kladé další požadavky na starší automobily, a jak se s tím vypořádají čtyřkaři, to si řekneme v příštím čísle.

Čtyřkaře podílíky upozorňujeme, že při odběru náhradních dílů z našich zásob se musí prokázat potvrzením o zaplacení podílu! /šš/

Naš klub má poštovní směrovací číslo

Naše nová adresa: Renault klub Praha
AMK Svazarmu ČSR
poštovní schránka 385
111 21 obvodní pošta Praha 1

Děkujeme členstvu za pochopení této novinky, která umožní rychlejší doručení zásilek našemu klubu. /an/

VYHODÍM | KOUPIM | DOSTANU | PRODÁM | DARUJI | SEŽENU | UDĚLÁM

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

Prodám na R 5CV - Dauphine kompletní obal rychl. skříně
J. Jáchym - [redacted]

Prodám na R 4CV nové levé zadní dveře a novou přední kapotu.
F. Bureš - J [redacted]
tel. byt: 42 93 264, zam. 32 45 02

Prodám na R 8-typ 1130: regulátor napětí "Bosch",
kličková ložiska zadní poloosy, orig. SFR 9947,
kompletní bowden ke spojce, kotouč
ke spojce - ferodový, těsnění pod hlavu
motoru, přední blinkry - skla, zadní světla -
skla, nápis "Renault" na kapotu motoru.
R. Sviták - [redacted] 5

