

RENAULT

ROČNÍK XV.  ŘÍJEN 1973

zpravodaj

AMK SVAZARM PRAHA



RENAULT CLUB PRAHA

15

LET

RCP

V neděli 30. září jsme uskutečnili krátký výlet do romantického povodí Sázavy. V rámci výletu byla též uspořádána soutěž "Hon na lišku". Přípravy této soutěže a vyznačení stop se iniciativně ujal ing. Csirik, kterému patří dík za její úspěšný průběh. Na jezdce čekala již při startu zkouška pohotovosti ve formě křížovky, jejíž tajenkou byl název obce, kde byla ukryta první stopa. I když na terénu 30 kilometrové trasy byly pouze 3 stopy, všichni účastníci soutěže bezpečně našli úkryt lišky u kulturního domu v Krhanicích. Pouze jeden soutěžící jezdec byl nucen po bloudění použít nouzovou obálku s cílem soutěže. Ale i on by stopu určitě bezpečně našel nebýt předsedy klubu, který po odstartování posledního jezdce stopy likvidoval netušíc, že jeden z účastníků je ještě za ním. Nakonec jsme se všichni sešli v Krhanicích, a absolvovali zajímavou prohlídku místní vodní elektrárny z roku 1921, která dosud bezpečně slouží svému účelu. O umožnění prohlídky tohoto "kafemlejnku" a přilehlé rozvodny se postaral Franta Pajer. Výlet byl za příjemného počasí doplněn krátkou procházkou podél Sázavy. Na prostranství před kulturním domem zatím Jirka Beneš, byť nebyl zcela zdravotně fit, spolu s Jardou Cvrčkem obětavě léčili neduhy vozů účastníků výletu. Díky jim i všem ostatním to byl příjemný a užitečný výlet. Škoda jen malé účasti našich členů, jejichž zájem o klubové akce se může přirozeně projevit na další aktivitě Rady klubu. Mezi 12 účastníky "Honu na lišku" se nejlépe umístili:

1. Miroslav Holovka /R6/ v cel. čase 20 min.
2. Bohumil Mužík /R4CV/ " 38 min.
3. ing. Jaroslav Boušek /R10/ " 30 min.

-mat-

RENAULT

Vydává pouze pro své členy značkový klub Renault Praha, pošt. schr. 385, 11121 obv. pošta Praha 1. Řídí rada klubu, za redakci odpovídá Zdeněk Šebesta, Praha 3, Želivského 3, který přijímá příspěvky a inzerci. Nevyžádané rukopisy redakce nevrací.

KATALOGY Z BRNA

RC Brno vydal v současné době katalog zaměnitelnosti originálních dílů náhradními součástkami vozů, které jsou na tuzemském trhu k dispozici. První vydání tohoto katalogu, shrnujícího několikaletou práci o zkušenostech renaultářských odborníků s používáním dílů z jiných vozů, přivítají především majitelé vozů 4 CV a R8, jejichž řešením je věnována převážná část vydaného katalogu.

Pro naše členy bude tento několikastránkový technický text k dispozici na členské besedě v říjnu. Cena výtisku je 5,- Kčs. -mat-

NEDOSTAL JSEM ČASOPIS?

Rozesíláním časopisu je pověřen kolega Jan Skoch, kterému pomáhá obětavě jeho manželka. Expedice "RENAULT zpravodaje" se provádí podle rozdělovníku, který neustále kontroluje a doplňuje dle nových přihlášek kolega Gusta Mudroch, který tuto funkci nedávno převzal od paní Jiřinky Duškové. Prosíme proto členy klubu, kteří časopis několikrát nedostali, aby se v této záležitosti obrátili na kolegu Mudrocha, neboť ani redakce a ani expedice časopisu nemá k dispozici materiály podle kterých se tvoří rozdělovník "RENAULT zpravodaje".

Šebesta / Skoch

25. 10.

Naše členská beseda se koná v restauraci v RIEGROVÝCH SADECH. Začátek jako obvykle v 19 hodin.

Na programu:

Organizační záležitosti

Beseda s pracovníkem
n.p. BARUM

Technická poradna

PŘÍPRAVY NA LISTOPAD

15 let trvání našeho klubu je jubileum, které bychom chtěli důstojně oslavit. Proto i naše členská listopadová beseda bude mít slavnostní ráz. Přípravy na tuto schůzi jsou již v plném proudu, a proto již v tomto čísle upozorňujeme: rezervujte si volno na 29. listopad!!!

Děkuji touto cestou kolegovi Pavlovi Růžičkovi za studijní materiály, které ochotně zapůjčil redakci "RENAULT zpravodaje"!

Šebesta

CO SE DĚJE V BRNĚ?

Pravidelná členská schůze se koná v pátek 5. října 1973 v 19 hodin v Besedním domě, Brno-Král. Pole, Palackého 78. Na programu bude „burza zlepšováků“, kde se mohou pochlubit všichni členové, kteří si vylepšují svá vozidla. Pokud jste ještě své návrhy nedodali, vezměte je s sebou! Budeme rádi, když poradíte těm našim členům, kteří neví jak na to.

V sobotu 6. 10. 1973 pořádáme výlet naučnou lesnickou stezkou – překrásnou procházku do podzimní přírody. Sejdeme se ve 14 hodin na konci Soběšic směrem k Útěchovu, kde stezka začíná.

Ve středu 17. 10. 1973 v 16 hodin se uskuteční technická poradna pro vozy R12 a DACIA ve svazarmovské dílně, Sladkovského 7, Brno-Král. Pole.

Ve středu 17. 10. 1973 v 166 hodin se sejdou majitelé vozů R8 k technické instruktáži ve svazarmovské dílně AMK.

Chcete si prodloužit kouzlo své prožitě dovolené? Všichni Vy, kteří jste zachytili tuto prchavou krásu svým fotografickým aparátem na diapozitivech, přijďte se rozdělit o své dojmy v pátek 26. 10. 1973 v 19 hodin do Besedního domu, Palackého 78, Brno-Král. Pole s těmi, které lákají dálky. Nezapomeňte vzít diapozitivy s sebou!

POLOHA JEZDCE. Základem bezpečné jízdy je správná poloha jezdce při řízení. Své sedadlo seřídíme tak, abychom přirozeně dosáhli na pedály a volant i v utažených bezpečnostních pásích. Je bezpodmínečně nutné, aby naše tělo bylo po celé ploše podepřeno. Tím zabráníme únavě z křečovitého držení trupu. Anatomická sedadla jsou nejvhodnější a při průjezdu zatáčkami nám poskytují dokonalou boční oporu i kontakt s vozem. Výtečná jsou sedadla s protaženými opěradly až do úrovně hlavy. Potah sedadla je neméně důležitý. Nejvíce vyhovuje látkový potah umožňující dokonalé odvětrávání. Neprodyšná koženka je pro jezdce, zejména v parném létě, utrpením. Pomůžeme si alespoň speciální rohoží, která zabrání bezprostřednímu kontaktu našeho těla s koženkou.

Obě ruce máme při řízení mírně pokrčeny a volant držíme uvolněně v poloze „za deset minut dvě“. Moderní styl s nataženými rukama nám umožňuje citlivě a hlavně rychle otáčet volantem. Nesmíme však tento styl přehánět a sedadlo si seřídíme tak, abychom bez předklonu dosáhli na horní obroučku volantu. Čít v noze je jedním ze základních předpokladů technické jízdy. Jakákoliv chyba se okamžitě projeví v chování vozidla. Zvlášť za snížených adhezních podmínek (náledí, sněh, bláto) poznáme naše nedostatky.

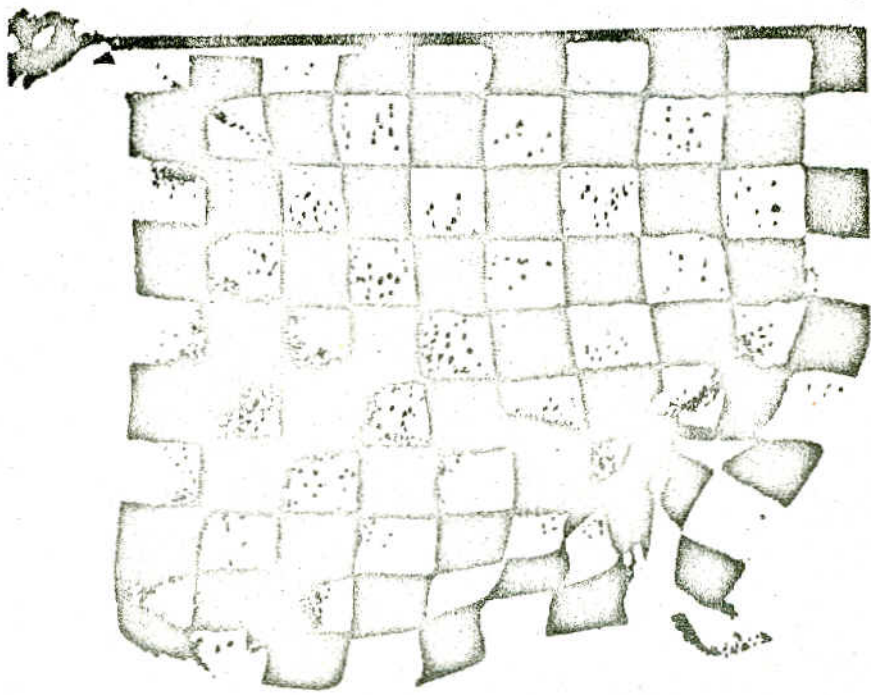
Zásadně během jízdy nedržíme nohu na pedálu spojky. Spojkové ložisko, které se tím trvale namáhá, není konstruované pro takové zatížení. Plyn a brzda se naučíme ovládat najednou. Lehce to nacvičíme v kopci. Výhodu tohoto stylu oceníme při dobrzdování před zatáčkou, kdy současně brzdíme a řadíme s meziplynem nebo předplynem na nižší převod. Pohyb vozu se stane plynulejší a brzdná dráha kratší. Moderní automobilové převodovky s dokonalou synchronizací již nevyžadují řazení s meziplynem. Doporučují však používat takzvaného „předplynu“. Jeho pomocí upravíme otáčky motoru tak, aby po sepnutí spojky nedošlo k náhlému vyrovnání otáček motoru a hnacích kol. Zabráníme tak charakteristickému trhnutí, které může způsobit dočasnou ztrátu adheze hnacích kol.

Technika předplynu není složitá, ale vyžaduje trénink. Jezdec vyšlápně spojku a plynem zvýší otáčky motoru tolik, aby při opětovném sepnutí spojky byl běh motoru a hnacích kol vyrovnán. Současně zařadí nižší převodový stupeň. Řadíme-li před zatáčkou, musíme též současně brzdít. Používáme shora uvedeného způsobu, kdy brzdění při současném přidávání plynu provádíme najednou. Nezbytným předpokladem snadného ovládní obou pedálů najednou, je jejich stejná výška. Někteří výrobci na tuto zásadu pozapomněli, a proto si upravíme výšku plynového pedálu sami.

Jak vidíte na připojeném obrázku, existují dva způsoby ovládní brzdového a plynového pedálu jednou nohou.

V prvním případě máme nohu vy-

A.U.T.O.S.P.O.R.T



PRO KAŽDÉHO

Ing. Petr Bold ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

točenou doleva a brzdíme špičkou boty, přičemž patou dávkujeme plyn.

V druhém případě máme nohu vytočenou doprava a ovládání pedálů je opačné.

Vzhledem k tomu, že nejvíce citu potřebujeme pro brzdový pedál, doporučuji první způsob, který není tak riskantní jako druhá varianta, při které hrozí sesmeknutí paty z brzdového pedálu.

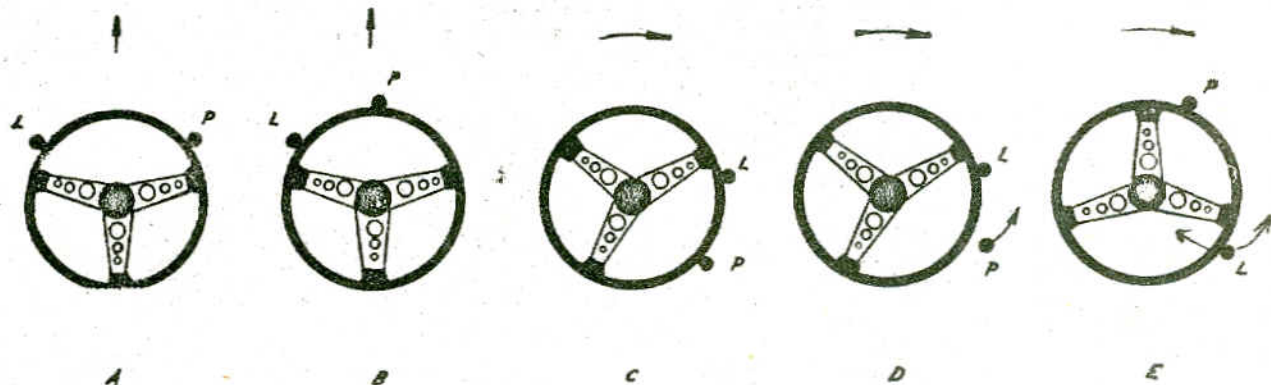
TECHNIKA OVLÁDÁNÍ VOLANTU je často hlavním předmětem diskuzí. Mnohdy se její význam z hlediska bezpečnosti až přeceňuje. V podstatě není důležité jakého stylu používáme, můžeme-li v jakémkoliv poloze rukou provádět okamžité korekce jízdy v obou směrech. V praxi nesmíme dopustit, aby se naše ruce tzv. zamotaly.

Porovnáváme-li jezdecký styl předních automobilových závodníků, zjistíme, že právě ve způsobu ovládání volantu existují velké rozdíly. Nejrozšířenější styl je znázorněn na obrázku č. 1. V základní poloze jsou obě ruce položeny svisle nad horní polovinou volantu. V případě, že očekáváme průjezd pravotočivou zatáčkou, přehmátneme pravou rukou na vrchol volantu do přípravné polohy „B“. Průjezd zatáčkou provedeme otočením volantu až do polohy

„C“, která určuje krajní rozsah pohybu pravé ruky. Je-li zatáčka natolik ostrá, že nestačí uvedený úhel stočení volantu, musí pravá ruka obroučku opustit a přehmátnout do horní polohy, přičemž levá ruka nepřerušeně stáčí volant doprava. Tato situace je označena jako poloha „D“. Při dalším otáčení volantu se dostane levá ruka do krajní polohy pohybu, pravá mezitím uchopí volant nahore a pokračuje v otáčení. Levá ruka opustí volant tak jak je naznačeno v poloze „E“. Podle nutnosti se může tento pohyb dále opakovat. Popsaný způsob zajišťuje jezdcí polohu alespoň jedné ruky na volantu, aby mohl provádět potřebné korekce v obou směrech otáčení.

Volant držíme s citem, protože právě on nám nejlépe signalizuje ztrátu adheze a tím i počátek smyku. Když si navykne sledovat jeho vratné síly při určitém rejdu a rychlosti vozidla, můžeme spolehlivě identifikovat například náledí. Je proto velmi důležité, věnovat patřičnou péči údržbě řízení a stále kontrolovat jeho stav.

SPRÁVNÉ BRZDĚNÍ VOZIDLA je prvním předpokladem rychlé jízdy. Jezdec si musí vytvořit návyky, které mu umožní brzdít kdykoliv a kdekoliv tak, že nedojde k zablokování kol a tím i ke ztrátě adheze.



POHYBY RUKOU PŘI PRŮJEZDU PRAVOTOČIVOU ZATÁČKOU

Obr. č. 1

Vozidlo se zablokovánými koly není směrově stabilní, je neovladatelné. Jakékoliv pohyby volantem jsou pouze směšnými pokusy k odvrácení katastrofy.

Jediné řešení je v okamžitém odbrzdění a vyrovnaní směru volantem. Poté opět můžeme s citem sešlápnout pedál brzd.

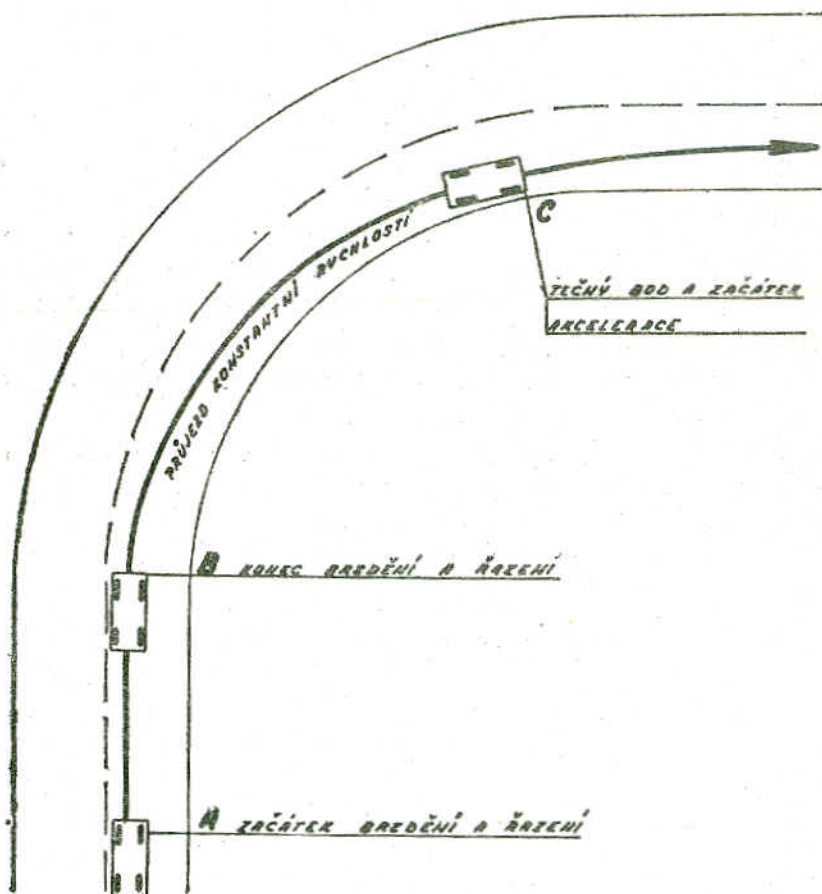
Budeme-li tuto mezní situaci trénovat, vybereme si rovný a přehledný úsek silnice s minimálním provozem. Před brzděním se nezapomeňte podívat za sebe, abyste nezpůsobili problémy vozidlům jedoucím za vámi. Pak sešlápněte s maximální intenzitou na mezi adheze brzdový pedál. Brzy rozpoznáte onu hranici, kdy kola začnou blokovat. V kritických situacích je nejlépe používat přerušované brzdění.

PŘERUŠOVANÉ BRZDĚNÍ nám umožní zastavit vozidlo na podstatně kratším úseku než při použití klasického způsobu. Také směrová stabilita vozidla je větší.

Technika přerušovaného brzdění spočívá v prudkém a rychlém sešlápání brzdového pedálu. Sledujeme-li při přerušovaném brzdění zkušného jezdce, zjistíme, že fáze sešlápnutí a uvolnění pedálu je stejně intenzivní, jako prudké dupnutí. Kola na okamžik překročí mez adheze, uvolněním brzdy se začnou opět odvalovat. Tím je i zajištěna ovladatelnost vozu.

Zkoušky a testy jednoznačně prokazovaly výhody přerušovaného brzdění. Moderní drahé vozy jsou již vybaveny automatickými antiblokovacími systémy, které svojí funkcí nahrazují obdobnou práci řidiče.

JÍZDA ZATÁČKOU je dokonalou prověrkou jezdce. Dobrý jezdec při průjezdu zatáčkou mnoho získá špatný mnoho ztratí. Trať automobilové soutěže má zatáček několik tisíc. Budeme-li v každé z nich jen o desetinu vteřiny pomalejší než naši soupeři, pak v cíli zjistíme že s pouhých desetin jsou minuty, které jsme ztratili právě v zatáčkách. Proto perfektní zvládnutí techniky průjezdu zatá-



IDEÁLNÍ PRŮJEZD PRAVOTOČIVOU ZATÁČKOU

Obr. 2

ček zaslouží naši pozornost. Neobejdeme se však bez teorie. Při průjezdu zatáčkou působí na naše vozidlo značné množství vnějších sil určujících výsledný směr pohybu. Nejrychlejší průjezd zatáčkou je především omezen velikostí odstředivé sí-

ly a současnými adhezními podmínkami. Z teorie rotujících těles je známo, že odstředivá síla stoupá přímo s druhou mocninou rychlosti akle- sá s rostoucím poloměrem dráhy.

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

Cena inzerátu – jedenáct 40ti a jedna 60ti haléřová známka.

P r o d á m na 4CV novou pravou nohavici + 2 ložiska a 8 ks brzdového obložení a 4 staré brz. čelisti.

Vše za 300,- Kčs

Stanislav Wessnitzer,

255 01 - Zbraslav

P r o d á m nové polonápravy /nohavice/ pro 4CV à 400,- Kčs
J. Jáchym

K d o p o r a d í nebo pomůže při záměně automatického sytiče /vč. karburátoru/ pro R8 /1964/ za mechanický tuzemský?
Koupím hrnec k reflektoru.

Ing. Z. Zákoutský

tel. zam. 427051

P r o d á m pro R8 1 plášť + 1 duše Dunlop použité
1 málo poškozený levý přední blatník

Nové : 1 duše Michelin

1 kompletní přední nárazník + 2 rozety

1 ozdobná lišta na čelo vozu

1 znak RENAULT -"-

3 stěrače /stírátko/

2 orig. plech. olej SHELL 1 OW/30

2 a půl orig. plech. SHELL SPIRAX EP

1 orig. plech. brzd. kapalina MOBIOIL /Anglie/

K. Michal -

Vinohrady, tel 2718872