

zpravodaj

AMK SVAZARM PRAHA**RENAULT CLUB PRAHA**

Milí přátelé renaultáři,

vítám Vás všechny na prahu dalšího roku činnosti pražského Renault Clubu. Jménem Rady klubu děkuji všem našim příznivcům za zaslání blahopřání. Budeme se snažit, abychom obsažená přání úspěchu k dalšímu rozvoji klubu proměnily svojí činností ve skutek. Především chceme i nadále uchovat v klubu tradiční neformální přátelskou atmosféru, kterou se náš klub vždy vyznačoval, a srdečně mezi sebou vždy vítáme všechny vyznavače stejného přesvědčení pro vytvoření dobré motoristické rodiny. Osobně se domnívám, že tato atmosféra je tím hlavním motivem, pro který převážná část našich členů pravidelně a ve stále širším počtu navštěvuje naše členské besedy. Z tohoto podhoubí pak zákonitě vyrůstá i praktická náplň naší činnosti. Jedním z jejích výrazů je i obsah dnešního časopisu, ve kterém mimo jiné zahajujeme ohlášené vydávání technických textů pro vozy Renault a "rodné sestry násla" Dacie. Zde Vás chci požádat, napiště nám Váš názor na obsah i úroveň této práce! Vaše poznatky budou pro autory textů velkou pomocí pro jejich další tvorbu a zaměření tak, aby maximálně vyhovovaly Vaší potřebě. Jsme toho názoru; když už se nám podařilo vyřešit způsob jak vydávat, tak aby to mělo i úroveň. A druhé velké přání: pro vydávání obrazové přílohy textů musíme manuály, z kterých čerpáme, rozstříhat. Přitom obrazy detailů, ale i text na druhé straně rozstříhaného listu manuálu jsou již nepoužitelné. Z toho důvodu potřebujeme od každého vydávaného typu vozu 2 manuály, abychom mohli použít k otištění obrazy z obou stran. Vzhledem k tomu, že ve svém archivu máme pouze po 1 výtisku, obrácíme se proto na Vás, abyste nám poskytli za úhradu manuály pro kterýkoliv typ vozů R4, R6, 8, 10, 12, 16. Významnou měrou nám pomůžete ke zdokonalení této náročné práce k prospěchu všech členů.

Přeji Vám všem hodně radosti s Vaším vozem, aby Vám jezdil tak jako Hubáčkova Alpina
/Pokračování na následující straně/

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 Sebesta, Praha 3, Želivského 3, který přijímá příspěvky a inzerci. Nevyžádané rukopisy redakce nevrací.

/Pokračování z předcházející strany/
a Poncova Gordinka, a nashledanou při našich prvních letošních akcích:
na naší členské besedě, která se koná 31. ledna /a nezapomente, je již
v Čáslavské ulici/, a na škole smyků, kterou pořádáme 2. února /bližší
informace uvnitř "zpravodaje"/.

A h o j

Petr Matějček

BLAHOPŘEJEME!

Uplynulá sezóna čs. soutěžních jezdců přinesla řadu pěkných výkonů. Pro nás je zvláště potěšitelné umístění soutěžních automobilistů jezdících na vozech Renault.

Upřímně blahopřejeme Vladimíru Hubáčkovi k titulu mistra ČSSR, který získal za I. místo v automobilových soutěžích mistrovství ČSSR v nejsilnější kategorii B5 do 2500 ccm na voze Renault Alpine. Stejně tak blahopřejeme Zdeňku Poncovi, který si svými letošními výkony vyjezdil v těžké kategorii II. místo na voze Renault 12 Cordini!

Ať Vám to frčí i v letošní sezóně!!!



RENAULT CLUB POŘÁDÁ ŠKOLU SMYKŮ



v sobotu 2. února 1974 "Školu smyků" pod vedením mistra ČSSR Vladimíra Hubáčka.

Pro všechny zájemce klubu nabízíme a máme pro ně připraveno zcela bezplatné "snýkání" vozem po ledě Olšanského rybníku u Kunratic. Sraz účastníků je v sobotu 2.II.1974 v 9,00 hodin na Spořilově u konečné tramvaje č. 19 /parkoviště u budovy telefonní ústředny/. Školení o pří-

činách smyku a technice jeho zvládnutí povede známý automobilový závodník Vlad. Hubáček. Přijďte si vyzkoušet své reakce, a načerpat neocenitelné zkušenosti s chováním Vašeho vozu v tísnivých situacích silničního provozu od významného soutěžního odborníka! Přijďte přesně včas, odjezd v 9 hodin, abychom se mohli na oběd vrátit domů.

Na lednové besedě podáme zprávu o stavu zamrznutí rybníku. Nepřítomní mohou v případě nejistého počasí získat tuto informaci v pátek 1. 2. večer na telefonním čísle 7652373

R A D A K L U B U

KAM LETOS NA DOVOLENOU?

Rada klubu obdržela od AUTOTURISTU informační materiál, který obsahuje nabídku zájezdů do BLR, PLR, SSSR, Maďarska, Rumunska a Jugoslávie. Zhruba stejnou nabídku bude obsahovat i zájezdový kalendář AUTOTURISTU, který vyšel začátkem letošního roku, a prodej zájezdů pak začne během ledna 1974. Pro Vaši informaci jsme namátkou vzali některé údaje o zájezdech, které ve stručnosti uvádíme s tím, že obzvláště upozorňujeme na zájezdy do SSSR, které jsou pro menší motoristické kolektivy velmi vhodné, a o krásách této země není potřeba nikoho přesvědčovat. Pokud by jste měli o některý z těchto zájezdů zájem, napište Radě klubu, a pokud by se našel dostatečný počet zájemců Rada klubu zorganizuje společný zájezd.

Nyní stručný přehled zájezdů:

BULHARSKO

Šaula, Albena, Zlaté písky, Škorpilovci, Slunečné pobřeží
Cena zájezdu podle způsobu ubytování /I., II. kat. chaty, stany/
od 420 - 1380,- Kčs za dospělé a 230-830,- Kčs děti
délka pobytu 7, 10 a 14 dní

RUMUNSKO

Mangalia, Eforia
Cena zájezdu od 600 do 1900,- Kčs pro dospělé, 300 - 950,- Kčs děti
Ubytování bungalovy a hotely I. kat., délka pobytu 10 a 14 dní

MAĎARSKO

Balatonlelle, Siófok
Doba pobytu 7 dní, ubytování v rekreačních chatách a soukromých vilách
cena 595 - 885,- Kčs, pro děti 410- 495,- Kčs

POLSKO

Władysławowo, Jastrebja Góra - doba pobytu 7 dní, ubytování v hotelu
II. kat., cena 680 - 980,- Kčs, pro děti 480 - 680,- Kčs

JUGOSLAVIE

Gradac, Stari grad, Pongora, Baška Voda, Poreč
Ceny zájezdů /většinou 14ti denních/ se pohybují od 2350 do 2900,- Kčs
pro dospělé, a 1435 - 1825,- Kčs pro děti. Ubytování je v hotelech nebo
soukromých domech s plnou penzí. Pokud je ubytování v campech A kat.
je cena 1800 - 2020,- Kčs pro dospělé, 1040 - 1125,- Kčs pro děti.

SSSR

Kapacita zájezdů je omezena, zájezdy jsou putovní pro kolektivy 10, 15
nebo 25 lidí s určeným množstvím automobilů. Trasy zájezdu jsou velmi
atraktivní v době trvání cca 28 dní. Pro lepší představu uvádíme některé
trasy:

Užhorod - Lvov - Kyjev - Oděsa - Kyjev - Lvov - Užhorod, cena 470,- Kčs
Užhorod - Lvov - Kyjev - Charkov - Rostov - Ordžonikidze - Tbilisi
Soči - Gelendžik - Rostov - Charkov - Kyjev - Lvov - Užhorod
Brest - Minsk - Smolensk - Moskva - Orel - Charkov - Rostov - Kyjev
Lvov - Užhorod

cena 610,- Kčs

cena 675,- Kčs

U všech těchto zájezdů je kombinován nocleh v motelech a zařízených
stanech, a v ceně je zahrnuta dále snídaně a poplatek za parkování.
Tento přehled je jen velmi stručným výtahem akcí, které bude obsahovat
kalendář AUTOTURISTU, a tak doufáme, že v tom množství nabídek
najdete i Vy typ pro svoji letošní dovolenou!

Technická komise

Pozn. red. - ti, kteří by měli zájem necht se informují ještě u autorů článku. Ten je uveřejněn bez záruky pro nečitelný rukopis. /sta/



Průměrná denní produkce os. automobilů podle typů byla v říjnu následující:

R 4	.....	967
R 5	.....	1.199
R 6	.....	755
R 8	/vyjíměčná jednorázová serie/	157
R 12	.....	1.453
R 12 break	.....	285
R 16	.....	493
R 16 TS	.....	260
R 15	.....	183
R 17	.....	72

C e l k e m 5.824 osobních vozů za pracovní den!

Pro srovnání připojujeme přehled výroby osobních automobilů francouzských firem za měsíc září 1973:

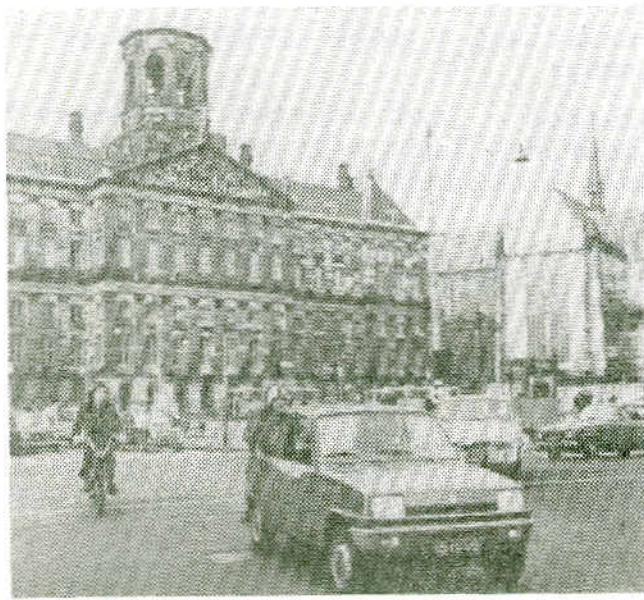
RENAULT	.....	119.747
Citroen	.....	51.137
Peugeot	.....	62.306
Chrysler-France	.....	49.849
Ostatní	.....	551

C e l k e m 284.090

Podle firemních dokladů zpracoval P. Watějček

Sekretářka redakce "RENAULT zpravodaje" při údržbě redakční "šestnáctky" /ČTK/

V měsíci říjnu 1973 vyrobily závody Renault 148.536 vozidel, z toho 133.947 osobních automobilů a 1.108 zemědělských traktorů. Sesterská organizace SAVIEM vyrobila během téhož období 4.390 užitkových vozů, s kterými celkový počet vozidel, vyrobený firmou Renault, představuje produkci 152.926 vozů za měsíc říjen.



směrem k bloku / hladká strana těsnění musí být nahoře/. Po montáži a seřízení ventilů po ujetí 50 až 100 km hlavu při studeném motoru znovu dotáhneme, a seřídíme ventil.

děsice nečistotou, avšak přece jenom se vyskytující závadou je posunutí těsnění pod hlavou, způsobené neodbornou montáží, nedotažením hlavy a pod.

Hlavní nebezpečí závedy spočívá v poruše mazacího systému ventilového rozvodu, nebo v poruše chlazení hlavy.

POZOR! Při montáži těsnění dbáme na to, aby mazací kanál z bloku motoru do hlavy válců byl čistý, a aby otvor v těsnění při montáži byl přesně proti tomuto otvoru. Otvor je v pravém bloku směrem k setrvačníku, díváme-li se od chladiče. Postup montáže je stejný jako u bodu "c".

Všeobecná upozornění

Při veškerých pracovních úkonech na hlavě válců, a především při montáži je třeba dbát čistoty, aby naše práce byla úspěšná.

Při dohotování montáže motoru /hadice, kabely atd./ dbáme všeobecných zásad pro montáž těchto zařízení např. napnutí klínového řemene /průměr 1,5 cm/, gumové hadice lehce natáhneme tukem v místech jejich nasazení na příruby, nové těsnění karburátoru co nejtenčí, správné pořadí při zapojení kabelu a natočení motoru s kontrolou těsnosti spojů a správné funkce jednotlivých zařízení.

TEXT "R8" (S MALÝMI ZMĚNAMI: "R4", "R6", "R10", "R12")

MOTOR

I. HLAVA VÁLCŮ

Pro popis tohoto textu je použita dokumentace a vyzobrazení typu motoru 689-1 o obsahu 956 ccm. Protože však prakticky není rozdílu při práci na opravě, lze tohoto textu použít pro motory vyššího obsahu pro typ R8, tj. typ 689-02, obsah 1108 ccm.

Pro montáž a opravu motoru není nutné demontovat motor, náš popis bude proto vycházet z této skutečnosti.

Děmонтаж-----главы-----мотора

1. odpojíme baterii
2. odpojíme nasávací rouru čističe vzduchu a sejmeme čistič
3. vypustíme chladicí kapalinu šrouby 1 a 2 obr. I., přičemž máme otevřenou zátku chladiče
4. odpojíme přívod benzínu do karburátoru obr. II/1
5. odpojíme hadičku podtlakového regulátoru předstihu obr. II/2
6. sejmeme klínový řemen po povolení šroubů dynama obr. III/1, 2, přičemž šroub obr. III/1 úplně vysroubuje
7. odpojíme táhlo plynu obr. IV/1
8. odpojíme výfukové potrubí obr. IV/2, 3
9. odpojíme přívodové hadice vodní pumpy obr. II/3, 4, 5 a obr. IV/4, případně vyhrívání karburace nebo sytiče
10. odpojíme kabel spínače přehřátí motoru obr. IV/5
11. odpojíme a odejme kabely u svíček, a svíčky vysroubuje
12. odsroubuje šrouby držící kryt ventilového rozvodu obr. II/6, 7, 8, a kryt sejmeme
13. odsroubuje šrouby hlavy obr. V/1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
14. poklepem uvolníme hlavu motoru, a vyjme e zvedací tyčky ventilů, a hlavu pak s karburátorem, sacím a výfukovým potrubím a vodní pumpou odejme /u některých typech je nutno předem uvolnit kryty větráku na chladiči, jinak ne lze vyjmout větrák připevněný na vodní pumpě
15. sejmeme těsnění hlavy

POZOR! - PO SEJMUTÍ HLAVY NETOČIT MOTOREM!

Демонтаж-----главы-----мотора

Postup montáže hlavy motoru je obrácený postup demontáže. Musíme však dát pozor při usazování hlavy válců na blok s těsnění hlavy. Vzhledem k tomu, že při namontovaných ventilech trvale některý ventil bude otevřen zdvihákem, než se hlava v celé ploše dosesedne, a je nutno při nasazování prvních šroubů dbát, aby nedošlo k posunu těsnění hlavy. Postup dotažování šroubů hlavy válců je znázorněn na obr. V/1-10, a do- tahování se provádí postupně /asi 3x/ do konečné síly tj. 6 kg.

Demonťáž na hlavě motoru

1. odpojíme šrouby držící vodní pumpu, a tuto komplet odejme viz. obr. X/1-6
2. odpojíme šrouby držící karburátor, a tento sejmeme
3. odpojíme výfukové potrubí /v případě poruchy těsnění/ obr. XI/1-6. Hlavu pečlivě očistíme benzinem /trichlorem, arvou/. Další demontáž dílů hlavy provádíme se zarážkami na účel provádění opravy. Může to být např. výměna ventilů, výměna ventillových pružin, výměna ventillových vodítek, zabroušení ventilů. Je proto nutné provádět další montáž už přímo se zaměřením na účel, a proto z dalšího popisu provádíme pouze práce spojené s účelem opravy.

Demonťáž ventilů, pružin

Očištěnou hlavu válce položíme na pevnou podložku, a to tak, jak je namontována. Pod jednotlivé ventily /ve spalovací prostor hlavy/ podkládáme špalíček, jehož výška je stejná jako rozdíl spodní části ventilů proti ploše hlavy, tj. cca 1,5 cm. Ventil, pod kterým je tato podložka, demontujeme. Použijeme kladivo nebo otevírák klíč /kolmo postavený/, a tím zmačkneme pružinu tohoto ventilu. Po stlačení pružiny uvolníme 2 ks nesisíkovitých podložek, ty vyjme a uvolníme stlačení. Tím se uvolní horní miska pružiny, pružina a dolní miska pružiny. Po zvednutí hlavy a odstranění špalíčku vyjme ventil.

POZOR! - jednotlivé k sobě příslušné díly, tj. ventil, pružina, misky, podložky ukládáme do zvláštní krabičky, aby nedošlo při zgečné montáži k záměně. Pro jistotu začínáme vždy 1. válcem /tj. ten, který je u servisního motoru/, a krabičky si označíme čísly 1-6.

Další ventily vyjímáme stejně. Montáž ventilu a pružin je opačný postup demontáže.

Demonťáž ovládacího systému

- a/ uvolníme 2 matice šroubů na šroubech, které současně slouží pro natky držící ventillový kryt, obr. VI/1,2, pak povolíme šrouby na zbylých držácích osy obr. VI/3,4, a osu s vahadly vyjme.
 - b/ chceme-li demontovat i vahadlo, pak na konci osy uvolníme pérovou sponku obr. VII/1 vytažením a postupně z osy stáhneme vahadlo obr. VII/2, držák obr. VII/3, pružinu obr. VII/4, přičemž doporučujeme navlékat je postupně na drát, aby při montáži nedošlo k záměně.
 - c/ tím je celá hlava mimo sací a výfukové potrubí demontována. Dále je ještě možné demontovat kryt vodního prostoru /strana hlavy u servisního/. Toto provádíme pouze při nutném čištění vodního prostoru hlavy válce.
- Montáž ovládacího systému ventilů je opačný postup demontáže.

Hlavní tříry a data pro kontrolu seřizování a montáž hlavy válce

- a/ výše ventilů: /studeny motor/ sací 0,15 mm, výfukový 0,20 mm,
- b/ výška hlavy válce 70,07 mm /obr. VIII/1/
- c/ obsah spalovacího prostoru bez ventilů a svíčky 27,08 cm³ /obr. VIII/2/

- d/ výše mezi vnitřním průměrem vodítka ventilu a ventillovým dílkem: sací 0,02 - 0,07 mm, výfuk 0,03 - 0,10 mm
- e/ průměr ventillového dílku 7 mm
- f/ šíře dotyku ventillové hlavy a ventillového sedla obr. IX/1: sací 1,4 mm, výfuk 1,7 mm
- g/ délka ventillové pružiny: volná 39,8 mm, zatížená 32,0 mm /závažím 13,5 kg/
- h/ povolená vůle průměru osy vahadel a otvoru v končce - radiální: min. 0,016 mm, max. 0,052 mm.
- i/ největší průměr ventillového vodítka: 11 mm, první oprava 11,10 mm, druhá oprava 11,25 mm.
- j/ přesazení vložek válce nad blok: 0,08 - 0,15 mm
- k/ dotažení šroubů hlavy: 6 kgm

Demonťáž ventillových vodítek

Vzhledem k tomu, že pro práci je potřeba speciální přípravek /lis, vodítka atd./ nedoporučujeme tuto práci provádět svépomocí.

Nejčastější závady a opravy na hlavě

Závady:

- a- prasklá pružina ventilů
- b- opálený ventil
- c- poškozené těsnění hlavy válce
- d- posunutá těsnění hlavy válce

Opravy:

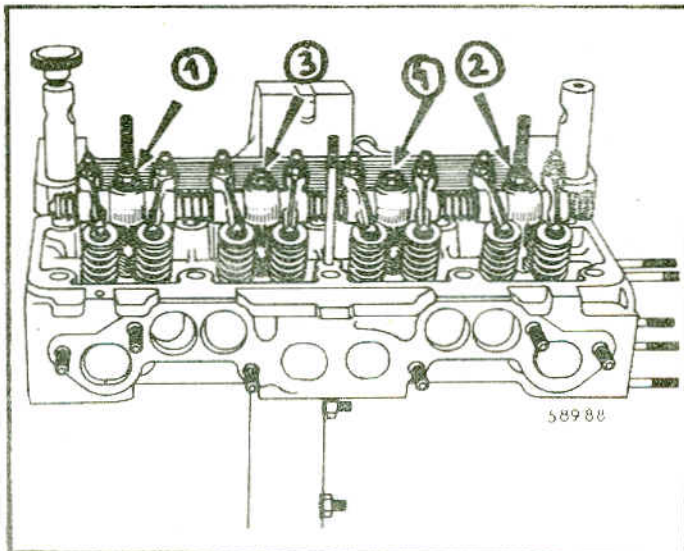
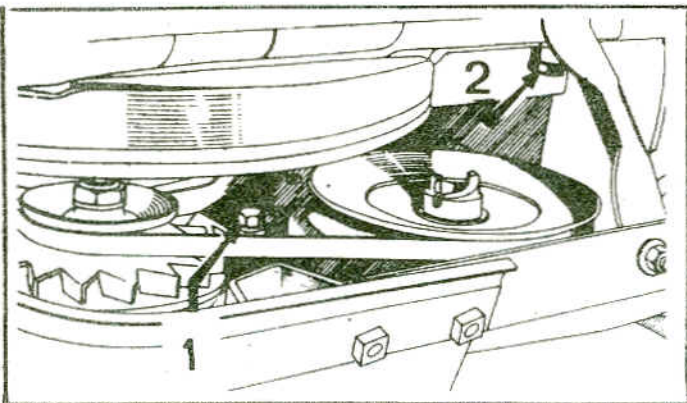
- a- při prasklé pružině ventilů není vždy nutné provádět demontáž hlavy motoru, ale stačí upevnit ventil otvorem svíčky, a provést výměnu pružiny bez další montáže přípravkem dle obr. IX/2 nebo podobným zařízení.

- b- opálený ventil, tj. následek nesprávného seřazení ventilů, případně špatné seřazení motoru a nesprávného stylu jízdy /bez řazení/, lze většinou opravit zabroušením ventilu, případně ořezováním sedla ventilu. Při větší opálení ventilu je třeba ventil vyměnit, avšak v každém případě je nutno jej znovu zabrousit. Budeme dále hovořit pouze o zabroušení, protože k frézování nemáme přístupný nástroj, a pak sedle motoru RENAULT jsou poměrně velmi odolné i na frézování.

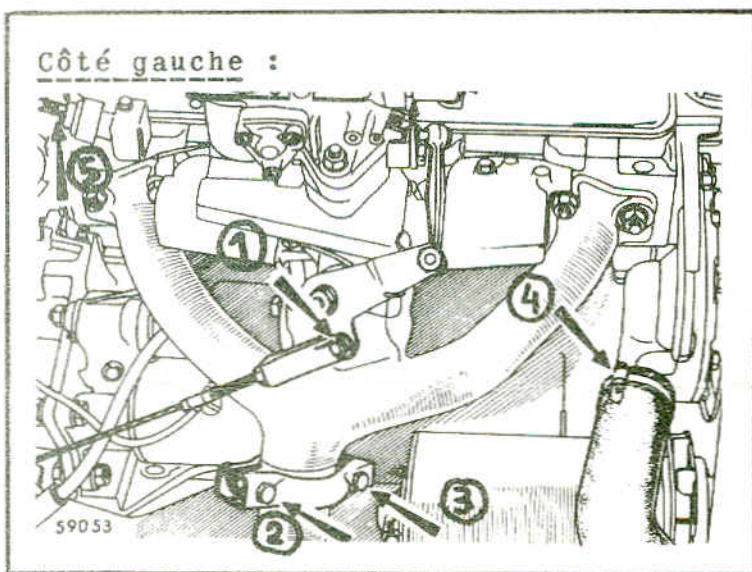
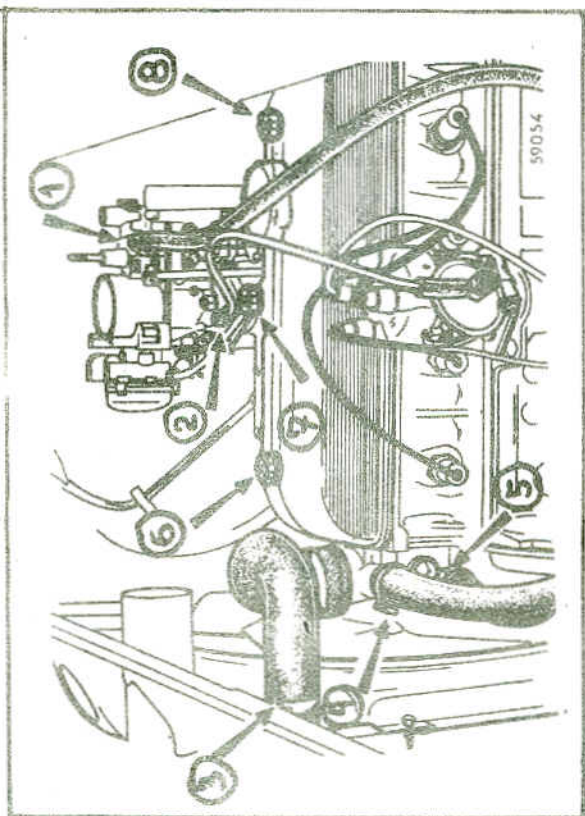
Zabroušení: do umyté hlavy motoru zasuneme k příslušnému ventillovému sedlu příslušný ventil, a to tak, že mezi vsunutý ventil a hlavu motoru /sedlo/ obr. IX/3 nadvlékneme slabou pružinu, které by při zabroušení odtlakovala ventil od sedla /umístění této pružiny je zakresleno na obr. IX/3/. Na styčnou plochu ventilu a sedla nanese hrubší zabroušovací pastu s olejem a začátně brousit. Brousíme kruhovými pohyby - nikoliv však dokola! /asi 1/3 kruhu/ a ventilem otáčíme o cca 120°. K přitažení ventilu na sedle použijeme dětskou hračku, šipku s přísavým gumovým koncem, kterou přisajeme na tělo ventilu. Brousíme tak dlouho, až šíře zabroušeného místa po celém obvodu sedla a ventilu činí předepsanou šíři /sací 1,4, výfuk 1,7 mm/. Pak přebrousíme jemnou pastou a pečlivě opáchneme.

c- těsnění hlavy válce

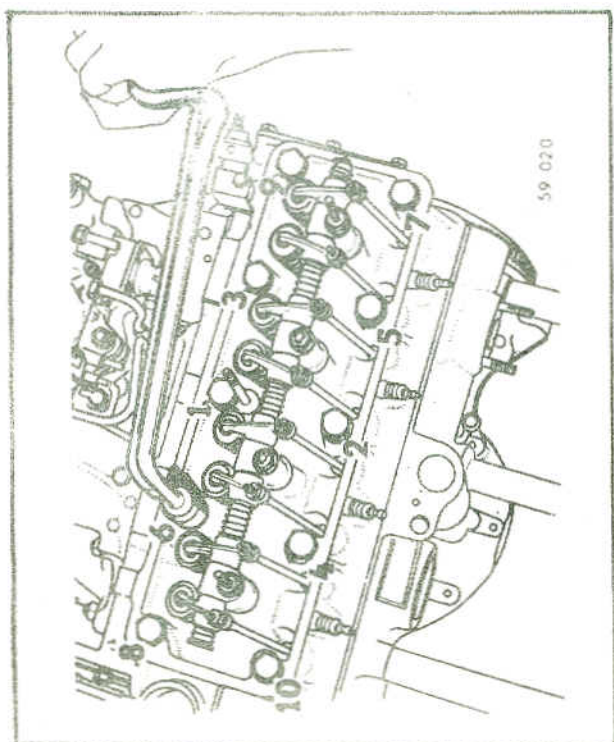
Dost běžné závada vzniká nedotažením hlavy, přehřátím motoru, unikem vody atd. Většinou se pozná podle uniků tlaku do vody, valkou teplicou motoru, snížením výkonu a ztrátou komprese. Nové těsnění montujeme zásadně čisté, bez tmeřící látky, nanážíme mastným hadrem těsnění otěme. Montujeme okrajem perlovitého plechu



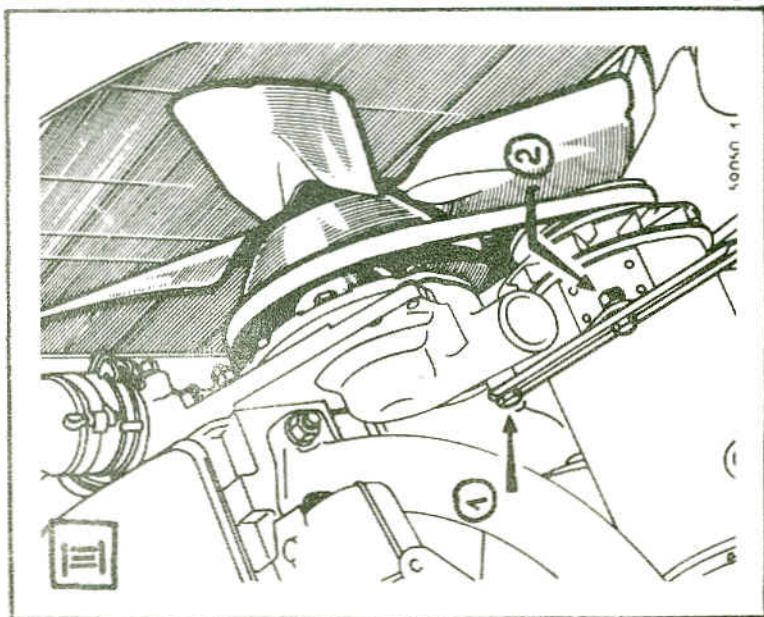
VI



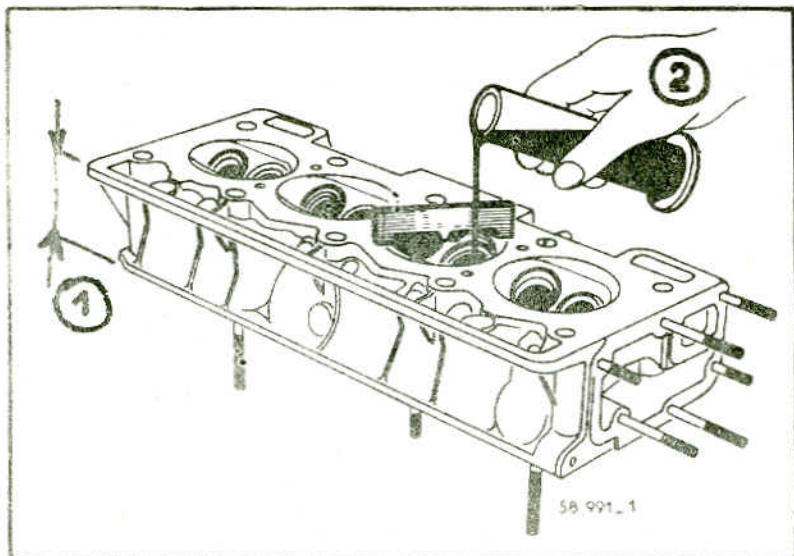
IV



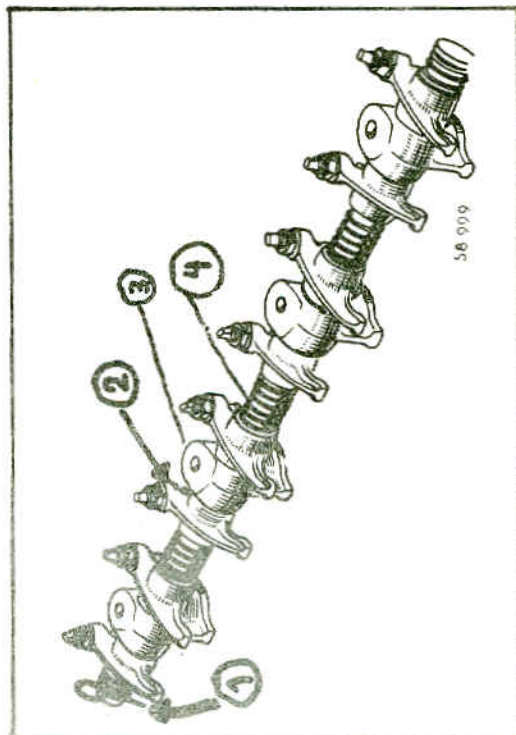
V



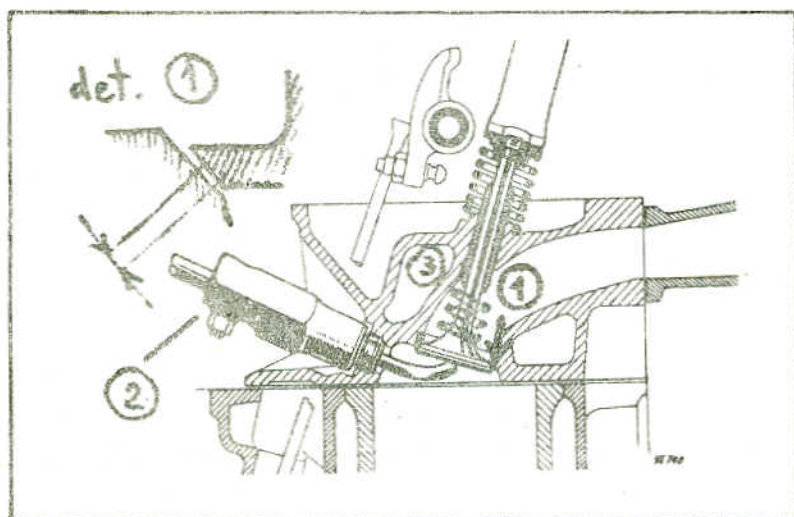
III



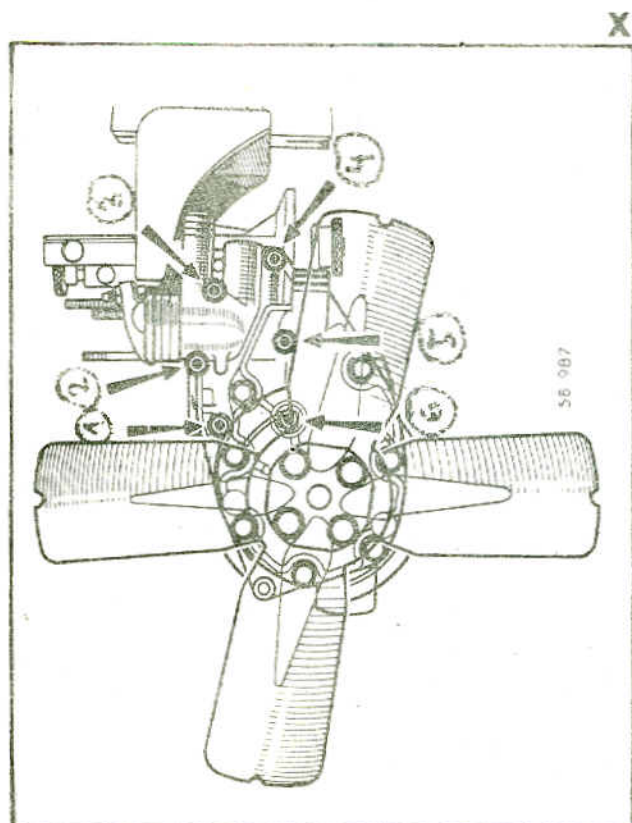
VIII



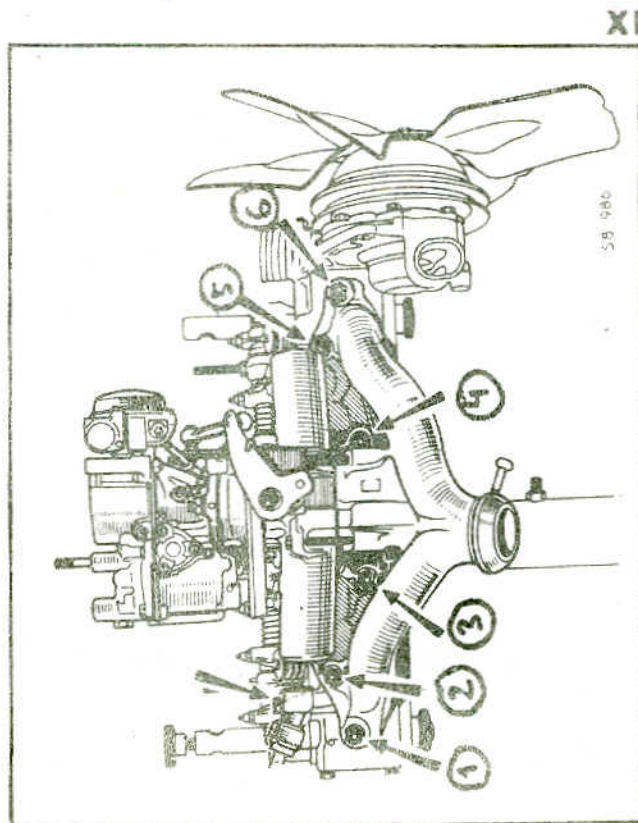
VII



IX



X



XI

K TISKU PŘIPRAVILI
J. BENEŠ
ING T. VŠETEČKA
Z. ŠEBESTA

se koná ve čtvrtek 31.1.1974 od 19 hodin
č.5, Praha - Vinohrady

Program besedy je zaměřen k automobilovým soutěžím. Bude promítnut film RALLY TO WIN v české verzi, který dává nahlédnout do zákulisí automobilové rally prostřednictvím angl. soutěžního jezdce Rogera Clarka. Bude následovat film MARATON, který nás provede největší světovou rally London-Sydney. Barevná přehlídka významných světových autosoutěží bude uzavřena filmem FLYING FINNS /česká verze/ o finské "Rally Tisíc jezer". Hosty večera budou Vladimír Hubáček a Zdeněk Ponec, kteří filmy doplní vlastními zkušenostmi z automobilových soutěží, a rovněž zodpoví případné dotazy z řad členů našeho klubu. Na závěr Vás bude očekávat naše technická komise, která v technické poradně dá uspokojivé odpovědi na Vaše dotazy, a případně se vyjádří k vydané první části tech. textů.

Na Vaši účast se těší Rada klubu

Rada klubu nemá již k dispozici žádné katalogy zaměnitelnosti náhradních dílů. Zájemci nechť si píší na adresu: F. Popelka, 602 00 Brno, Sokolská 12. K objednávce je třeba přiložit 16 pošt. zn. po 40 haléřích.

Srděčně děkujeme Renault Clubům
 v Plzni, Táboře a Olomouci za
 jejich milá a upřímná blahopřá-
 ní do nového roku!

Rada klubu

Rada klubu

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

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

K d o z a p ů j č í výkresy ke zhotovení kolébky a lůžkové úpravy
na R8?

K o u p í m katalog náhradních dílů na B8
Vlastimil Fulka [redacted] Kres Náchod

Prodám R 4CV na součástky, zn "SPĚCHÁ"
J. Oulehla, [redacted] Nobylysy

Prodám na R 4CV 2ks přední dveře L+P a 200,- Kčs /starší/
 2ks zadní " L+P a 150,- Kčs "
 lks před. kapotu 120,- Kčs "
 lks zad. " 80,- Kčs "
 lks setrvačnick + věnec 80,- Kčs "
 na 5CV lks zadní sklo 50,- Kčs, 4ks bubny 100,- Kčs
 a jiné náhradní díly na 4, 5CV
 P. Sobíšek, 400 01 Ústí n/L,

K d o m á zájem o získání garáže a pracuje /nebo bydlí/ v obvodu
Prahy 4, nechť se obrátí na AMK Svazarmu B.S.A. Praha 4

