

zpravodaj

AMK SVAZARM PRAHA**RENAULT CLUB PRAHA**

ČLENSKÁ BESEDA

se koná 28.II.1974
v ZK Tesla v Čá-
slavské 5, Praha -
Vinohrady. Začátek
je přesně v 19 hod.

Touto besedou zahá-
jíme promítání 6ti
dílného dokumentár-
ního cyklu historie
automobilových zá-
vodů od r. 1902 do
roku 1951.

Dále bude promítnut
film firmy SHELL.
V dalším programu
besedy přivítáme
mezi sebou s. Zvá-
ru, vedoucího ser-
visu Renault.

Závěrem bude opět
technická poradna
pro naše členy.

Bližší informace
uvnitř listu.

BILANCE RENAULTU

Pro firmu Renault znamenal r. 1973 další zvý-
šení výroby a prodeje vozů ve Francii i na
zahraničních trzích. Celkem bylo vyrobeno
1,414.563 vozidel /z toho 1,292.991 osobních
vozů/, ze kterých více než 450.000 bylo smon-
továno nebo vyrobeno mimo Francii. Zvýšení
výroby proti r. 1972 činí 7,2%. Bylo by však
značně vyšší, kdyby "fa" Renault neztratila
přibližně 60.000 vozů v důsledku stávky na
jaře 1973. Tato ztráta pochopitelně ovlivni-
la prodej na francouzském trhu, a prodlouži-
la dodací lhůty zákazníkům, které byly již
předtím u některých typů značné. Zde je nutno
připomenout, že během roku 1973 rozšířila
firma Renault svůj výrobní program o modely
R 12 Automatic, R 12 TS Break a R 16 TX.
Zatímco v r. 1972 pokrývala firma Renault
31% celkový prodej vozů na francouzském trhu,
v prvním čtvrtletí 1973 to bylo již 32,8%. V
důsledku stávky pak nastal pokles na méně než
30%, ale do konce roku bylo již dosaženo 33%.
To znamená, že každý třetí vůz prodaný ve
Francii ať již domácí nebo zahraniční výroby
vychází z továren Renault.

Vyvezeno bylo 809.255 vozidel, což ve srovná-
ní s r. 1972 představuje zvýšení o 13,5%. Re-
nault se tak podílí 42% na celkovém francouz-
ském exportu. Renault byl v minulém roce nej-
větším dovozcem do NSR a Velké Británie. Do-
voz vozů do Itálie se zvýšil o 40%. Vzhledem
k rozvoji továrny F.A.S.A. Renault ve Španěl-
sku dosáhla tamní produkce za loňský rok 180
tisíc vozů. Vývoz do zemí východní Evropy ke
konci listopadu dosáhl počtu 48,300 proti
26.542 vozům ve stejném období 1972. Toto
zvýšení je způsobeno hlavně rozvojem továrny
v Pitesti v Rumunsku, a znova započatou mon-
táží v Jugoslávii. Dále v rámci smlouvy se
Sovětským svazem, kontrakty podepsané ke kon-
ci roku 1973 činí 755 milionů franků. V roce
1974 je vyráběno 26 typů vozů v 22 modelech.
Z firemních dokladů přeložil pro RENAULT
zpravodaj ing. Blahoslav P. Matějček.

1

Je zakázáno používání křídlatých matič a jejich okrasných napodobenin na hlavách kol (§ 13, odst. 4)

2

Výhled z vozidla je dán schválenou konstrukcí, proto nesmí být svělelně a zbytečně narušován různými nálepkami, ozdobnými předměty apod. Čelní sklo nesmí být poškrábáno natolik, aby oslňovalo řidiče při osvětlení protijedoucím vozidlem. Právě tak nesmí být výhled řidiče znesnadněn znečištěním oken; je tedy nutné před výjezdem všechna okna důkladně očistit a mít řádně fungující stírače, popř. ostřikovače (§ 26, odst. 1 a § 87, odst. 2, bod. 6).

3

Koncové mlhové světlo červené barvy smí svítit výhradně pro označení záde vozidla při jízdě v mize nebo při silném sněžení.

4

Každé vozidlo musí mít zařízení pro zvukovou výstrahu. Toto zařízení nesmí vydávat jiný zvuk než nepřetržitý, rovnoměrný, stejné výše nebo v harmonickém akordu (§ 55, odst. 1).

5

Pneumatikám věnujeme v některém z příštích čísel samostatný článek. Prozatím si jen připomeneme zásadní podmínky:

- na vozidlech se smí používat pouze pneumatik, které vyhovují únosnosti a jsou doporučeny výrobcem vozidla a výrobcem pneumatik (§ 29, odst. 1 a 2);
- na těžké nápravě nesmí být použito různých druhů (diagonální, radiální, smíšené, zimní, letní — pozn. red.) pneumatik (§ 29, odst. 3);
- pneumatiky musí být vždy řádně nahuštěny, náhradní kolo na nejvyšší hodnotu tlaku použitou na vozidle (§ 29, odst. 4);
- pláště nesmí být poškozeny tak, aby byla obnažena nebo poškozena kordová kostra (§ 29, odst. 5);
- činná plocha pláště musí mít po celém obvodu a šířce běhounu jasné viditelný vzorek o hloubce nejméně 1 mm (§ 29, odst. 5).

6

Pneumatiky s protiskluzovými hroty mohou být jen na vozidlech do 3,5 t celkové hmotnosti, v době od 15. listopadu do 31. března a za těchto podmínek (§ 29, odst. 9):

- na vozidle musí být lapače nečistot za zadními koly (viz též 9. bod);
- hroty musí být vždy na všech kolech vozidla (tedy i na náhradních);
- při opětovné montáži pláště na vozidlo nebo při výměně kol musí být dodržen původní směr otáčení, proto musí být plášť trvale označen vhodným způsobem (např. šipkou);

— rychlost na pozemních komunikacích nesmí být větší než 100 km/h a vozidlo musí být označeno (nálepky „100“ prodávají např. prodejny Autosport).

7

Ovládací orgány (páky, tlačítka, spínače apod.) montované dodatečně do schválených typů vozidel musí být umístěny v dosahu řidiče upoutaného bezpečnostními pásy a musí být vyloučena záměna při ovládání. Ovládací a kontrolní zařízení montovaná dodatečně na přístrojovou desku musí být označena zřetelnými symboly (§ 25).

Většina ustanovení vztahujících se na všechna vozidla bez rozdílu stálí musí být splněna k 1. červenci 1973. Žde jsou v pořadí, jak je uvádí vyhláška:

8

Ústrojí pro provozní a parkovací brzdění musí mít na sobě nezávislé ovládací orgány a převody, společně mohou mít pouze ústrojí vlastní brzdy; parkovací brzdění musí působit alespoň na jedno kolo na každé straně vozidla (§ 15, odst. 3 a § 18, odst. 2).

9

Vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí větší než 20 km/h musí mít všechna kola opatřena účinnými kryty (blatníky, podběhy) a alespoň u kol poslední nápravy i účinnými lapači vody a nečistot (§ 28, odst. 1). Aby tyto lapače nečistot („zástěrky“) byly dostatečně účinné, musí zakrývat celou šířku běhounu pneumatiky a spodní hrana musí být nad vozovkou tak vysoko, aby rovina proložená teoretickým středem styku pneumatiky a vozovky a spodní hranou lapače svírala s rovinou vozovky úhel nejvýše 15°.

10

Každé vozidlo musí být vybaveno účinným tlumičem výfuku; výfukové potrubí s tlumiči musí být odděleno od hořlavých částí vozidla a upevněno tak, aby bylo tepelně a zvukově (např. v pryžových závěsech) izolováno (§ 39).

11

V konstrukci vozidla se nesmí provádět změny, které by zvyšovaly hluk nad stanovenou mez; především jsou nepřipustné takové zásahy do protihlukových izolací vozidla (např. odstranění textilní vložky z krytu motoru Trabant, úplné odstranění kapoty apod.), do výfukového systému a do tlumení sání motoru (§ 41, odst. 5).

12

Na vozidle smí být pouze dva světlomety do mly a jejich zapojení i umístění musí odpovídat předpisu (§ 51, odst. 3).

13

Každý osobní automobil musí být vybaven alespoň jedním výkonným, motoricky poháněným stíračem (§ 56, odst. 1).

14

Každý osobní automobil musí být upraven tak, aby rušivé vyzařování elektromagnetické energie vznikající při provozu nepřesáhlo přípustné mezní hodnoty rušení (§ 57, odst. 1). V konstrukci a provedení elektrického systému automobilu se nesmí provádět zásahy, kterými by rušení vzrostlo nad povolenou hranici (§ 57, odst. 3).

15

Nekryté hrany zasklení (přístupné hrany) větracích okének, stahovacích oken apod. musí být zabíleny nebo olemovány tak, aby nemohlo dojít k poranění (§ 58, odst. 6).

16

Clony proti slunci nesmí být z lehce vznětlivého materiálu, např. z celulódu (§ 58, odst. 8).

17

Dodatečně montované zajišťovací zařízení proti neoprávněnému použití vozidla, které dává zvukovou nebo optickou výstrahu, musí splňovat tyto předpoklady:

- zvuková výstraha musí skončit do 30 vteřin a opakovat se smí pouze při opětované neoprávněné manipulaci;
- zvukovou výstrahu smí vydávat pouze výstražné zařízení montované na vozidlo podle § 55 (povinná houkačka);
- optickou výstrahou smí být pouze záblesky tlumených světel (§ 61, odst. 6).

18

Povinné vybavení vozidla náhradními díly a nářadím bylo proti dřívějšímu předpisu rozšířeno o měřič tlaku v pneumatikách. Naproti tomu už nejsou vyhláškou předepsány hustilka, roztáčeč kliky, matice kol, ani počet náhradních pojistek.

Pro několik požadavků byl stanoven termín 1. 1. 1974. Tehdy vstupují v platnost tato ustanovení:

19

Všechny osobní automobily musí být vybaveny nejméně dvěma (vždy však sudým počtem) brzdovými světly červené (pozor — tedy už ne oranžové!) barvy, umístěnými podle předpisu (§ 48, odst. 1).

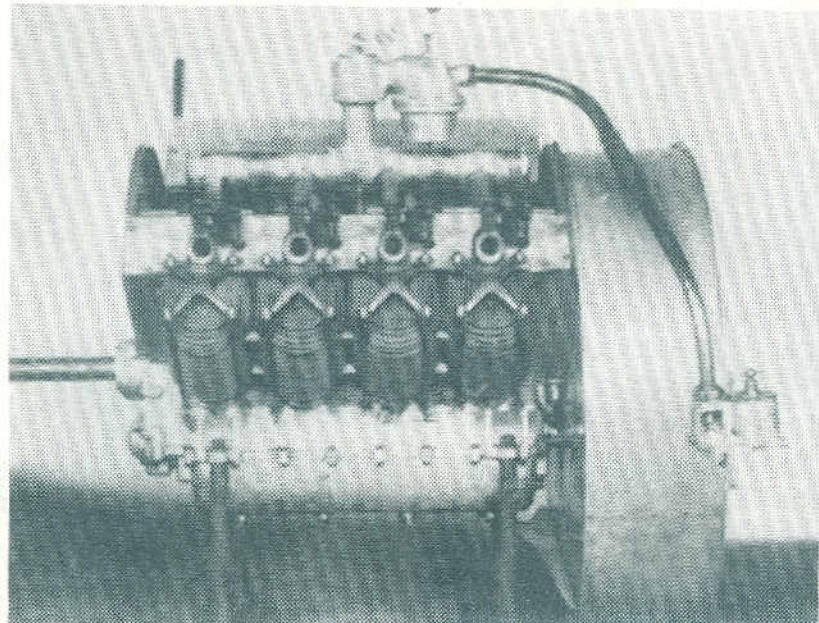
20

Každý osobní automobil musí být vybaven nejen vnitřním, ale také vnějším zpětným zrcátkem alespoň na levé straně vozidla (§ 26,

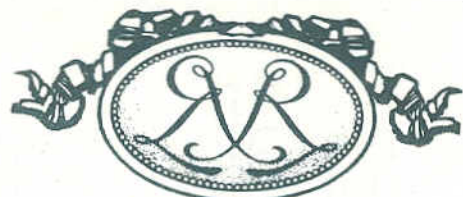
malá historie V DATECH

Z. ŠEBESTA

- 1898** - ve skromném přístřešku Billancourt konstruuje Louis Renault svůj první automobil; vozítko o 3/4 koňské síly. V témže čase vynalezl tzv. "přímý záběr". Bylo mu 21 let.
- 1899** - společnost "Bratři Renaultové" vytvořena. Návrh prvního vnitřního řízení vozu.
- 1900** - Louis a Marcel Renaultové vyhrávají Paříž - Bordeaux, Paříž - Toulouse a zpět.
- 1901** - další velké vítězství v závodě Paříž - Berlín.
- 1902** - za volantem vozíku 14CV vítězí Marcel Renault v závodě závodů Paříž - Vídeň.
- 1903** - závody Renault zabírají plochu 13.000 m², a mají 600 dělníků. Vyrábějí 3000 vozů ročně.
- 1906** - taxi Renault dobývají dlažbu Paříže předtím než zaplaví ulice Londýna. Vstupují do dějin v roce 1914 pod jménem "Taxis de la Marne". Jezdec Szisz vyhrává první Velkou cenu Autoklubu Francie /předchůdce "24 hodin v L'Mans/ za volantem Renaultu 90CV. Vyjíždí první autobus Renault.
- 1907** - první letecký motor Renault.
- 1913** - je překročena výroba 10.000 vozů ročně. V Billancourtu pracuje 5200 dělníků.
- 1918** - 1000 vozů Renault přispívá ke konečnému vítězství v I. světové válce.
- 1925** - podnik Renault na ostrově Seguin slavnostně zahajuje výrobu na 1500 m dlouhé montážní lince. Velké prvenství: přejezd přes africký kontinent.
- 1926** - Renault 40CV: světový rekord - ve 24 hodinách průměr 173 km/hod.
- 1930** - s produkcí 40.000 motorů je Renault první nej přednější světový konstruktér leteckých motorů.
- 1939** - 250 vozů denně; 4900 zaměstnanců.
- 1944** - zemřel Louis Renault.
- 1945** - z 80% zničené závody Renault jsou znárodněny. Šéfem národní správy závodů Renault se stává Pierre Lefauchaux. Tím dostávají závody Renault nový rozměr, a to průmyslového gigantu.
- 1947** - 4CV a odvozené stroje jsou již automatizovaně vyráběny. Billancourt pokrývá plochu 100 hektarů, a zaměstnává 35.000 lidí.
- 1952** - 4CV suveréně pokračuje v soustřeďování vítězství: Mont - Ventoux, Rallye Monte Carlo, 24 hodin v L'Mans, 1000 mil, Alpská rallye, Liège - Řím - Liège. Ve Flins je slavnostně



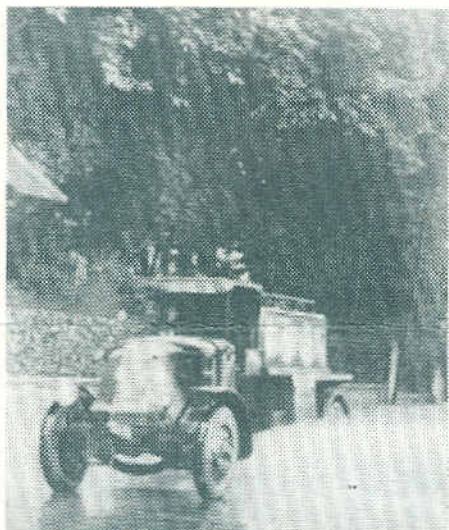
1



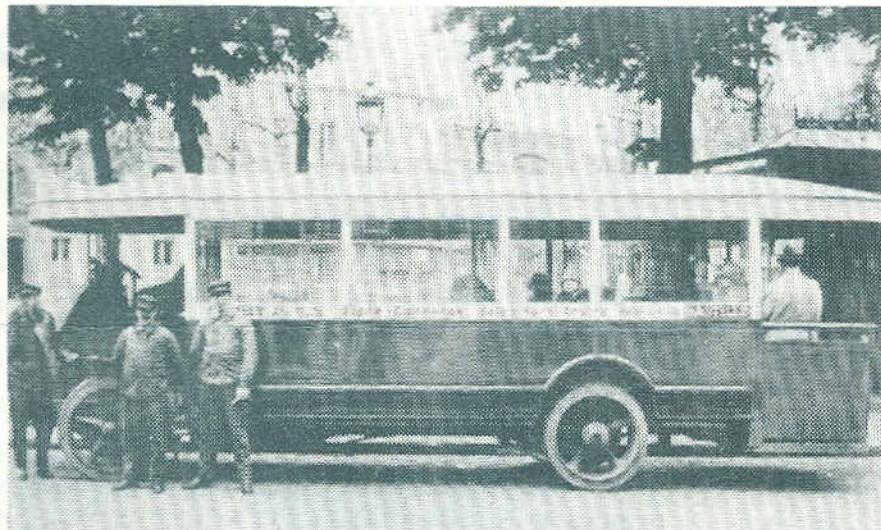
1900



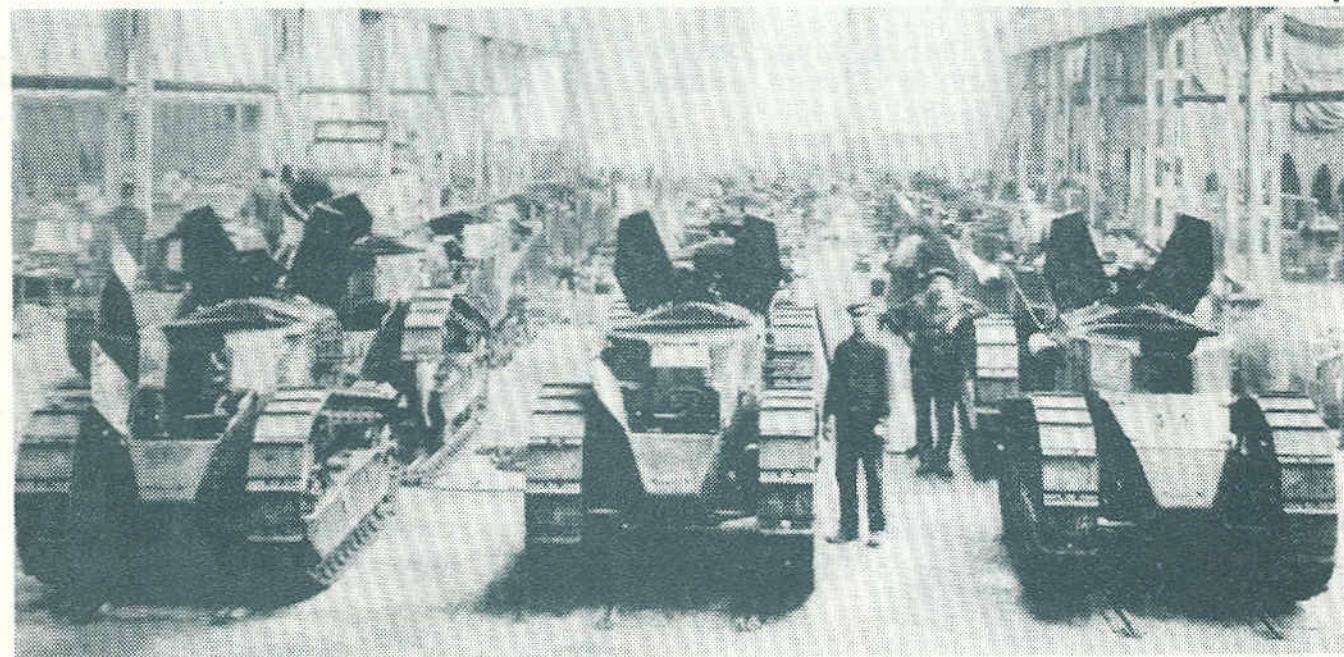
1906



2



3

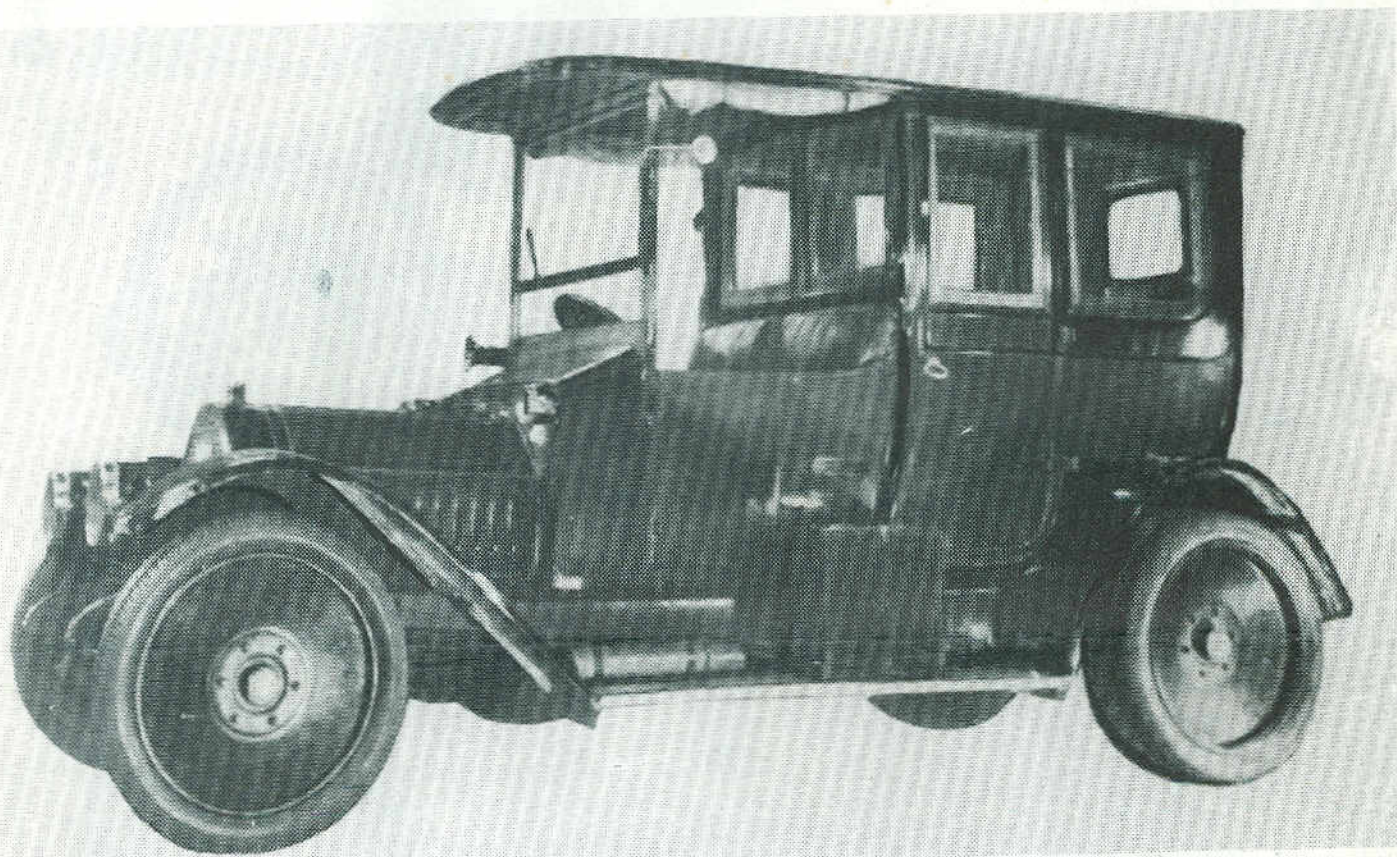


4

4

1. První letecký motor vyrobený v roce 1907.
2. Kropící vůz z roku 1927.
3. Legendární autobus - Paříž rok 1927.
4. Pomoc Renaultu ke konečnému vítězství v 1. světové válce.
5. Rok 1935 - elegantní Vivastella.
6. Velké vítězství Renaultu - přejezd přes africký kontinent. Renault 10 CV.
7. Montážní linka na ostrově Seguin.

Na druhé straně: výrobní program firmy Renault na rok 1974.



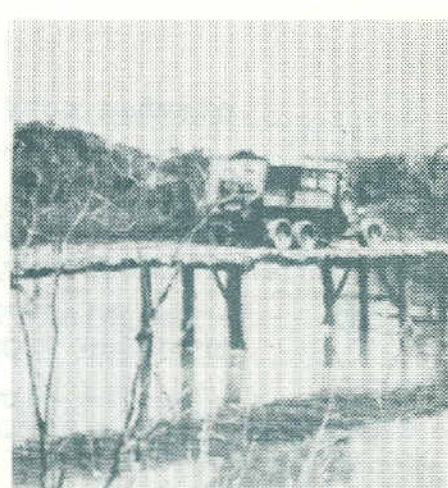
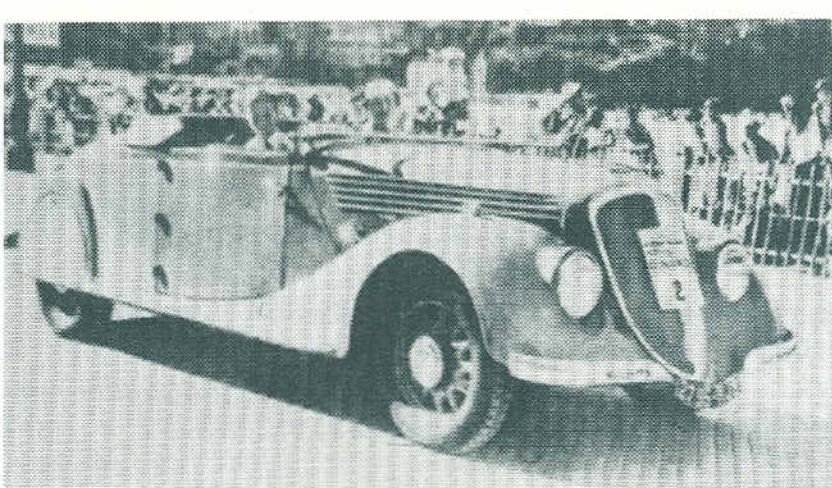
DIAGNOSTICKÁ LINKA V MOTOLE

Rada klubu obdržela pozvání od vedení Autodružstva Praha na slavnostní zahájení provozu tzv. "diagnostické linky" v servisu Renault. Tato linka byla servisu dodána z Francie, a představuje neocenitelného pomocníka při zjišťování závad na našich vozech. Slavnostní otevření provozu na této lince bylo 12. února tohoto roku v 9 hodin dopoledne. Zúčastnilo se ho vedení Autodružstva Praha, zástupci časopisu "Svět motorů", členové Motokovu a jiní význační hosté, mezi nimiž nesměli chybět ani členové Rady klubu vedení předsedou RCP ing. Blahoslavem P. Matějčkem. V době uzávěrky Renault zpravodaje nebyly ještě známy bližší podrobnosti o této události. Proto podrobnější zpráva bude našim členům podána v příštím čísle našeho klubového časopisu.

UPOZORNĚNÍ PRO ZÁJEMCE O NEPŘERUŠENOU DODÁVKU "RENAULT zpravodaje"

Upozorňujeme naše členy, že 31. leden byl termín pro zaplacení členských příspěvků na rok 1974. Dnešní vydání "zpravodaje" je naposledy rozesíláno podle loňského seznamu členů klubu. Příští březnový "zpravodaj" bude již rozesílán pouze těm členům, kteří projevíli zájem o členství tím, že jejich úhrada členského příspěvku nám dojde do konce února tr.

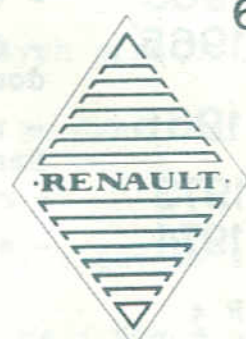
/RK/



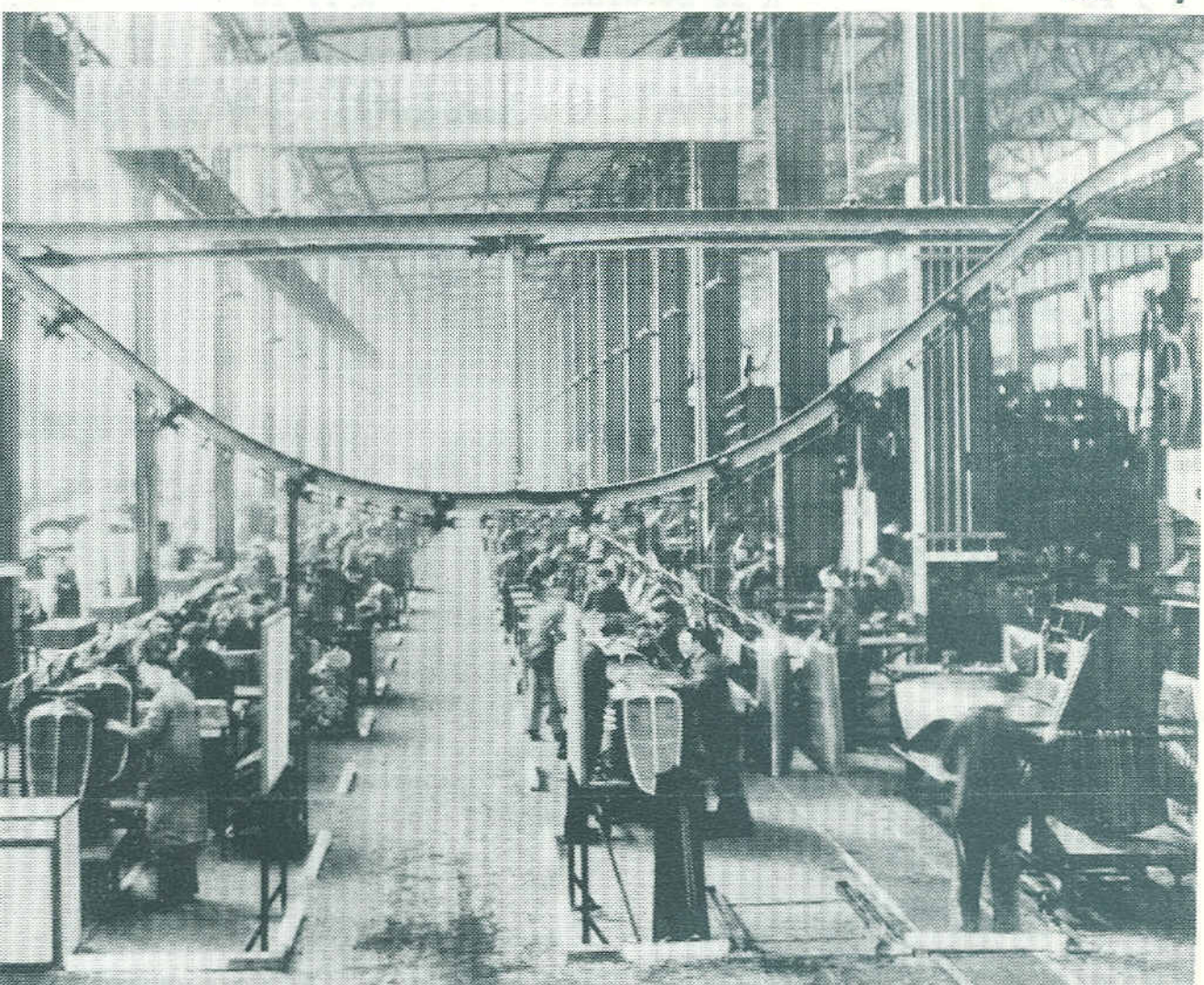
1919



1923



1925



5

6

7

otevřen nový závod.

- 1954 - vyjíždí 500.000 R 4CV.
- 1955 - Pierre Dreyfus vystřídal Pierra Lefaucheuxe, nešťasně zahynuvšího. Je podepsána první podniková smlouva /asi jako naše kolektivní smlouvy/.
- 1956 - Dauphine "hřmotně" vstupuje na scénu. Tento vůz dosáhl produkce 2,000.000 exemplářů.
- 1958 - začíná sloužit závod v Cléon. Renault drží rekord v exportu s 200.000 vozy. Dauphine si odnáší vítězství v Rallye Monte Carlo.
- 1961 - Renault 4 střídá 4CV.
- 1963 - vyrůstá závod ve Flins /353.000 m²/ pro výrobu R8.
- 1965 - decentralizace se urychluje. Nově vyrostlý závod v Sandouville vyrábí první Renault 16.
- 1966 - roční rekord: 732.000 vozů, z toho 345.000 exportováno. Renault 16 posvěcen na "vůz roku".
- 1973 - roční produkce 1,414.563 vozidel.
- 1974 - se vyrábí 22 modelů, které jsou zde uvedeny:

R 4	R 12 Break	R 16 TX
R 5 L	R 12 Break TS	R 17 TL a TL Automatic
R 5 TL	R 12 Gordini	R 17 TS
R 6 "850"	R 15 TL a TL Automatic	R 4 Rodeo
R 6 TL "1100"	R 15 TS a TS Automatic	R 6 Rodeo
R 12 L a TL	R 16 L a TL	Alpine A 110 "1300"
R 12 TS a TR Automatic	R 16 TS a TS Automatic	Alpine A 110 "1600"
		Alpine A 310

Montážní linka vozů Primaquatre na ostrově Seguin /rok 1934/



Odšroubuje se 4 šrouby držící spodek čerpadla se sacím košem /obr. IV./ 1,2,3,4/ a celý spodní díl /obr. IV./5/ vyjme. **POZOR:** u některého typu čerpadla je přetlakový ventil umístěn svale a opatřen ještě podložkou pod kuřátkou, a vyjme se po odejmutí sacího koše bez čerpadla. Po uvolnění spodní části čerpadla tuto řádně omýváme benzínem, kradle /obr. IV./5/ propláchneme, a nyní zjišťujeme, zda spodní plocha čerpadla /obr. IV./6/ není poškozená, či nemá stopy vytroušení od ozubených kol čerpadla. Máme-li možnost padla, pak plochu přebrouíme. Po sejmutí spodního dílu vyjme ozubené kolo hnané obr. IV./7/ na krátké hřídelce /a hnaní obr. IV./8, na které je na drážce nasazena osa /obr. IV./9/, jejíž druhý díl /drážkový/ zapadá do ozubeného kola, které je poháněno vačkovou hřídelí /viz řez I/. Po vymontování a vyčištění přeskoušíme zda mezi ozubenými koly a deskou není větší vůle než povolení je výrobce tj. 0,15 - 0,20 mm. Větší vůle způsobuje právě nedostatečný tlak oleje. Zároveň zjišťujeme zda drážky hnaní hřídelky nejsou poškozeny, či omáčkány, v tomto případě hřídel musíme vyměnit.

M o n t á ž č e r p a d l a

Je opatřen způsob demontáže. Vlastní seřizování tlaku oleje je dáno u tohoto typu čerpadla mechanickými vlastnostmi pružiny. Při poškození je nutné vyměnit vždy poškozené díly obr. IV./10,11,12,13 za originální.

C / VÁLCE MOTORU, PÍSTY, OJNICE

Opět zdůrazňujeme, že takovou demontáž provádíme pouze při zjištěné závadě, protože každé poškození pístu proti vložce může způsobit zmenšení výkonu motoru či dokonce poškození. Při této práci zachováváme maximální čistotu, a vyjmuté části jednoho válce vkládáme vždy do určité krabice, kterou označíme číslem válce. Válec číslo 1 je u seřizovacíku.

D e m o n t á ž k o m p l e t n ě v l o ž k y

1. nastavíme klikovou hřídel, aby klika prvního válce byla nahoře /obr. V./9/.
2. uvolníme pojistku šroubu ojnice /obr. V./1,10/ - vždy dva kusy pro každé válce.
3. uvolníme /obr. V./2/ a vyjme šrouby a matice /obr. VI./5/.
4. odejme spodní díl ojnického oka /obr. VI./1/. Uvolníme případně poklepem palíčku, a díl ihned odložíme do označené krabice.
5. práci opakujeme ještě u čtyřtého válce.
6. otočíme klikovou hřídel o 180°.
7. práci opakujeme u druhého a třetího válce.
8. obrátíme motor.
9. odejme předtím instalované drážky vložek /obr. I./1/.
10. postupně vysuneme kompletní vložku s pístem, ojnicí a podložku vložky. Vše vyčistíme a uložíme do označených krabic.

UPOZORNĚNÍ: takovouto montáž můžeme provést u jednotlivých válců přímo na vozidle: při prasknutí kroužků, či poškození pístu, a to takto: Demontujeme hlavu motoru na vozidle, zajistíme ostatní vložky proti posunu. Demontujeme vnu motoru - uvolníme oko ojnice příslušného válce, a komplet vložku, píst a ojnicí vysuneme směrem nahoru. Není tedy nutné vyjmát motor, ani demontovat olejové čerpadlo.

M O T O R

II. BLOK, PÍSTY, VLOŽKY, KLIKOVÁ HŘÍDEL, LOŽISKA, OLEJOVÉ ČERPADLO

Předpokládáme práce na motoru dle výše uvedeného rozsahu je demontováný motor, demontované hlava válců, rozdělovač, benzínové čerpadlo a cívka. Při demontáži bloku motoru i ostatních dílů hnaní části motoru musíme: předem přesně vědět účel montáže, a to z toho důvodu, abychom nemontovali, nebo nerozebírali ty části, které při montáži vyžadují speciální nástroje, nářadí či úpravy. Ku příkladu demontujeme-li olejové čerpadlo, musíme zajistit, aby se nehnýbalo klikovou hřídelí, aby se neposunuly vložky válců atd., protože při této opravě není nutné tyto díly demontovat.

Vyjmutý motor s vypuštěným olejem, zajištěnými vložkami postavíme na pracovní stůl. Vložky proti pohybu zajistíme buďto jakoukoliv deskou, kterou připevníme šrouby do závitů po šroubech hlavy, nebo kovovými podložkami připravenými podobně /obr. I./1/. Takto připravený motor demontujeme dále.

A - DNO MOTOROVÉ SKŘÍNE /KARTER/

D e m o n t á ž k a r t e r u

- 1/ po obvodu skříně povolíme 14 šroubů - obr. II./1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14.
- 2/ karter opatrně sejeme /po případném lehkém poklepu palíčkou/; oddělíme těsnění, které očistíme do sucha pokud jej budeme opět montovat. Doporučujeme však vždy použít nové těsnění.

M o n t á ž k a r t e r u

Je opatřen postup demontáže.

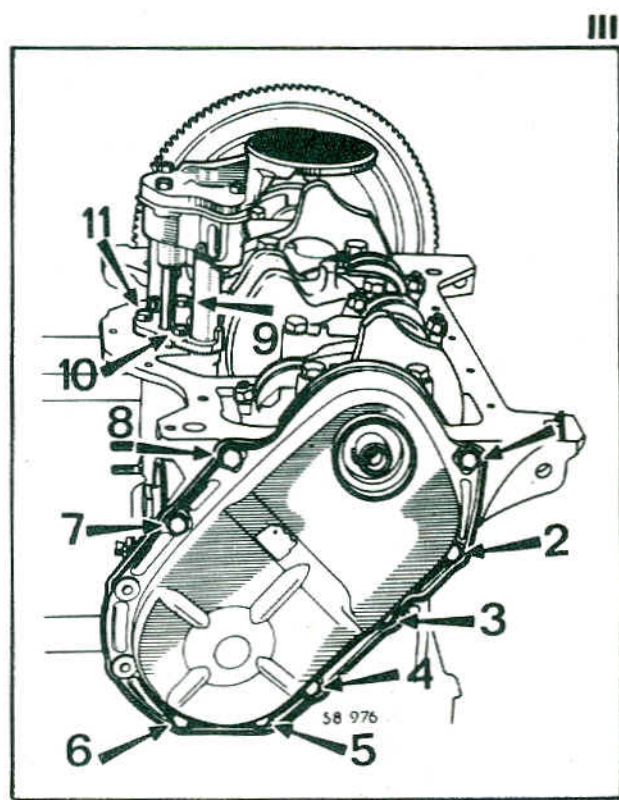
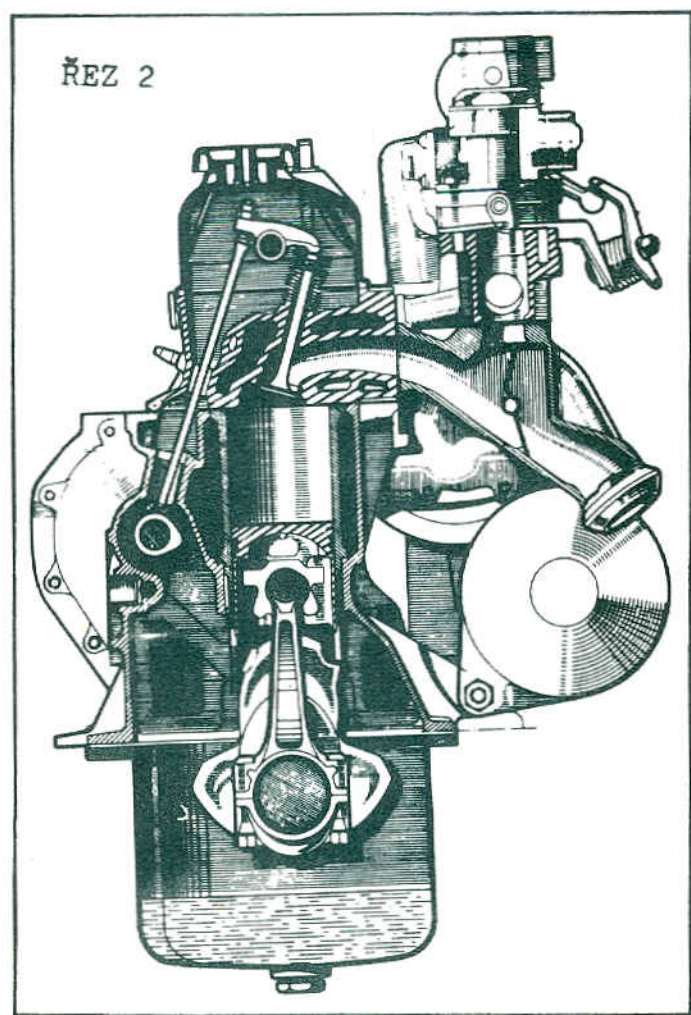
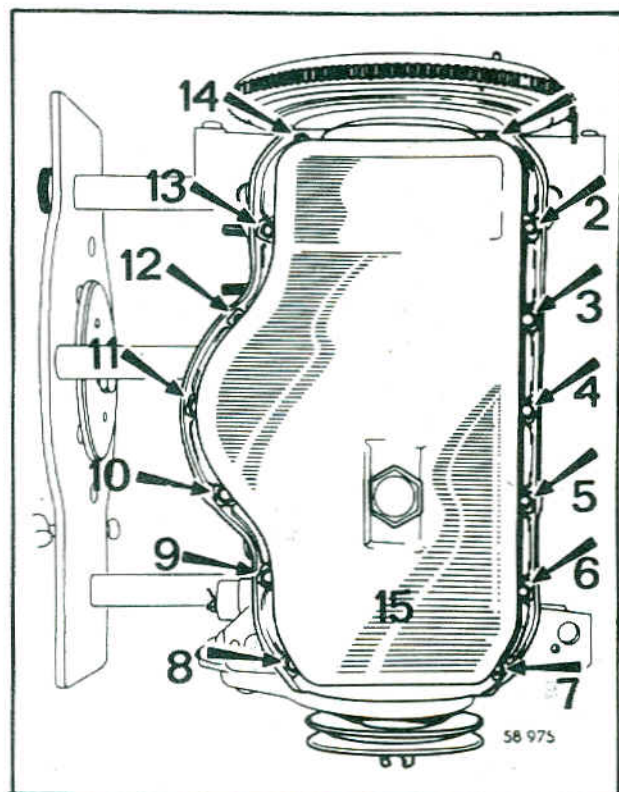
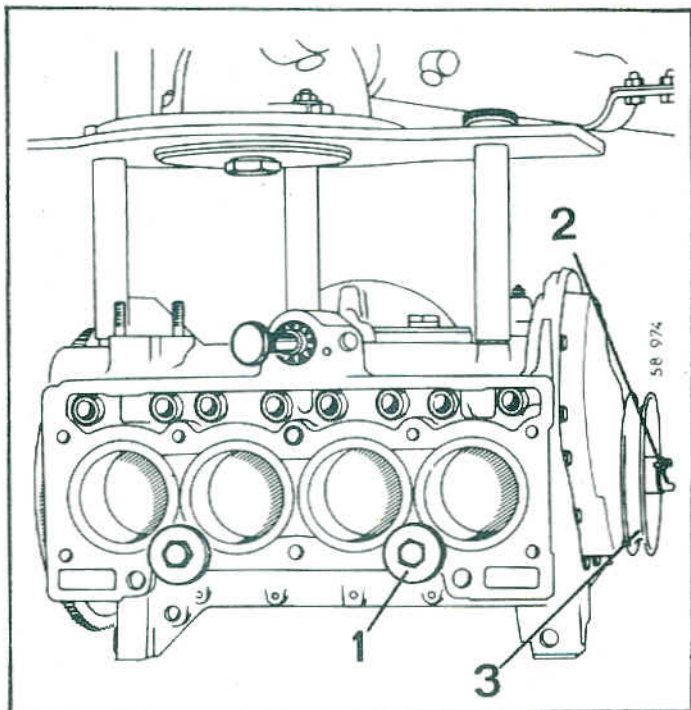
B - OLEJOVÉ ČERPADLO

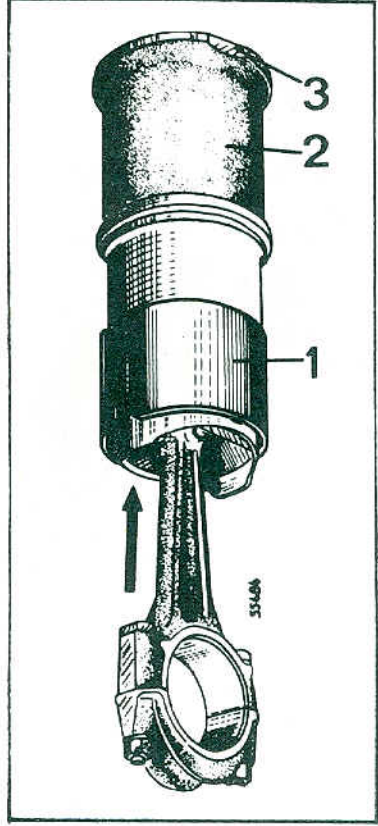
D e m o n t á ž č e r p a d l a

Demontujeme karter, a povolíme 3 šrouby, které přidržují čerpadlo k bloku motoru /obr. III./9,10,11/ a čerpadlo vyjme. Další demontáž se provádí pouze tehdy, když byla zjištěna porucha mazání motoru. V případě opravy jiných dílů motoru čerpadlo pouze vyjme a nerozebíráme.

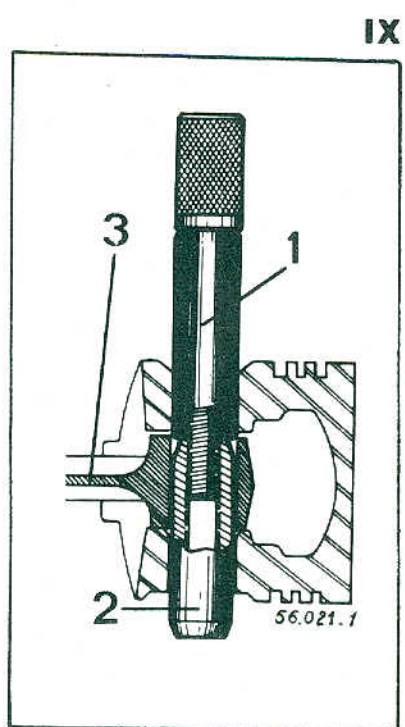
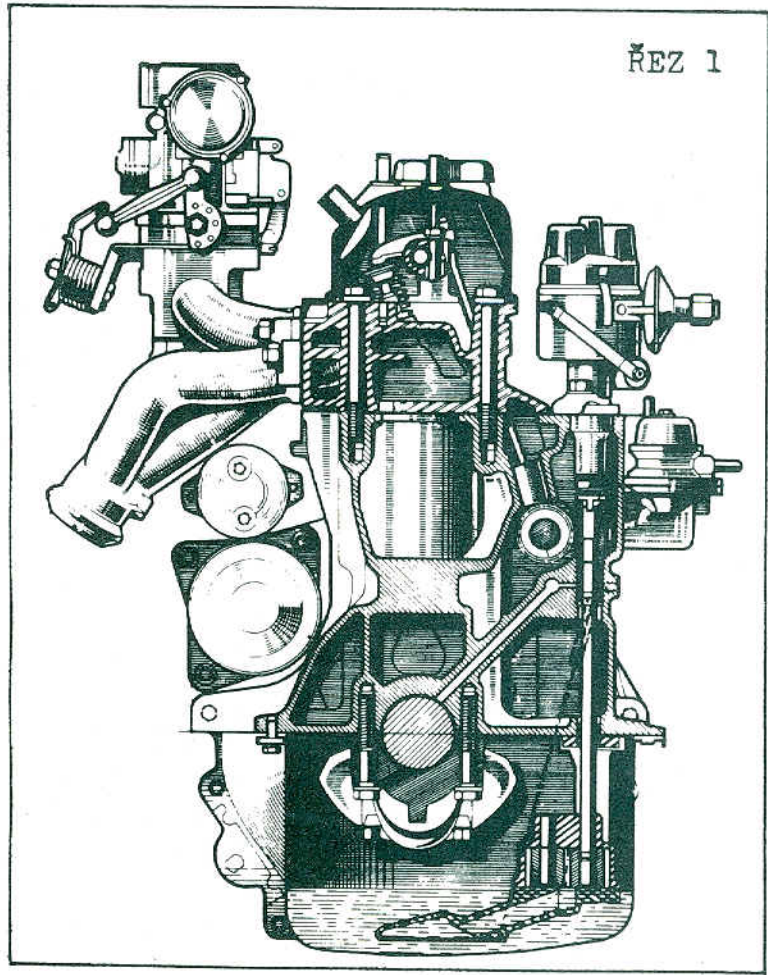
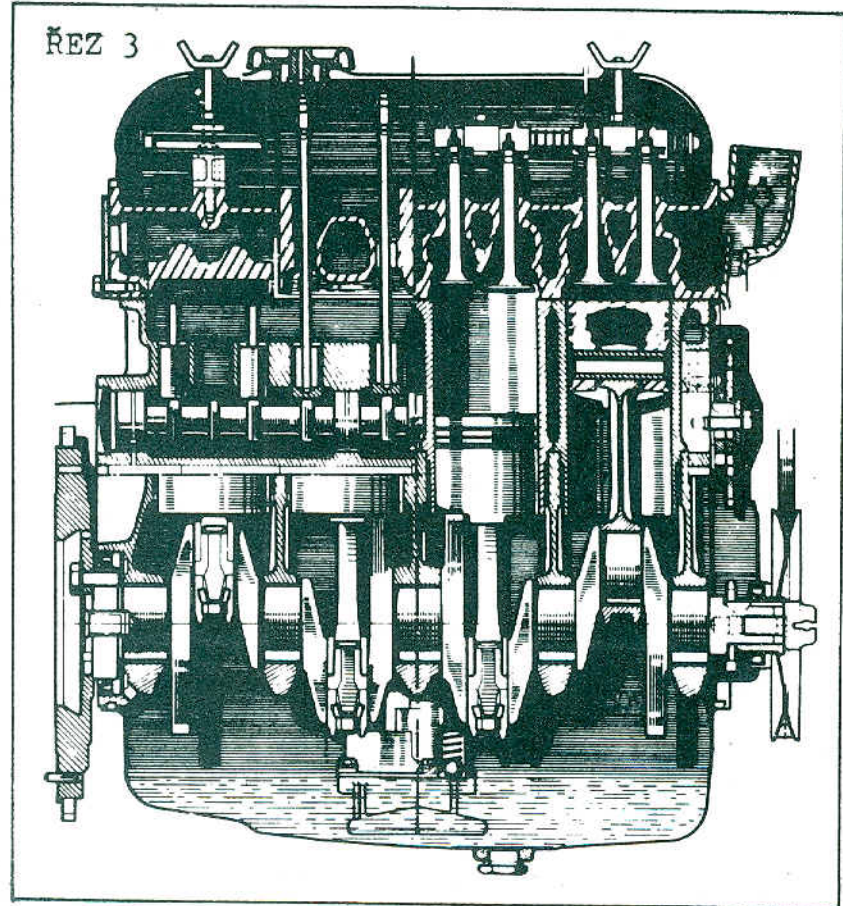
Závady čerpadla

1. čerpadlo nedodává při chodu motoru žádný tlak
2. tlak oleje je při chodu motoru nízký
3. hluk z čerpadla
4. zadření čerpadla
5. ucpaní nasávací čerpadla
6. prasklá kola čerpadla
7. náhon čerpadla

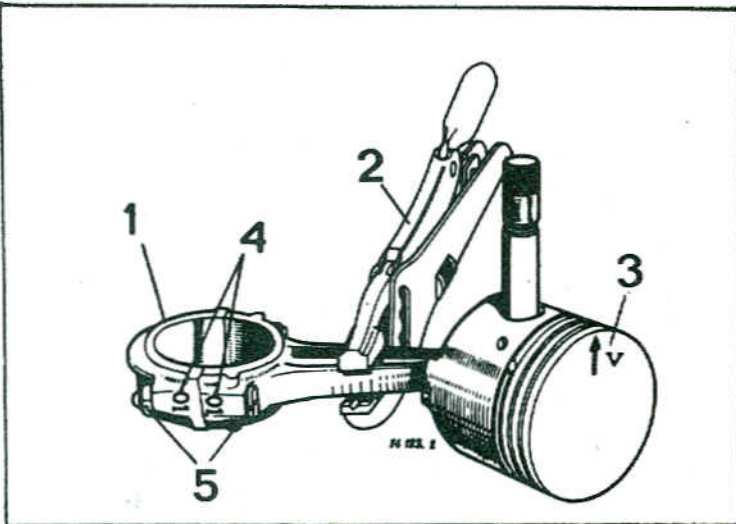




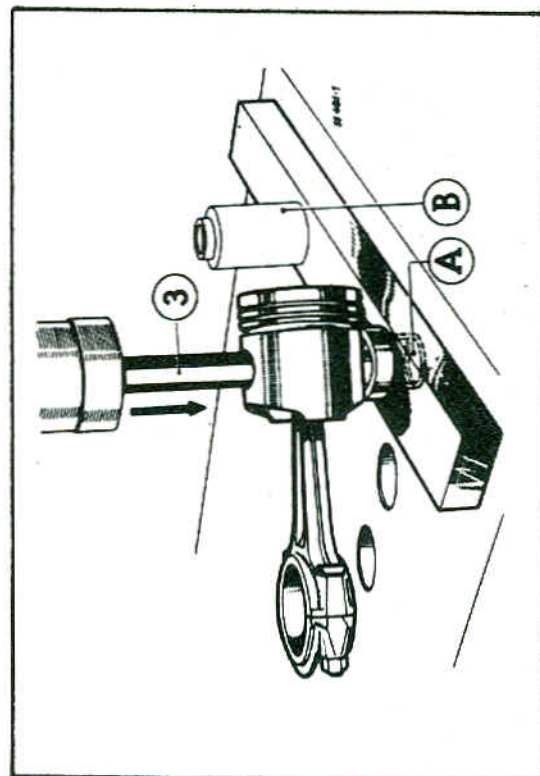
VII



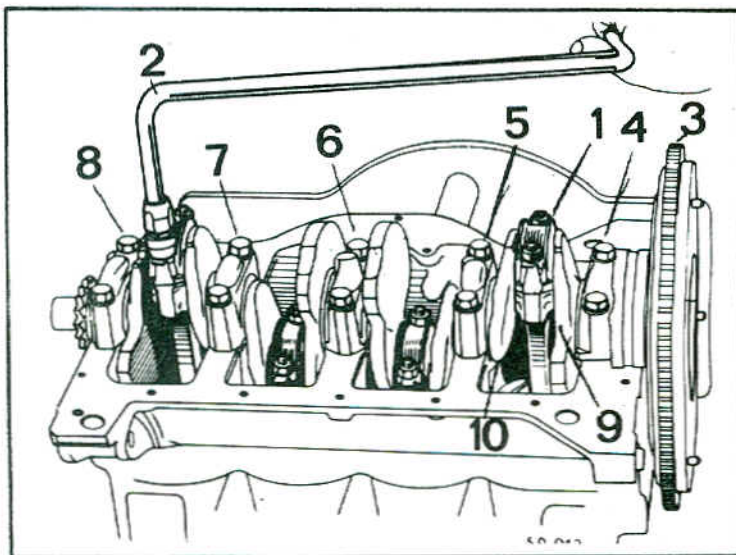
IX



IV



VIII

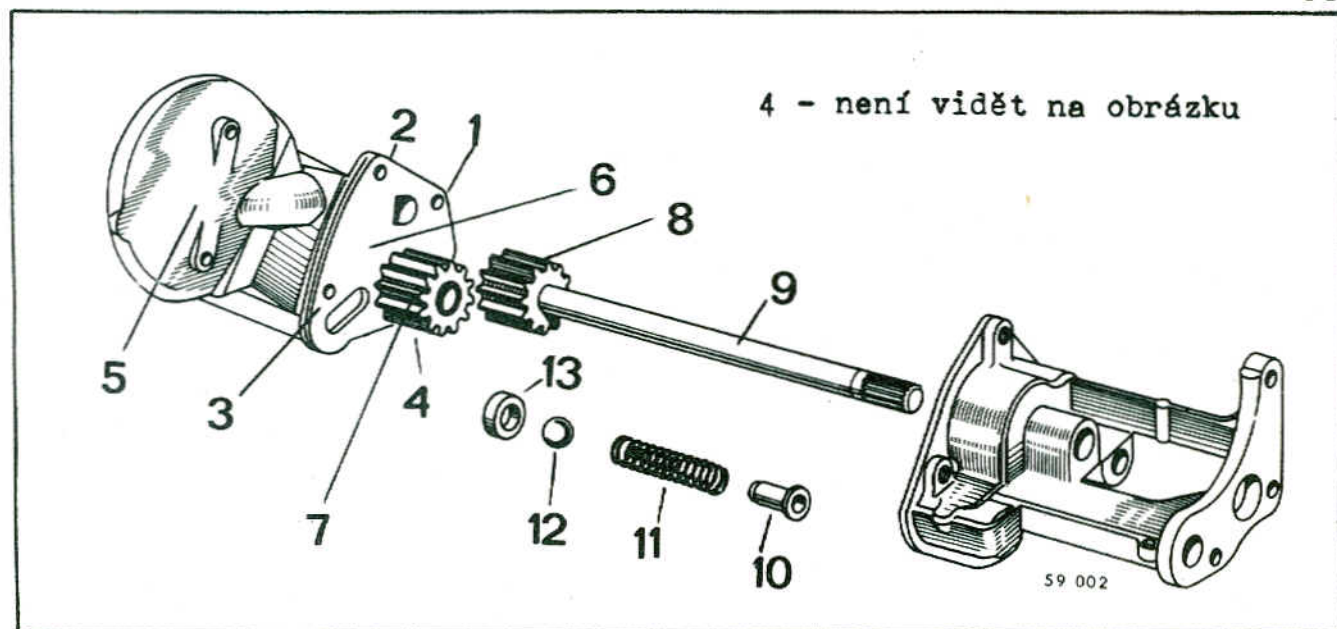


V

Připravuje tech. komise
ve spolupráci s redakcí
RENAULT zpravodaje.

© RENAULT CLUB PRAHA

IV



odst. 11, 12, 16 a 18). Pro montáž zrcátek platí tyto zásady:

- poloha zrcátka vůči karosérii musí být stabilní, nesmí se samočinně měnit a odrazná plocha nesmí kmitat, chvět se;
- zrcátko musí být nastavitelné z místa řidiče; pokud není v jeho dosahu, musí mít aretaci v nastavené poloze, vylučující nežádoucí změnu polohy;
- vnější i vnitřní zrcátka musí být takové a tak upevněná, aby zbytečně neohrožovala poraněním při srážce;
- zrcátka musí co nejméně bránit řidiči ve výhledu;
- pohled do vnějšího zrcátka musí

vést buď bočními okny karosérie, nebo tou částí čelního skla, která je čistěna stírači.

21

Všechny osobní automobily musí být vybaveny přenosným výstražným trojúhelníkem (§ 82, odst. 2).

Vyhláška FMD č. 32/72 Sb. převzala i ustanovení zrušené vyhlášky č. 139/1968 Sb. o povinném vybavení automobilů bezpečnostními pásy, avšak s některými úpravami. Nebude proto na škodu probrat je trochu obšírněji. Povinnost vybavení vozidla tříbodový-

mi bezpečnostními pásy na předních sedadlech se vztahuje

- na všechny osobní automobily bez ohledu na dobu uvedení do provozu, které mají kotevní místa pro tříbodové bezpečnostní pásy s předepsaným „palcovým“ závitem 7/16-20 UNF 2B (§ 65, odst. 2);
- na osobní automobily uvedené do provozu po 1. 1. 1989, i když mají kotevní místa s jiným závitem než 7/16-20 UNF 2B. Obecná trvalá výjimka byla povolena pro všechny typy automobilů Moskvě a Volha. Pokud byly povoleny trvalé výjimky pro některá další vozidla, musí to být zapsáno v technickém průkazu vozidla (§ 65, odst. 1).

automobil

Na naší členské besedě zahájíme cyklus historie automobilových závodů. Strihový film, obsahující množství unikátních a málo známých záběrů z automobilových závodů má tyto části: 1. The Heroic Days /1902-1914/, 2. The Golden Age /1920-1929/, 3. The Titans /1930-1934/, 4. The Titans /1935-1939/, 5. Racing Reborn /1940-1948/, 6. The Champions /1949-1951/. Po této první části našeho cyklu promítneme 2 revuální snímky firmy SHELL. Po filmech přivítáme mezi námi milého hosta s. Zváru vedoucího servisu RENAULT v Motole, který nás bude informovat o současné situaci v servisu a o výhledech do budoucna. Závěr besedy bude patřit našim technikům, kteří odpoví v technické poradně na vaše dotazy!

Na vaši účast se těší Rada klubu!

GRAM ČLENSKÉ BESEDY V PROGRAM ČLEN



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

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

P r o d á m opravený chladič na R 8, 600;
k o u p í m grafit. kroužek spojky nutně-rychle;
k o u p í m gumy na R 8 jeté, levně;

J. Nemrava, np. SILON cech [redacted] ž. tel. 2931/582 Tábor

P r o d á m zrušeného R 4CV nebo na náhr. díly

V. Lahonický, [redacted] ové Město n/Met. okr. Náchod

P r o d á m R 4CV garážovaný, bezv. stav, po GO, nový lak, karosérie v bezvadném stavu - Kovanda, [redacted] a 667. Zn: "Cena dle dohody".

V y m ě n í m 4 protekt. DUNLOP 145x15 /10.000/ za 1 Barum 5,50x15 OR7 nebo prodám příp. koupím 1 ojetou 5,50x15 /neprotektorováno/ ing. Brychta - tel. 3537035

K o u p í m na 4CV nepoškozenou karoserii
J. Jáchym - [redacted]

Kdo zapůjčí, příp. odprodá kolébku /i amat./ na 5CV, R 8. Na 5CV prodám nebo vyměním za jiné souč. střechu, obě kapoty, kompletní sedačky, všechny dveře a další díly karos. /použité/.
O. Ulrich - [redacted] 55/7