

zpravodaj

AMK SVAZARM PRAHA**RENAULT CLUB PRAHA**

ČLENSKÁ BESEDA

se koná 28.3.
v Čáslavské 5,
Praha, Vinohrady.
Začátek v 19 hod.

Na programu:

II. část fil.
cyklu historie
automobilových
závodů nazvaná
"Zlatý věk".

Film bude dopl-
něn snímkem o ex-
pedici geografů
po Amazonce a
Orinoku v ori-
ginálním pro-
středku. Film
se jmenuje:
2000 mil vzná-
šedlem.

V druhé části
besedy promluví
dr. Mrázek na
téma "Lékař a
motorismus".
Závěrem tech.
poradna.

DIAGNOSTICKÉ STŘEDISKO V MOTOLE

Diagnosticke středisko se skládá z nosné čás-
ti, která nese svařovanou plechovou skříň
s vlastním přístrojem SUN otočným o 270°, a
dvěma deskami na nářadí. Dále obsahuje více-
napěťový transformátor s přepínačem pro měřič
geometrie a regloskopu, a je umístěn v jednom
ze sloupů. Toto zařízení je ovládáno pomocí
otočného ramene a přívodních kabelů.

Přístroj SUN obsahuje tato zařízení:

- 7mi palcová obrazovka, 4 ks 6ti palcových
přístrojů, tj. a/ kombinovaný voltmetr, b/ mě-
řič úhlu sepnutí kontaktů, c/ měřič odporu roz-
dělovače, d/ otáčkoměr, e/ vyrovnávač zapalo-
vání, f/ podtlakoměr a manometr, g/ analyzátor
výfukových plynů, přenosný chladič a odlučova-
če vody pro analyzátor výfukových plynů, oddě-
lení test úhlu zapalování /stroboskopická lam-
pa uložená v armatuře/, měřicí kabely, které
se zapojují na a/ kabel se snímačem na 1 svíčku
b/ kabel přívodu napětí na zapalovací cívku,
c/ kabel na kostru a primární přívod proudu,
d/ kabel pro zapojení baterie při měření napě-
tí zapalovací cívky e/ hadička na napojení
podtlaku, f/ startovací spínač pro spouštění
motoru mimo zapalovací klíč.

Regloskop je namontován na čtyřech 1,5 m dlou-
hých kolejničkách a sestává se z následujícího
rámu na kolečkách, optické skříně s luxmetrem,
který je obsluhován přepínačem pro dvě varian-
ty na dlouhá a klopená světla, 4hranného sloup-
ku projektoru s hledáčkem a kabelem.

Přístroj na geometrii přední osy se skládá:
ze 2 projektorů se skříní, jenž jsou namonto-
vány vlevo a vpravo před předními koly, 2 zrcad-
del s univerzálním držákem na kola, není nutné
sejmutí kolových krytů, 2 stlačených desek př.
kol s rámy, kolečky a talíři.

Další příslušenství obsahuje kontrolní přístroj
na házení kol, který může být stavěn na podlahu
dílny, stahovač - komprimátor - přední nápravy
na předepsanou míru, a upínací pás s klikou.

/Pokračování na následující straně "zpravodaje"/

Co se všechno provádí v diagnostickém středisku?

Motor:

ověření těsnosti:
víka klik. skříně,
víka rozvodů

Převodovka:

ověření těsnosti

Brzdy:

ověření těsnosti okruhů
" stavu hadic
" opotřebení obložení
" seřízení ruční brzdy
" kroku pedálu

Spojka:

ověření vystavování

Řízení:

ověření celkových vůlí řízení
a přední nápravy

Tlumiče:

ověření těsnosti a stavu
silenbloků

Hnací hřídel:

ověření těsnosti a vůle

Kola:

ověření vůle

Pneumatiky:

ověření stavu, vč. rezervy

Výfuk:

ověření stavu

Přední náprava:

přední kola: kontrola
deformací a ověření seří-
zenosti kol

Hladiny a utažení:

motor: ověření hladiny
převodovka: ověření stavu náplně
karburátor: ověření uchycení
a horního víka, ověření plného
otevření škrtící klapky
palivové čerpadlo: ověření těsnosti
klínové řemeny: ověření stavu
a napnutí
omyvač skla: ověření hladiny
v nádobce
akumulátor: kontrola hladiny
elektrolitu
chladicí okruh: ověření těsnosti
brzdový okruh: kontrola hladiny
kapaliny v nádobce
pneumatiky: ověření tlaku
včetně rezervy
kola: ověření utažení
dveře-okna: ověření správné
funkce

Kontrola funkcí motoru:

/zapalování - karburace/

kontrola kontaktů:

odpor kontaktů
nízké napětí cívky
rychlost startování:
nízké napětí cívky
vysoké napětí cívky
úhel vačky

volnoběh:

základní seřízení
odstředivá regulace

podtlaková regulace:

úhel vačky
hodnota podtlaku motoru
výfukový plyn /Co/

Při 1500 ot/min:

funkce kontaktů
napětí zapalování cívek
izolace sekundárního okruhu
funkce cívky
funkce kondenzátoru
vyrovnanost výkonu válců

Při akceleraci:

napětí zapalování a stav za-
palovacích svíček
funkce akcelerační pumpičky

Při 3000 ot/min:

úhel vačky
sekundární odpory
max. napětí cívky
výfukový plyn
stav vzduchového filtru
režim motoru seřídít na vol-
noběh dle předpisu

Osvětlení:

světlomety: ověřit seřízení
světél tlumených, dálkových
a intenzitu svícení

Ověřit funkce:

světél posíčních
" parkovacích
" SPZ
" ukazatelů směrů jízdy
osvětlení interiéru, stopky

Príslušenství:

omyvač skla: ověření funkce,
stěrač: upravení stírání
houkačky: ověření funkce
ověření všech spotřebičů a kon-
trolek původně namontovaných

Čištění:

volantu řízení, řadící páky, pá-
ky ruční brzdy, zpětného zrcát-
ka, klik dveří, popelníků.

Celková cena včetně drobných

oprav: 400-500,- Kčs

/sta/

Postupujeme obráceným postupem jako při demontáži. Při práci kontrolujeme zda jsme správně dle označení osadili polohu hřídel-setrvačník, a setrvačník-koš spojky /obr. XII/1/. Dále kontrolujeme axiální vůli klikové hřídele /obr. XI/1/. Při montáži spojky použijeme před usazením koše spojky pomocný čep /obr. XII/3/, kterým vystředíme talíř spojky ke klikové hřídeli.

K a t a l o g o v á č í s l a n á h r a d n í c h d í l ů R 8
1132 - o b s a h 226 - c e m /francouzská/

těsnění vany motoru	9 806 671
těsnění pod vložky válce - síla 0,07	6 077 765
" " 0,10	6 077 766
" " 0,13	6 077 767
těsnící kroužek klik. hřídele u setrvačnicku	8 547 999
přední	8 548 993
vodící ložisko v čele klik. hřídele	6 045 759
kliková hřídel	8 216 340
rohátka pro natažecí kliku	6 075 315
ojnice - dle váhy	9 960 193 až 195
pojistka šroubu ojnice	6 078 016
šroub ojnice	7 063 124
matka ojnice	6 062 683
ojniční ložisko - normál ø 44	9 806 652
1. oprava 43,75	9 806 653
2. " 43,5	9 806 654
hlavní ložiska	9 806 649
1. oprava ø 46	9 806 650
2. " 45,5	9 806 651
vymezovací podložka axiální vůle - síla 2,30	9 806 659
" " 2,40	9 806 660
" " 2,45	9 806 661
těsnění krytu rozvodu	4 282 550
sada těsnění motoru	9 806 644

Očištěný komplet vyjmeme - tahem vyjmeme píst s ojnicí a vložky. a/ staré šrouby opatrně sundáme z pístu tak, abychom nepoškodili ani píst, ani písní kroužky, ani písní drážky. Po sejmutí písních kroužků pečlivě vyčistíme písní drážky /nesmíme použít tvrdý předmět/ nejlépe tvrdým kartáčem, nanejvýš mžeme starým zlomeným kroužkem drážky opatrně proškrtánout. Onyjeme benzínem a osušíme.

b/ starý čep vyjímáme tlakem, tedy pod lisem /obr. VIII./, protože síla k vytlačení je 600 - 1200 kg, volíme proto takové zařízení kde takovou sílu získáme protože při použití vytloukání je nebezpečí poškození pístu.

S m o n t o v á n í v y j m u t é h o k o m p l e t u

a/ nový písní čep před montáží očištíme a natřeme nejlépe molykdu /MOLYKOT/. Samotný píst ponoříme na několik minut do vařící vody. Upornujeme, že píst teplotu poměrně rychle ztrácí a proto nemusíme pracovat rychle.

Nastavíme si čep tak /obr. IX/2/, aby pomocný vodící kolík /obr. IX/1/ mohl čep správně vtlačit do pístu, a do ohřátého pístu vsuneme spodní horní oko ojnice /obr. IX/3/, kterou přidržujeme v kleštích /obr. VI/2/, a nyní tlakem vsuneme čep s pomocným přípravkem do pístu a ojnice.

POZOR! -směr vsunutí musí být proti šípce na dně pístu /obr. VI/3/, šípka musí být proti mírně sešikmenému oku v písním čepu. Doraz čepu musí být až do konce vybrání v pístu.

U nového pístu musíme toto sešikmení před montáží provést předem.

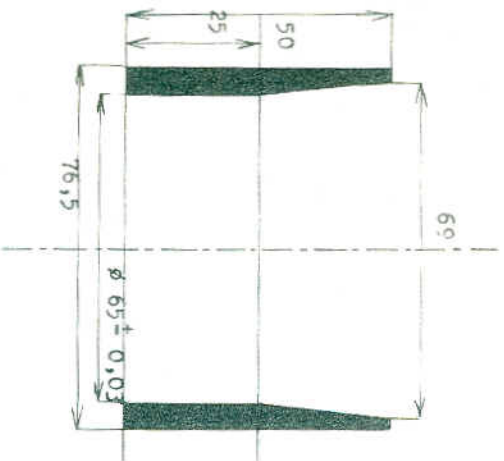
b/ montáž nových kroužků /originál/ provedeme pomocí plíšků. Kroužky nesmí být v žádném případě upravovány, kráceny atd., pouze nasolejovány. Kroužky upravíme v drážkách tak, aby jejich zámky byly proti sobě pootočeny o 120°.

M o n t á ž k o m p l e t u v l o ž k a - p í s t - o j n i c e

Ojnici, písní čep, píst a kroužky řádně nasolejujeme. Před montáží do vložky válce zkontrolujeme zda vložka s nasazeným těsněním při usazení do bloku převyšuje blok motoru s předepsanou mírou tj. 0,05-0,12 mm.

Stlačíme proto rukou samostatnou vložku s těsněním na její místo a zmenšíme přesah. Pokud by přesah byl nedostatečný je nutné použít podložku vložky takové síly, abychom danou míru v každém případě dodrželi. Teprve nyní pomocí naváděcího kroužku /obr. VII/1/ nasazujeme komplet ojnice-píst-kroužky do vložky /obr. VII/2/. Předem se orientujeme podle seřiznuté horní hrany vložky /obr. VII/3/, tak, aby píst s kroužky byl zasaunut ve správné poloze, protože po vsunutí pístu s kroužky do vložky nesmíme vzájemnou polohu píst-vložka otáčením měnit. Nezapomeneme na to, že značení na ojnici /obr. VI/4/ je proti vačkové hřídeli, a šípka na dně pístu /obr. VI/3/ musí směřovat k setrvačnicku /obr. V/3/. Před namontováním tohoto celku doporučujeme, aby byla přeměřena axiální vůle klikové hřídele /obr. XI/1/. Tato čílní 0,045 mm až 0,19 mm. Úpravu axiální vůle klikové hřídele docílíme výměnou měřítkovitých vložek u středního hlavního ložiska /obr. X/1,2/.

Při konečné montáži dotahujeme pak ojniční ložiska silou 3,5 mkg /obr. V/2/. Po dotažení nezapomeneme zajistit pojistky šroubů /obr. V/1,10/ ojničního ložiska, které vždy při jakémkoliv práci spojené s demontáží vyměníme za nové.



Upozornění: protože jakákoliv úprava kroužků U-FLEX/stíracích/ je naprosto vyloučena a montáž přístů s kroužky do vložky je velmi choulostivá, aby nedošlo k poškození kroužků - musí být při montáži použito naváděcího prstenu /obr VII/1/. Pro Vaši informaci uvádíme rozměry a tvar naváděcího kroužku pro motor. Typ: 689-1, obsah 956ccm tj. zdvih 72 mm, vrtání 65 mm.

D - KLIKOVÁ HŘÍDEL

Technický popis prací je stejný i pro ostatní typy vozů RENAULT, ale je nutné nahradit díly určovat naprosto přesně pro příslušný typ motoru. Kliková hřídel je uložena v 5ti hlavních ložiskách.

Hlavní díly: Kliková hřídel, ozubené kolo rozvodu, řemenice klínového rozvodu, pero řemenice /Woodruthův klínek/, natáčecí matice, drážky hl. ložisek, šrouby, ložisko hlavní hřídele, setrvačnik, spojka.

Práce provádíme při demontovaném motoru, dbáme na čistotu a aby demontované díly přišly na své původní místo /pokud je nenahradíme novými/. Základou před demontáží klikové hřídele musí být opět účel prováděné opravy, abychom zbytečně neprováděli demontáž a montáž záležitostí, které nemají s opravou nic společného.

Demontáž klikové hřídele

1. zjistíme, aby vložky válců se nemohly v bloku pohybovat /obr. I/1/.
2. povolíme rohnutí /nejlépe poklesem na tvrdé/, obr. I/2/.
3. sejmeme řemenici /pozor na klínek a simering/, obr. I/3/.
4. demontujeme kryt rozvodových kol povolením šroubů /obr. III/1,2,3,4,5,6,7,8/.
5. uvolníme rozvodový řetěz uvolněním šroubu /obr. XIII/1/.
6. vyšroubujeme šrouby držáku napínače /obr. XII/2,3/.
7. uvolníme pojistku ozubeného kola /obr. XII/4/.
8. vyšroubujeme šroub /obr. XII/5/.
9. sejmeme ozubené kolo /obr. XII/6,8/ a řetězem /obr. XIII/7/.
10. vyšroubujeme šrouby koše spojky /obr. XII/2,3,4,5,6,7/.
11. odejme koš i s lamelou
12. osměřme vzájemnou polohu klikové hřídele a setrvačnik, a setrvačnik demontujeme vyšroubováním 5ti šroubů /obr. XI/2,3,4,5,6/.
13. uvolníme a demontujeme víka ojních ložisek /obr. VI/1/, a ojníc s písty zasuňme.
15. uvolníme držáky jednotlivých hlavních ložisek /obr. V/4,5,6,7,8/.

a tyto odejme /při demontáži těchto držáků a ložisek pro jejich uvolnění použijeme poklepu gumovým kladivem - nikdy nepřetlmei/

Zásady práce

- a/ je-li vůle na hřídeli v hlavních či ojních ložiscích větší než připouští výrobce - neučiníme pouze ložiska - nýbrž vždy přebíráme hřídel na dané opravné hodnoty, na ně pak obdržíme příslušná ložiska.
- b/ ložiska /šálv/ nikdy neupravujeme, při dodržení dané toleranci hřídele ložiska přesně zapadnou.
- c/ při montáži ložisek musí otvory ložiska souhlasit s otvory v bloku /mazací kanály/.
- d/ drážky ložisek nikdy nesmíme zbrusuovat - samozřejmě ani ložiska, ani šálv.
- e/ pojistné podložky šroubů ojních ložisek vždy použijeme nové.
- f/ výrobce doporučuje vyměnit při této opravě i šrouby na drážkách hlavních i ojních
- g/ znovu zdůrazňujeme čistotu, a doporučujeme zkontrolování průchodnosti olejových kanálů, které vyčistíme tlakem.
- h/ při montáži nových ložisek nedoporučujeme příliš oleje při usazování ložisek - ložiska se pak na přebroušenou hřídel lepí, a těžko se motorem otáčí.
- i/ doporučujeme vyměnit těsnící kroužky klik. hřídele.

Hlavní měřítka

Pro kóntról u seřizování
a montáž hřídele

Platí pro R8, typ motoru 689-1, obsah 956 ccm
Základní ø hlavních ložisek: 46 mm, vůle 0,00-0,01
Základní ø ojních " : 43,98 mm, vůle 0,00-0,016

Průměry pro opravy:

hlavní ložiska:

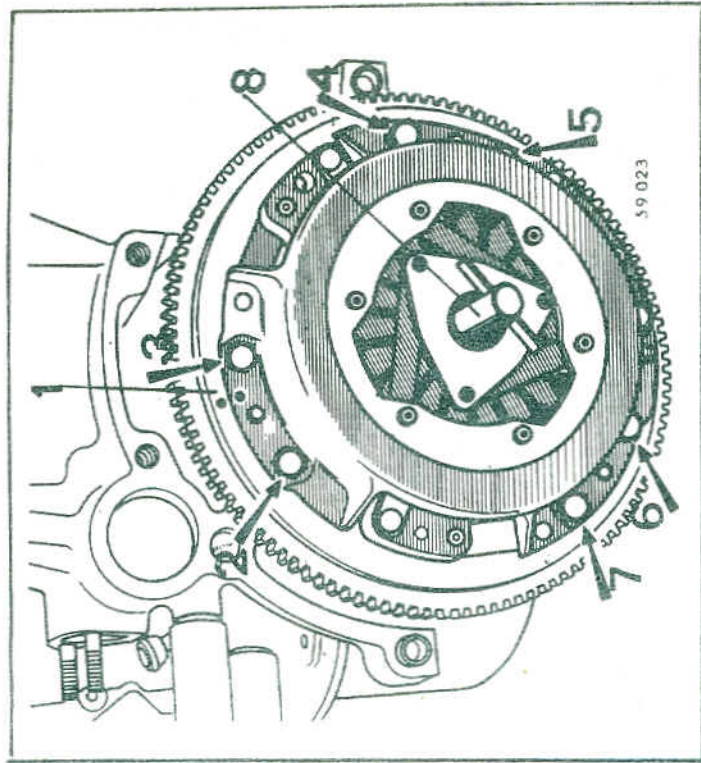
ojních ložiska:

1. = -0,25 mm
2. = -0,50 mm
1. = -0,25 mm
2. = -0,50 mm
Axialní vůle klikové hřídele: 0,045-0,19
Axialní vůle pro axiální vůli: normál = 2,30 mm
1. oprava = 2,40 mm
2. " = 2,45 mm

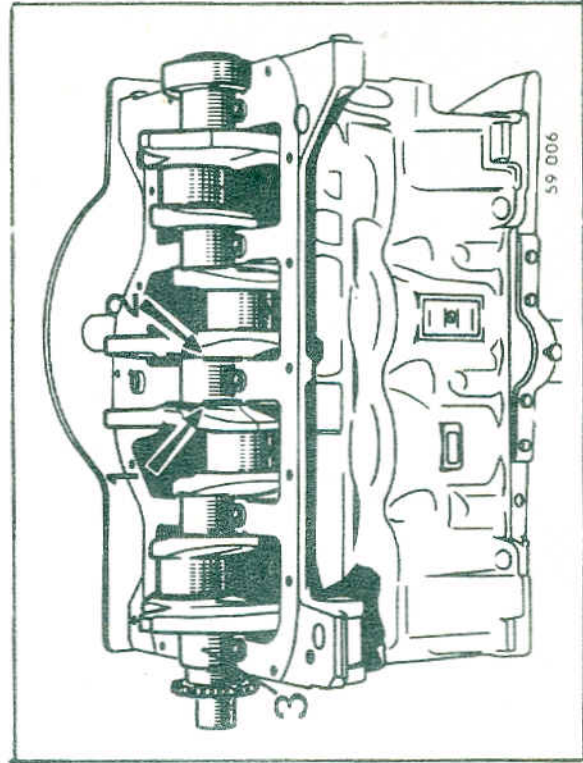
Hodnoty dotažení šroubů:

šrouby setrvačnik: 4,5 mkg
hl. ložiska kl. hřídele: 6,0 mkg
" ložisek ojních: 3,5 mkg

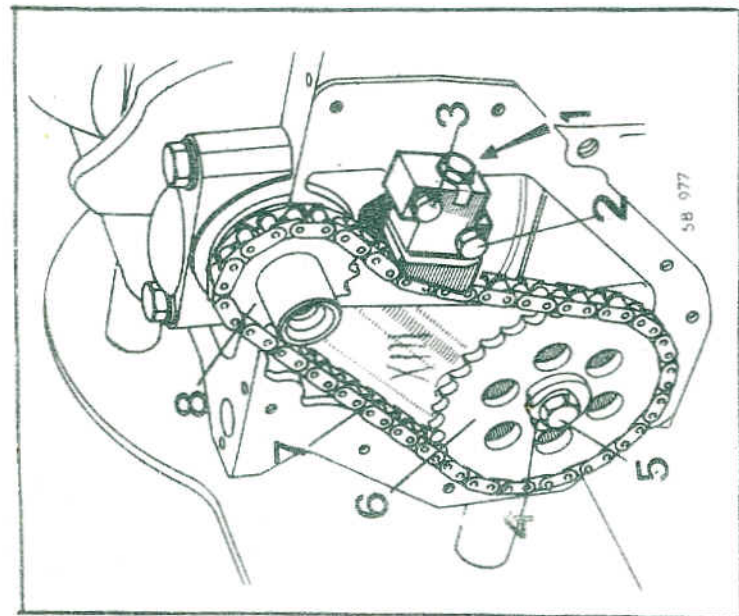
Po namontování hlavních ložisek a vymezovacích vložek axiální vůle hřídele zkontrolujeme zde příruba pro montáž setrvačniku nehází. Na obvodu této příruby je povolena výchylka 0,06 mm.



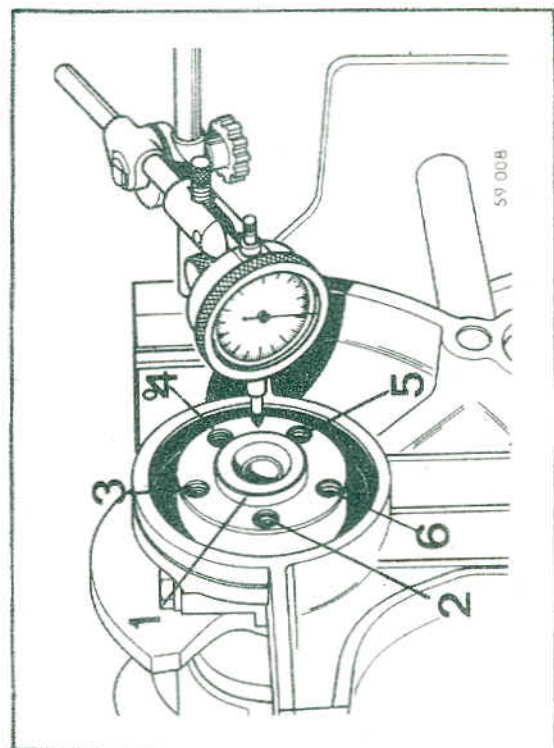
XII



X



XIII



IX

Omlouváme se všem čtenářům RENAULT zpravodaje za omezený rozsah čísla. Tato skutečnost byla zaviněna tiskárnou. V příštím vydání vše bude napraveno, a budete si moci přečíst mimo jiné i zajímavosti ze zahraničí, které pro Vás připravil pod názvem "Klepy ze světa" náš dopisovatel dr. B. Dolanský. Svoji špetku do našeho klubového mlýna má také připravenou Jirka Beneš, nositel Renaultovy ceny, kterou výstižně a stručně nazval: "Několik drobných rad z mého pytlíčku vědomostí a znalostí pro muže, ženy i dospívající výrostky, kteří hovějíce si v autě, kde své tělesné trosky vozíce, dopouštějí se chyb při nichž srdce odborníka nařiká"! Jak již patrně z názvu máme se na co těšit!!! /sta/

Pro ty členy, kteří mají zájem o doplnění chybějících čísel našeho časopisu je určena následující práva. Protože redakce nemá tolik zbylých čísel, kolik je zájemců, budou zbylá vydání RENAULT zpravodaje k dispozici na čl. besedě, kde se budou vydávat dle hesla: "kdo dřív přijde, ten dřív mele".



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

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

P r o d á m náhradní díly na 4CV: přední sklo, nárazník, zadní péro, svislé čepy, těsnění do dveří, hřídelky vahadel, cívka, duše, pístní kroužky $\varnothing 54,5$ - vše nové!
V. Žížala - 827696

RENAULT ALPINE A110

