

zpravodaj

AMK SVAZARM PRAHA**RENAULT CLUB PRAHA****Z OBSAHU:**

Pozvání na naši
závěrečnou besedu
v tomto roce/
organizační zprávy/
inzerce/ drby/
aktuality/
zajímavosti

**ČLENSKÝ PŘÍSPĚVEK NA PŘÍŠTÍ ROK**

V dnešním zpravodaji je přiložena složenka na úhradu členského příspěvku na rok 1975 ve výši 80,- Kčs.

V této částce je zahrnut poplatek 5,- Kčs určený nadřazenému orgánu za vystavení nového průkazu Svazarmu, jejichž výměna bude podle směrnice ÚV Svazarmu v příštím roce provedena. Ke zvýšení našeho čl. příspěvku z dosavadních 60,- na 75,- Kčs jsme byli nuceni přistoupit z těchto důvodů:

1. Zvýšení nákladů na vydávání RENAULT zpravodaje v důsledku jeho náročné grafické a obsahové náplně, přičemž nechceme z těchto dosažených výsledků ustupovat.
2. Zvýšení výdajů souvisejících s režii členských besed a ostatních klubových akcí.
3. Vytvoření určité finanční rezervy pro úhrady spojené s přestavbou dílny a jejím vybavením v souladu s usnesením přijatým na členské besedě v listopadu 1974.

I přes uvedené zvýšení zůstává náš čl. příspěvek ještě pod úrovní příspěvků placených v jiných AMK, nehledě k tomu, že z něho bude též hrazeno poštovné za rozesílání nových průkazů Svazarmu. Přesto Rada klubu očekává možnost úbytku našich členů. Tato skutečnost je na jedné straně jistě nepříjemná, na druhé straně však tato přirozená redukce přinese zkvalitnění členské základny a částečné ulehčení práce, která s dosavadním počtem členů byla nenalá. Přejeme všem našim členům hodně úspěchů v další motoristické činnosti, a děkujeme těm, kteří se aktivně zúčastňovali naší dosavadní činnosti! Přátele, kteří se rozhodnou i nadále zůstat členy, žádáme o poukázání příspěvku do konce ledna, kdy musíme provést uzávěrku příjmu členů.

Rada klubu RCP



ROZLOUČENÍ SEZONOU 1974



Zve všechny renaultáře a jejich manželky na letošní závěrečnou besedu, která se koná 19. prosince v ZK TESLA, v Čáslavské ulici č. 5, Praha - Vinohrady.

Připraveným estrádním pořadem Vás bude provázet Saša Tompich. Dalšími účinkujícími budou Iveta Simonová, Duo Mijabo, Milan Chladil, František Pajer ml. a další přátelé Saši Tompicha.

Na pořadu budou též unikátní motoristické filmy.

Zahájení v 19,00 hodin. Zaujmete místa včas. Vstupné dobrovolné, raďte odložit do kasičky u presence.

zve Rada klubu



Poměrem atsáek obou náidelí a jejich vzájemnou polonou je ur-
 čen nejen čas otevření a zavírání ventilů, nýbrž i čas sepnutí
 a rozeznutí kontaktů přerušovače a tím také čas palení směsi
 ve válci. Při určování-li polohu přerušovače měníme dobu rozdělení
 a tím určujeme čas zapálení směsi - obecně řečeno seřizujeme
 předstih.

V předchozích odstavcích jsme se trochu obsáhněji rozepsali o
 teorii elektrického systému automobilu, ale považujeme to za nutné
 pro zvládnutí závěrečné kapitoly textu "elektrické zařízení",
 kdy budeme probírat možné závady a jejich odstranění.

ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ

Celý systém elektrického zařízení pro vozidla Renault typ R 8
 je proveden obdobným způsobem jako u vozidel jiného typu a lze
 tedy vzákladly jak instalace, tak i odstraňování poruch, ať u malé
 výjimky, použít i pro ostatní typy.

Základní rozdělení:

1. Zdroje el.proudu
2. Spotřebiče el.proudu

1. Základní zdroje el.proudu v motorovém vozidle jsou dva:

- a. akumulátor
- b. dynamo /případně alternátor/

a. akumulátor slouží pro potřebu odběru el.energie není-li
 motor v chodu /příklad: startování, topení, osvětlení atd./.
 Základní hodnoty akumulátoru jsou uvedeny v základním nspětí
 12 Volt/ a kapacitě t.zn. množství el.energie akumulované,
 vyjádřené v Ampérech a hodinách /ku příkladu: 35 Aph.
 K jasrčejšímu pochopení: zepneme-li na tuto baterii spotřebič
 1 Ampér - pak může teoreticky odebírat proud 35 hodin/
 Nabíjecí proud pro tuto baterii je udáván v 10% kapacity
 akumulátoru - tedy: nabíjíme 35 Amp.

b. Způsob: pro praktické používání všech el.hodnot u motorového
 vozidla je nutné vycházet ze zákona, který nám velmi
 usnadní pochopení a příčiny poruch i vlastní el.
 instalace. Je to tzv. Ohmův zákon

$$W = V \cdot A$$

Příklad: Zárovka 35 W bude zapojena na trvalé sví-
 cení baterie - jak dlouho bude svítit?

$$35 = 12 \cdot x$$

$$x = \frac{35}{12} = \text{cca } 3 \text{ Ampéry}$$

z baterie 35 Aph bude tedy moci odebírat proud
 cca 11 hodin/.

b. Dynamo slouží k výrobě el.proudu. Vyráběný proud z dynama
 je stejnosměrný a jeho množství je vyjádřeno ve Watech.
 Z provozních důvodů je proud vyráběný dynamen vyššího napětí,
 než jmenovité napětí akumulátoru /příklad= 13 až 14 V/ u
 vozu R 8 i jiných se základním nspětím 12 V. Velikost dynama
 v proudových hodnotách odpovídá v určité míře i akumulátoru
 protože dynamo musí odebírat proud z baterie pině namradit.
 Alternátor. Tomuto zařízení věnujeme vlastní stáť při tech-
 nicém popisu jednotlivých elektrických zdrojů a spotřebičů.

Spotřebiče el.proudů: i zde můžeme použít rozdělení na dvě základní větve spotřebičů i když nejsou porovnatelné co do spotřeby:

- B. / zapalování
- B. / ostatní spotřebiče /světla, ventilace, noukačka atd./

4. / Okruh zapalování je dále rozdělen na dvě skupiny a to dle napětí

- A. / primární okruh
- B. / sekundární okruh

5. / Primární okruh zapalování má napětí dané zdrojem proudu ve vozidle /akumulátor - dynamo/ tedy 12 V. Pro vlastní hřtání poruch v zapalování musíme vědět co do tohoto primárního okruhu patří.

Teprve 1. / zdroj proudu /baterie-dynamo-alternátor/ + pol bat.

- 2. / spínač svíčky zapalování /spojené se zemí
- 3. / volantu

- 4. / přerušovací kontakty s kondenzátorem v tělese rozdělovače
- 5. / kositra vozidla /minus pol baterie/

6. / Sekundární okruh zapalování /jinak říkáme okruh vysokého napětí/ má základní hodnotu měřenou drubě tisíci násoberem napětí primárního okruhu, t.j. 12 V x 1000 = 12.000 V.

K tomuto okruhu patří:

- 1. / zdroj vysokého napětí = sekundární vinutí in-dukční cívky

- 2. / statorový přívod proudu do hlavníky rozdělovače

- 3. / palec rozdělovače

- 4. / jednotlivými kabely na zapalovací svíčky

- 5. / kositra vozidla /minus pol baterie/

Vznikem k tomu, že zapalování v motorových vozidlech pro mnohé motoristy je stále zdrojem pohybnosti a vlastních znalostech, pokusíme se trochu zjednodušit vám tyto znalosti vyjasnit. Základem znalosti v této věci je dle zkušenosti otázka: kde se bere to vysoké napětí?

Tak od začátku: zapneme klíček zapalování a pozorujeme zapneme spínač starterní a ten začne točit motorem.

Tento pohyb motoru je podstatnou a základní částí práce ze-stroje a rozdělovač, který je pro zapalování nositelem základ-ní činnosti, t.j. elektromagnetické indukce.

Avšak náš popis na okamžik přerušujeme: co je to elektromagnetická indukce? Ze školy víme, že pohybuje-li se v magnetickém poli magnetu vodič /t.j. drát/ nebo pohybuje-li se magnetické pole-pok ve vodiči vzniká el.proud.

To platí i obráceně - v okamžiku, kdy začne procházet vodičem el.proud, vytvoří se magnetické pole kolem tohoto vodiče a v tomto poli magnetisuje třeba kus železa. /jako v cívkách/. To je elektromagnetická indukce.

Pokračujeme v textu: Tak zvaný rozdělovač jsou vlastně dva přístroje spojené v jednom tělese. V nižší části je přerušovač proudu nízkého napětí /kon-takty/. V horní části je rozdělovač vysokého napětí, t.j. palec a klobouček rozdělovače.

Jak tedy zapalování pracuje:

zapneme klíček prochází proud nízkého napětí t.zv. základního napětí až do kontaktů přerušovače. Příchodem tohoto proudu pri-márním vinutím indukční cívky vznikne v jádře této cívky, která je z obyčejného železa, magnet a kolem tohoto magnetu vznikne magnetické pole. Řekli jsme si, že pohybem magnetického pole v blízkosti vodiče, vznikne v tomto proud.

Teprve: primárním okruhem cívky projde proud, vytvoří magnet z jádra cívky a ve vzniklém magnetickém poli tohoto jádra se vzbudí proud v sekundárním vinutí.

Výška napětí tohoto sekundárního okruhu je dána poměrem průřezu jádra a počtem závitů primárního okruhu k průměru drátu a počtu závitů sekundárního okruhu.

U našeho případu: průměr 12 V /sekundér 12 000 V /cca/

Takto vzniklý proud vysokého napětí ovšem trvá pouze ten okamžik, kdy vzniká magnetické pole kolem jádra cívky.

Avšak přerušování osy přerušovače se primární proud trvale ne kon-taktem zapíná a vypíná a při každém tomto vypnutí a zapnutí se proud přerušuje a znovu a znovu vzniká a zaniká magnetické pole kolem cívky a tak ve stejných intervalech vzniká proud vysokého napětí.

Ujistěte se, že by tedy muselo dojít ke vzniku proudu vysokého napětí v každém případě sepnutí a vypnutí přerušovače a tedy 2x, několikrát žiskra přeskoků na svíčke jenom jednou.

Na vysvětlenou: celý průběh není tak jednoduchý, jak popisujeme, ale proud při sepnutí kontaktu je podstatně menší, dále t.zv. samoindukce a připojený kondenzátor u kontaktů přerušovače způsobí, že využijeme pouze přerušování primární a tím vzniklý sekundární proud a žiskření na svíčke.

Když-li za sebou informaci o vzniku el.proudu vysokého napětí, tedy vlastně to, co nám rozjede motor, popíšeme si práci v motoru dále.

Motor se tedy starterním otáčí /a někdy i klikou/, otáčením se přerušuje proud nízkého napětí, indukuje se proud vysokého napětí a ve větší přeskoků na svíčke žiskra. Ta zapálí nasátou směs ben-zinu a vzduchu a motor se rozběhne.

Popíšeme si nyní vzájemné vztahy nám již známých veličin:

Pohyb motoru - nasáváním směsí otáčením motoru - nasáváním směsí současně otáčením vačkové hřídele, které pohání přerušovač a rozdělovač.

Tempo rozvoje japonského automobilového průmyslu je bezpříkladné. V roce 1955 bylo vyrobeno pouze 73 400 vozů. O pět let později, v roce 1960, již 480 tisíc vozů za rok. Během dalších pěti let do roku 1965 se výroba zpětinásobila. Tehdy bylo vyrobeno již 1 875 614 automobilů za rok. V následujících letech až do současné doby roční přírůstek ve výrobě automobilů v Japonsku v průměru činil asi 20 %! Ve fiskálním roce, který končil 31. březnem 1969, již byla překročena hranice produkce 4 miliónů automobilů za jeden rok.

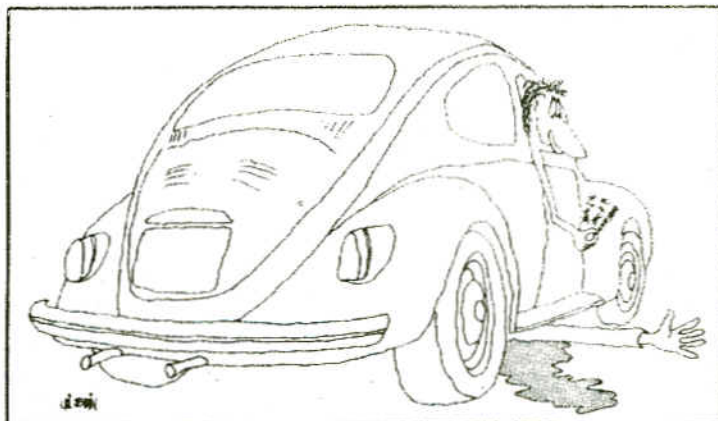
Tímto rekordním rozvojem výroby se Japonsko stalo prakticky druhým největším výrobcem automobilů na světě v pořadí hned za Spojenými státy a předstihlo takové známé automobilové velmoci, jako jsou NSR, Británie, Francie či Itálie.

V Japonsku je 12 velkých automobilových výrobců, z toho mezi nejznámější náleží automobilky Toyota, dále Nissan, Toyo Kogyo, Honda, Suzuki a Mitsubishi.

Ve fiskálním roce 1970 - 71 dosáhla produkce japonského automobilového průmyslu hranice 6 miliónů vozů ročně. Zároveň však došlo v tomto období ke zpomalení jeho rozvoje, především z hlediska investiční politiky.

Většina velkých japonských výrobců automobilů omezila investiční výdaje ze 14,7 % v období fiskálního roku 1969 - 1970 na pouhých 10,4 % pro období 1970 - 71, neboť od roku 1970 se poněkud zpomalil odbyt vozů na domácím trhu a rovněž vývoz nepokračuje předpokládaným tempem vzhledem k obtížím v exportu na americký trh i do zemí EHS.

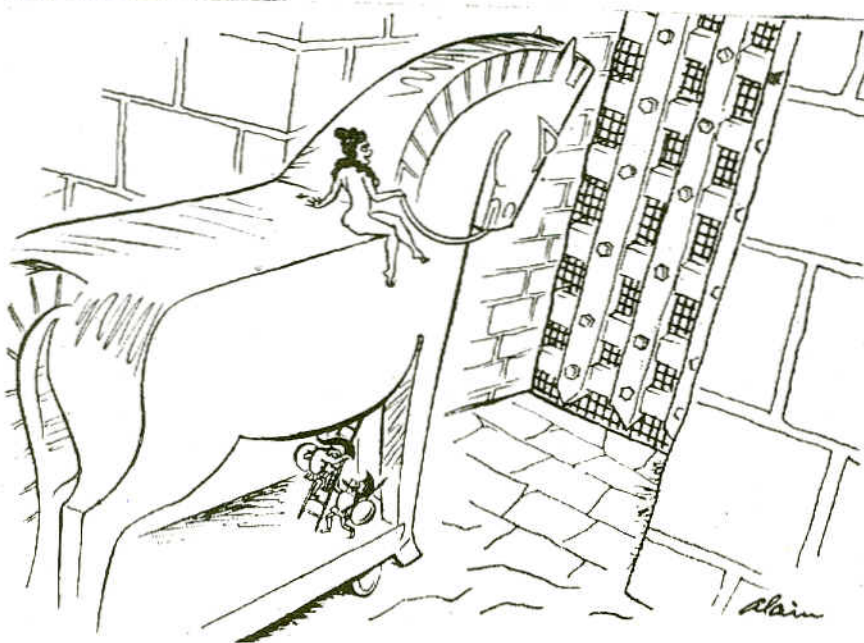
Přesto se však počítá s tím, že investice do automobilového průmyslu v nejbližší budoucnosti se budou zvětšovat a že dojde ke zvýšení výroby na 7 miliónů vozů ročně /z toho 5,5 miliónů vozů na domácí trh a 1,5 miliónů vozů na vývoz/.



Rozluštění tajenky křížovky z minulého čísla:

3. Javorina - Vojtanov
6. Vyšné Nemecké
17. Hatě
19. Harachov

- B. Folmava - Trstená
- F. Rusovice
- M. Komárno
- R. Mikulov - Hřensko



● Zejména jsme-li sami nekuřáci, je velmi nepříjemné, když náš spolujezdec neuhasi dostatečně nedopalek cigarety, takže v popelníku dále doutná. Většina popelníků je však udělána tak, že je taková možnost velmi pravděpodobná. Cigareta se lépe zhasíná, když do popelníku dáme trochu jemného písku.

● Jednou za čas bychom měli ložisko stíračů namazat kapkou oleje. K tomu je nutno sejmut stíračka, stáhnout těsnící kroužek s hřídele a kápnout olej na hřídelku v chodu.

● Z mrazů klesá i kapacita akumulátorů. Protože zároveň v mraze houstnou i ty nejkvalitnější zimní motorové a převodové oleje, bývá spouštění motorů v zimě obtížné. Doporučujeme, máte-li tu možnost, umístit raději přes mrazivou noc akumulátor do teplé místnosti. Budete se divit, jak snadné bude ráno nastartování.

● Budete-li potřebovat v zimě nasadit zvedák do příslušného otvoru, obvykle zjistíte, že to nejde. Otvor je ucpaný namrzlou břečkou. Tomu se dá předejít tím, že předem otvor zalepíme zátkou z plastiku nebo jiného materiálu a nakonservujeme ji, aby šla vyjmout.

● Místo nervozního klepání prsty na volant při červené nebo před staženými závorami si raději tu krátkou chvíli zacvičte. Jedním z cviků je pevně sevřít volant, natáhnout ruce, vzepřít se v sedadle a střídavě tisknout bradu na prsa a zase hlavu hluboko zaklonit.

● Jestliže jste si na zimu "přezuli" svůj vůz do zimních pneumatik, nenechávejte letní plášť stát v koutě garáže. Vyplatí se je položit na dvě dřevěné podložky, aby nepřišly do styku s vlhkostí nebo olejem a naskládat je na sebe.

U p o z o r ň u j e m e, že se nám podařilo vytisknout v omezeném počtu výtisků obrazovou příručku Generální oprava motoru R6 a R8. Příručka bude k dispozici na prosincové besedě za 10,- Kčs. Pozn redakce: nebude zasílána poštou pro mimopražské členy, je tedy zbytečné si o ní psát.

P r o d á m velmi zachovalý a vylepšený R10 za 42.000 Kčs, zadní pružiny na R8 a 4CV nepoužité, 2 protektorované pneumatiky 5,60-15, těsnící gumy do R8 /dod dveří/.
F. Švec - [redacted] Doběšlav, okr. Tábor

P r o d á m na R8 čelní masku, zadní levý blatník, boční díl předního nárazníku, tlumiče přední + zadní, silentbloky předních tlumičů, klouby zadní nápravy, ložiska trubky zadní nápravy, ložiska zadního kola, kryt zadní lampy, membrána a těsnění benz. čerpadla, těsnění motoru, náhradní gumičky do brzd a další drobné součásti.
S. Šulc - [redacted] tel: 297697

P r o d á m na R 4CV 1960: nové: jehl. ložisko nápravy 4x, lůžko zadní motoru v rámu 2x, klika vnější zánková i nezámková, tlumič vibr. zadní i přední kroužky 5,6x2,5 kompr., výfukovou rouru k tvarování /rovnou/, blok těsnění pod hlavu 3x, použité: cívka zapal. kolo rozvodu střed, vrtule s řemenicí. Potřebuji: grafit. těsnění hřídele vod. čerpadla.
Batěk - [redacted]

P r o d á m na R8: nové kompl. stěrače 2 ks /à 130,-/, šedá metalýza originál 616 Renault 1 kg v plechovce /150,-/ a 0,2 kg spray /50,-/, kompl. sada ND do rozdělovače S.E.V./96,-/, duše použité DUNLOP 2ks /à 25,-/, zimní řetězy OPUS nepoužité /140,-/, přípravek pro montáž brzd. částí 50,- Kčs, uhlíky do dynama použité 2 Ks 30,- Kčs.
K. Zdrubecký - [redacted] 34 26 32 /byt/





Autodružstvo Praha

**nabízí k odprodeji nadnormativní záso-
by | náhradní díly | pro starší typy auto-
mobilů ve značkových opravnách.**

Informace: vedoucí skladu opravy:

ŠKODA, WARTBURG	82 30 09
RENAULT	52 41 31
FIAT	42 68 65
SIMCA	77 13 39
FORD, CITROEN	73 25 79
SAAB	32 31 00

**ŠKODA - prodejna Praha 10, Vršovice,
tř. SNB 60, tel. 724397**

Autodružstvo Praha
