

zpravodaj

AMK SVAZARM PRAHA



RENAULT CLUB PRAHA

ČLENSKÁ BESEDA

se koná 27.6.
v závodním klubu
Tesla, Čáslavská
ulice 5.
Začátek v 19,00
hodin.

Na pořadu:

"Srazové dojmy"

Film. historie
Technická poradna



Zapomenutí výstražného trojúhelníku na silnici

Použití výstražného trojúhelníku při odstavení vozidla na krajnici při případné poruše se zatím u nás ponalu užívá a to dokonce tam, kde je výslovně vyhláškou předepsáno. Úměrně k tomu se stává naproti i často méně zapomnětlivým řidičům, že po odstranění závady odjedou z místa poruchy, a tento trojúhelník zanechají stát na silnici. Nepřihlížíme-li k tomu, že tím dochází k narušování plynulého dopravního provozu, znamená to, že si řidič přivodí svojí zapomnětlivostí značnou finanční škodu. K předejití tomuto nedopatření doporučujeme proto: naučte se se vždy při použití výstražného trojúhelníku položit ochranný obal nebo krabici z něho pouze na sedadlo řidiče. Ve většině případů připomene tento obal existenci výstražného trojúhelníku již při dosednutí řidiče, ale i ten nejotřelejší řidič nevydrží na něm sedět příliš dlouho, než aby nebylo ještě rentabilní se pro něj zpět vrátit. /bob/

Redakce se omlouvá všem čtenářům RENAULT zpravodaje za snížený rozsah čísla, které neobsahuje ani "technické texty". Tato skutečnost je zapříčiněna tím, že bylo nutné zajistit tiskoviny pro XIII. sraz majitelů vozů renault v Redkovském mlýně. Nezbylo nám tedy již mnoho času na přípravu časopisu, který musel být v dohodnutém termínu již v tiskárně. Děkujeme za pochopení a dodáváme, že vše napravíme při zářijovém vydání Renault zpravodaje, kde bude již také celkové zhodnocení našeho setkání v Redkovském mlýně.

Vydává pouze pro své členy značkový klub Renault Praha, post. sch. 385, 11121 obv. posta Praha 1. Řídí rada klubu, za redakci odpovídá Zdeněk Sebesta, Praha 3, Malesická 11, který přijímá příspěvky a inzerci. Nezpracované příspěvky redakce nevrací.



TESTUJEME R12 TS

S ohledem na tvar karoserie je Renault 12 něčím vyjimečným ve výrobním programu Régie Nationale Renault, protože na rozdíl od všech ostatních v současné době vyráběných vozů této značky má stupňovitou záď. Ve všech ostatních směrech je však R12 pravým vozem této firmy: komfortní, praktický, úsporný s mimořádnými jízdními vlastnostmi, zaměřený spíše na kvalitu interieru než na efektní vzhled. Versí TS nenarušil Renault tradici, kterou započal před lety již s versí L a TL. V případě tohoto typu /R12/ trvalo ostatně téměř celé 3 roky, než se objevila tato poslední zlepšená verze TS. Tento poměrně dlouhý časový odstup dokazuje, že serie R12 se až dosud těšila velké oblibě, a proto bylo možné obejít se bez verze TS. V současné době je typ R12 se svými 1300 vozy každodenně vyráběnými nejprodukovanejším modelem Renaulta. Mimo to je i nejvíce vyráběným francouzským vozem mimo území Francie, protože je současně dodáván na světový trh pod označením FASA ve Španělsku a pod označením DACIA v Rumunsku.

Renault 12 TS leží cenově stejně jako výkonem a vybavením mezi základním modelem L resp. TL a mezi sportovním typem R12 - GORDINI. Zásadní rozdíl proti R12 TL tvoří:

- na 60 ks zvýšený výkon motoru
- servobrzdy typu "Maxster - Vac"
- přídatné halogenní dálkové reflektory
- sportovní disky u kol stejné jako u R12 GORDINI
- elektronický obrátkoměr
- přední sedadlo se zabudovanými opěrkami hlav
- elektrický omývač skel
- ohřívání zadního skla

stejně jako několik dalších detailních změn k optickému zlepšení modelu TS. Se zřetelem k velkému počtu těchto zlepšení zdá se býti zvýšení ceny /v Rakousku o 5.000 Schillinků/ proti modelu TL zcela opodstatněné.

Ze základního modelu R12 odvozený čtyřválec s obsahem válců 1289 ccm odpovídá plně montovanému do sportovního čtyřsedadlového vozu R15 TL. Zvýšený výkon proti základnímu provedení byl dosažen především použitím dvoustupňového zplynovače WEBER na místo normálního SOLEXU. Mimo to byl zvýšen kompresní poměr z 8,5 na 9,5 : 1, a také spalovací prostory byly poněkud modifikovány. Dále byla prodloužena doba otevření ventilů a přestavován pečlivě nassávací systém. Výsledkem je zvýšení výkonu o 11% - sice na 60 ks při 5500 obrát./min. I když tento motor nemá právě přehnaný sklon k točení vysokých obrátek /rozvod OHV a poměrně dlouhý zdvih/, vynahradí při nižších otáčkách vysokým krouticím momentem, a propůjčuje 905 kg vážícímu a ne právě lehkému vozu pozoruhodné jízdní vlastnosti. Také maximální rychlost počtívých 150 km/hod. je pro třídu vozů s obsahem 1300 ccm nadprůměrná. Lze sice namítnout, že motor se stává nad 5000 obrátek v minutě /to odpovídá při zařazeném IV. převodovém stupni rychlosti 135 km/hod./ již poněkud hlasitější, a za těchto okolností ruší poněkud pravé potěšení z jízdy. Motor testovaného vozu se ukázal být dobře startovatelným i za chladného počasí, a i se studeným motorem vykazoval vůz dobré přechody při zrychlování a jako všechny modely Renaultů byl i úsporným při spotřebě pohonných hmot. Spotřebou kolem 11 litrů na 100km při různé jízdě na dálnici jakož i při městském provozu zvládně R12 TS s jedinou náplní vzdálenost až 500 km. S výjimkou nepříjemných vibrací při volném chodu běží motor vysloveně hladce bez otřesů. Aby se však výkon motoru mohl dokonaleji využít, znamená to přirozeně častěji řadit. Vzdálenost poloh stupňů je sice trochu větší - ostatně tento dojem je ještě zvětšován poměrně dlouhou řadící pákou - na druhé straně je však nutno konstatovat, že převodovka se dá ovládat nejen lehce, ale zároveň i přesně. Aby se na druhé straně vyhovělo zvýšenému výkonu R12 TS, jest tento

model vybaven podtlakovým posilovačem brzd /systému Master Vac/. Potřebný tlak na brzdový pedál zůstává proto v příznivých mezích. Díky omezovači brzdného účinku na zadní kola zůstává i R12 TS při plném obsazení ve stopě a stabilní.

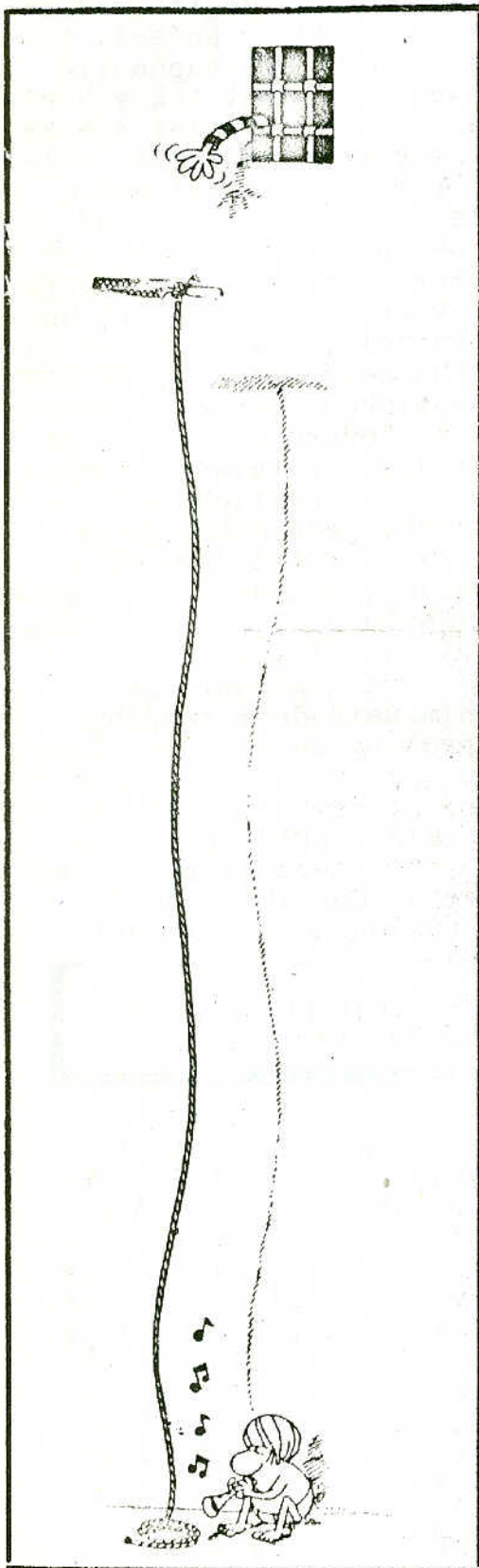
Zvenčí se liší verze TS od základního modelu jen málo. Na čelní partii vozu jsou však ihned nápadné dva přídatné halogenní dálkové reflektory a znalci mohou jej identifikovat nejjednodušeji podle sedadel s vysokými opěrami přecházejících přímo do opěrek hlavy. Sedadla byla překonstruována zcela novým způsobem a představují bez pochyb zlepšení proti dosavadním sedadlům; jsou však poněkud trvději odpružena a poskytují svojí mírně skořepinovou formou dostatek bočního vedení. Jejich velurový potah je stejně příjemný jak při teplém, tak i studeném počasí. Nepřehlíženo jen k těmto výhodám, dají se přední sedadla se stupňovitě přestavitelnými opěrami spojenými s opěrkami hlav posunovat též v horizontálním směru, ale též měnit jejich výška vertikálně. Střední opěrka loktů musela následkem přemístění páky ruční brzdy mezi sedadla zmizet, nicméně toto umístění ruční brzdy je podstatně příznivější než u původních modelů R12 pod armaturní deskou. Dále je vnitřní vybavení R12 TS doplněno obrátkoměrem, takže armaturní deska obsahuje nyní tři kulaté ukazovací přístroje /tachometr s počítacem km celkovým i denním uprostřed obrátkoměr, a kombinovaný ukazovatel vpravo/. Elektrické hodiny byly následkem toho vytlačeny na střední konsolu, a leží proto nyní zcela mimo zorné pole řidiče. Zvláště chvályhodné je pak to, že R12 TS má vedle elektrického ostřikovače skel automatickou omývací soupravu, kterou lze ovládat pohybem jediného prstu na sloupku řízení, aniž by bylo nutné sejmout ruce s volantem. Armaturní deska potažená černým plastem nebude sice vyhovovat vkusu každého, ale z praktických hledisek je navržena správně a všechny ovládací pohyby jsou dobře zvládnutelné. Dostatečné možnosti pro odložení různých předmětů dává přes celou šíři vozu sahající police pod armaturní deskou a navíc ještě uzamykatelná schránka na rukavice. Vedle karoserie byla od R12 TL převzata také celá koncepce podvozku. Vpředu přejímají vedení kol spodní trojúhelníková a horní jednoduchá ramena se šikmými vzpěrání, zadní pevná náprava je vedena podélnými rameny a jedním ústředním trojúhelníkem. Jako pružící jednotky slouží spirálové pružiny se středem uloženy tlumiči pérování. Stejně vpředu jako vzadu jsou kola spojena s příčnými stabilizátory. Motor ležící před přední nápravou zajišťuje vhodné zatížení přední nápravy, a jest mimo to velmi dobře přístupný pro opravy a údržbu. Pneumatiky a disky byly rovněž převzaty ze základního modelu. Provedením odpovídají tyto disky verzi GORDINI a dodávají proto modelu TS sportovní ráz. Relativně proti původnímu modelu malé

Žádáme členy RCP aby si vyzvedli doklady na rok 1974 na členské besedě, která bude dne 27. června 1974!

zvýšení výkonu motoru o 6 ks se dá co do jízdních vlastností stěží rozpoznat. Provedení vozu kladoucí důraz především na komfortní vybavení, přináší sebou sice určité zápory /bohatě přesazené řízení a pozorovatelně zvýšený odpor řízení při rychlém projíždění zatáček/, současně však odrazuje řidiče od nepřiměřených způsobů jízdy, čímž zůstávají určité rezervy v možnostech vozu někdy nevyužity. Při mírném způsobu jízdy se chová však tento vůz nanejvýše neutrálně. Při rychlé jízdě vykazuje tendence k nedotáčivosti tím výrazněji, čím rychleji se se jede a kolo uvnitř zatáčky dostává sklon k protáčení. Jako ostatní vozy Renault s pohonem předních kol zůstává však R12 TS při přímé jízdě i za nejvyšších rychlostí naprosto směrově stabilní, a nedá se ani při značných poryvech bočního větru vyvést z klidu.

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

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



P r o d á m R 4CV - Sport: garážovaný, nové podběhy, nový lak, v bezvadném stavu, najeto 13 tisíc km, dlouhodobě nepoužíván ze služebních účelů, důvodů

Schwarzbach Zdeněk
Praha

K o u p í m karburátor na R 4CV
Václav Švec
390 01 Tábor

P r o d á m 4ks ojeté pneu na R8, vhodné k protektorování, nové uhlíky do dynamu Bosch, prachovky k řízení, těsnění pod víko ventilů a málo jeté brzdové destičky

Novák Petr
130 00 Praha 3,

22

P r o d á m na R8 novou nepoužitou plachtu - 650,- Kčs

Arthur Rezek
170
tel 37 99 502

K o u p í m přední kapotu na R8

Jan Dvořák,
Praha 1, St. Město

tel 699 195

K o u p í m jakéhokoliv Renaulta novější výroby za měsíční splátky 1000 - 1500,- Kčs měsíčně do 40 tisíc Kčs

J. Oulehla
Praha 8,- Kobylisy

P r o d á m na R16 r.v. 1967 motor s novou klikou, karburátor Solex, nový alternátor a starter, rozdělovač, uzamykací uzávěr paliva nový, 2 brzdové hadičky nové, 2ks nové hadice chladičů soustavy, vše za celkovou částku 5000,- Kčs značka: "k tomu navíc z další náhr. díly"

J. Janků - 350 02 Cheb



KDYŽ JEZDIT,
TEDY BEZ PORUCH
A S JISTOTOU

Autodruštvo Praha

pracuje v autooboru od roku 1919. V přítomné době buduje v Praze moderní specializované autoservisy zařízení podle posledního stavu technického vývoje.

Novou techniku ve spojení s tradicí uplatňuje ve svých službách.

SPECIALIZOVANÉ SERVISY V PRAZE:

SKODA*, WARTBURG*, MERCEDES BENZ*, VOLKSWAGEN*: Vysočany, Spojovací 41, tel. 83 83 17 (moderní testovací linka, mytí a mazání, oleje pro všechny vozy, prodej ojetých vozidel). RENAULT*: Motol, Plzeňská 225, tel. 52 26 21 (testování, mytí a mazání pro všechny vozy, prodej ojetých vozidel). FIAT*: Pankrác, Na Strži 1373, tel. 42 66 14 (testování, mytí a mazání pro všechny vozy). FORD*. CITROEN*: Záběhlice, Záběhlická 26, tel. 73 25 79. SIMCA*: Strašnice V Olšinách (mytí a mazání 7 7 41 46). SKODA*: Vršovice, tř. SNB 60, tel. 724 57 8, 724 3 97. SKODA: Dejvice, tř. Čs. armády 13, tel. 32 20 88. SKODA. BMW*: Žižkov, Sudoměřická 32, tel. 27 43 09, 27 61 14. WARTBURG. ŽIGULI*: Břevnov, Břevnovská 29, tel. 35 29 64, 35 06 19. SKODA: Libeň, Libeňský ostrov, tel. 83 36 62, 83 14 68. SAAB*: Vinohrady, Záhřebská 13, tel. 25 47 59. OPRAVNÝ A PRODEJ AUTOBATERIÍ: Vršovice, tř. SNB 29, tel. 72 06 08. Holešovice, Bubenské nábřeží 10, tel. 37 16 28, 37 00 52. Smíchov, Na Valentince 6, tel. 53 81 62. Vinohrady, Rumunská 27, tel. 25 24 30. ALKALICKÉ BATERIE, Staré Město, Široká 15, tel. 60 691. ELEKTRODÍLNÝ: Nové Město, Lazarská 6, tel. 29 72 27 a Smíchov, Na Bělidle 302, tel. 54 53 79.

*opravný autorizované výrobcem vozidla.



Autodruštvo Praha

SLOUŽÍ MOTORISTŮM OD ROKU 1919