

**ČLENSKÁ
BESEDA**

V souladu se směrnicí ÚV Svazarmu o konání výročních členských schůzí bude naše lednová beseda věnována výroční členské schůzi našeho AMK za uplynulé funkční období 1972—1974. VČS se uskuteční 30. ledna 1975 v 19 hod. v ZK Tesla Praha-Vinohrady, Čáslavská 5. Na programu bude projednání zprávy o činnosti naší organizace, informace o výměně čl. průkazů Svazarmu v r. 1975, vystoupení zástupce vyššího orgánu Svazarmu, volba nové rady klubu a delegátů na obvodní konferenci a schválení plánu činnosti klubu na další období. Očekáváme Vaši aktivní účast na hodnocení naší dosavadní činnosti a na vypracování dalšího výhledu.

**RENAULT** 

Vydává pouze pro své členy značkový klub Renault Praha, pošt. schr. 385, 111 21 obv. pošta Praha 1. Řídí rada klubu, za redakci odpovídá Jiří Oulehla, Praha - Kobylisy, Hlaváčova 1158, který přijímá příspěvky a inzerci. Nevyžádané rukopisy redakce nevrací.

Vážení přátelé,

dovolte nám, abychom Vám všem popřáli hodně zdraví, pracovních úspěchů a mnoho kilometrů bez nehody s Vaším vozem v roce 1975. Do tohoto roku vstupuje Rada klubu s náročným úkolem, který si zadala, a sice plně realizovat a uvést v činnost naši svépomocnou dílnu, která by měla sloužit našim členům, rozvíjet jejich technické znalosti, ulehčit námahu při běžné údržbě automobilu, a v neposlední řadě poskytnout přístřeší pro různé klubové akce. Tento úkol není snadný; jenom administrativní záležitosti, vyběhávání, shánění, telefonování, to vše zabralo všechen podzimní volný čas (o pracovním se raději nezmiňujeme) členů Rady klubu. Je tedy našim velkým přáním, aby tato činnost našla odezvu v řadách členů klubu, která by se měla projevit v hojné účasti na akcích pořádaných Radou klubu. Počítáme také vzhledem k nepatrnému zvýšení členského příspěvku s možným úbytkem členské základny. Věříme ale, že ti, kteří zůstanou věrni i nadále klubu, budou spokojeni, neboť Rada klubu učinila opatření, aby naše činnost v budoucnu měla vzrůstající úroveň a hodnota klubových akcí byla nesporně vyšší. Při těchto předsevzetích je ale nutné poukázat na jednu bolest, která Radu klubu již dlouho trápí, a s kterou si neumíme poradit. Proč je účast členů na různých výletech tak mizivá? Proč se akcí tohoto typu zúčastnilo za poslední dva roky pouze 16 vozů? Domníváme se, že přezírání těchto výletů je nespravedlivé, protože při takové akci nabízíme i nezbytnou technickou poradnu, soutěž aj. Věříme, že i s tímto problémem se v roce 1975 vypořádáme, a proto k těm kilometrům bez nehody přejeme ještě větší chuť do klubového života, o jehož pestrost se postará Vaše

Rada klubu

AUTOMOBIL

A BARVY - LAKY

Abychom dostatečně ocenili funkci náteru na karoserii a spodních částech osobního automobilu a dovedli si vážit jeho dobrého stavu, věnujeme nejprve pozornost jeho podstatě a vlivům, které na povrch nátěrového filmu působí.

Nátěrový film je tenká vrstva zaskládnutých hmot. Takové složky - rozpouštědla - se při tvorbě filmu z nátěru odpařují a průběh tohoto procesu kvalifikujeme stupni zasychání, prosychání a protvrzení.

Protvrdlý nátěrový film je u automobilových karoserií nazýván "lak, třebaže tento termín není docela správný. Nicméně však je krátký, výstižný a vžitý do té míry, že jej použijeme i zde. Pro úplnost ještě přijmeme konstatování, že nanášení barev, tmelů a emailů na karoserii sleduje účel ochranný a okrasný.

Dobře provedený nátěr zvyšuje estetickou hodnotu automobilu a volba jeho barevného odstínu sleduje a spoluvytváří módní směr. Naleštěný a nepoškozený lak je oprávněnou chloubou každého automobilisty. Ochranná funkce nátěru pak snižuje vady, nebo lépe řečeno nepříznivé vlastnosti konstrukčního materiálu, který je sice mechanicky odolný, avšak málo způsobilý čelit beze změn účinkům atmosférických a korozních vlivů. Ocel a železo bez povrchové ochrany podléhají korozním procesům, které se neomezují na povrch, ale postupně ničí konstrukci do hloubky, takže dobré mechanické vlastnosti jsou časem zcela degradovány.

Posuzujeme-li agresivní vlivy prostředí na exponované povrchy, snadno se přesvědčíme, že jejich působnost je ve velké míře aditivní. Dalo by se říci, že se vzájemně podporují a navazují na sebe. Část jich je původu ryze přírodního, bez přispění civilizačních faktorů, jiné jsou produktem průmyslových procesů, a konečně další - mechanické - jsou více náhodné, specifické v čase a trvání.

Tato pestrá směs vlivů působí na lak automobilu s jediným cílem, co nejvíce poškodit a oslabit ochrannou vrstvu a proniknout k nosnému materiálu - ocelovému plechu.

Infračervená část slunečního záření je nositelem ohřevu nátěrového filmu, což jednak urychluje reakční rychlost korozních procesů pod nátěrem, jednak teplem změkklé nátěry fixují na svém povrchu drobné, ostré mechanické nečistoty, které mají působením větru nebo pohybu vozidla značnou pohybovou energii. Poškozený film ztrácí celistvost a umožňuje působení vlhkosti do spodních vrstev, často až po nátěr. Ultrafialová část slunečního záření umožňuje fotooxidační procesy, jejichž výsledkem je destrukce filmu, spráskávání a ztráta lesku.

Voda v průmyslových oblastech, kondenzovaná na povrchu nátěru, nebo dešťová, obsahuje vždy rozpuštěné exhaláty, kyslíčnický sírový a siřičitý, nitrozní plyny, sirovodík, amoniak, chlorovodík a další, takže se porušeným nátěrovým filmem dostávají k povrchu oceli přímé elektrolyty, tedy zdroj koroze.

Na spodní části motorových vozidel působí mimo mechanických účinků prudce nastříkaného bláta, písku a kamení i účinky solí, pohonných hmot a mastnoty.

Je toho dost, co musí tenká vrstva organického povlaku vydržet, aby vykazovala dobré vlastnosti po několik let.

Ještě k tomu musíme přičíst mnohdy neodborné ošetřování povrchu, jako otírání prachu, bláta a jiných nečistot za sucha, používání příliš ostrých a k tomu účelu neurčených přípravků, oškrabávání asfaltových skvrn apod.

Jak je vidět, škodlivé vlivy pro povrch laku jsou dvojího druhu: ty, které nemůžeme ovlivnit - a ty ostatní. První skupinu blokuje odborně provedená povrchová úprava kvalitními nátěrovými hmotami buď přímo u výrobce, nebo v odborném závodě, ty druhé může vyloučit každý sám.

Ale i povrchovou úpravu, od drobných oprav laku až po zhotovení nátěru celé karoserie i spodní vozidla, je možno provádět bez přispění odborně vybavených dílen, nikoli však bez potřebných vědomostí.

Toto technické minimum jsme nenápadně zahájili výčtem záporných vlivů a než saháme po barvách, tmelech, emaillech a ostatních pomůckách, uvedeme několik základních pravidel.



Nátěrové hmoty budeme nanášet na povrchy čisté, suché, zbavené mastnoty, prachu a rzi. Rovněž nedokonale přilnavý starý nátěr musíme předem odstranit.

Pracujeme při teplotách blízkých 20 °C a nikoliv při prudkém slunci.

Při práci s nátěrovými hmotami nekouříme a nemanipulujeme s otevřeným ohněm nebo jiskřivými elektrospotřebiči.

Po práci dbáme o čistotu pokožky a ošetříme ji mastným pleťovým krémem.

A nyní si prohlédneme materiály, které dává do prodeje n.p.Barvy a laky pro potřeby automobilistů.

V automobilkách dostává karoserie několikvrstvý nátěr: základní antikorozi barvu, plněč, tmel a vrchní email. Jednotlivé vrstvy se vypalují při různých teplotách od 90 do 170 °C. Nátěrové hmoty zde používané nejsou ovšem běžně v prodeji pro malospotřebitele, ale pro opravy nátěrů jsou k dispozici materiály, které je nahradí a nepotřebují vypalování, ani složité mechanismy pro nanášení. Jsou to:

S 2000 - barva syntetická základní v šedém odstínu, pro první nátěr na vybroušený plech. Má antikorozi účinky a můžeme ji nanášet štětcem nebo stříkáním. Jestliže nemáme stříkací pistoli, použijeme Barvu základní Spray, kterou vyrábí n.p.Barvy a laky.

Nátěr zvyšuje přilnavost další vrstvy. Za 24 hodin je natolik suchý, že můžeme plošku buď vytmelit, nebo pokrýt vrchním emailem. K tmelení používáme

C 5001 - tmel nitrocelulózoový, správkový, v bílém nebo šedém odstínu, pro vyspravení drobných trhlinek a prohlubní.

Nanáší se stěrkou a je brouditelný za 4 hodiny.

C 5000 - tmel nitrocelulózoový stříkací, v bílém a šedém odstínu, používáme na vyrovnání větších ploch. Nanáší se štětcem nebo stříkací pistolí. Po zatvrdnutí, tj. 4 - 5 hodin, se musí vrstva dobře vybrousit, aby její tloušťka byla minimální.

O 5004 - tmel olejový brusný v odstínu šedém a červenohnědém na vytmelení hrubších trhlin a nerovností. Vytmelená vrstva je brouditelná za 8 hodin. I zde je dokonalé vybroušení nutné, aby vyspravené místo splynulo s okolní plochou a tmelená tloušťka byla co nejmenší.

O 5008 - tmel olejový stříkací v odstínu bílém a šedém se nanáší stříkáním na vybroušenou plochu tmelenou správkovým tmelem. Za 10 - 14 hodin se tato plocha vybrousí do hladka.

Pro vytváření vrchních lesklých emailových nátěrů, tohoto automobilového "laku" můžeme použít buď

C 2018 - email nitrokombová, který přidává AZNP k novému vozu v odstínu příslušné karoserie. Nanášíme jej křížovým stříkáním ve 2 - 4 vrstvách v hodinových intervalech. Brouditelný a leštitelný je tento nátěr až po 14 dnech nejdříve.

C 2001 - email nitrocelulózoový venkovní

použijeme pro nátěr celé karoserie, protože se nehodí k odstínovému kompletování automobilů s původním nátěrem karoserie. Vyrábí se totiž v odstínech podle ČSN a nikoliv v odstínech automobilek. Nanášíme jej rovněž křížově v několika vrstvách a po 24 hodinách můžeme konečný nátěr vybrousit a vyleštit do vysokého lesku.

V současné době jsou na trhu v ČSSR také autoemaly plněné do aerosolových nádobek - Spray Barvy a laky. Tento autoemail je určen na drobné opravy vrchních nátěrů vypalovacích, nitrokombových i nitrocelulózoových a pro tvrdý film je možno brousit a leštit a ošetřovat běžnými autokosmetickými přípravky. Vyrábí se ve 30 odstínech vozů ŠKODA, v 8 odstínech vozů MOSKVIČ, ve 4 odstínech vozů WARTBURG a 4 odstínech vozů TRABANT. Dále pro potřebu soutěžních jezdců je Spray Rallye v matném černém a bílém odstínu.

Výhoda aerosolového balení a plnění nejrozličnějších materiálů se zvláště výrazně projevuje ve výrobcích určených pro automobilisty. Proto n.p.Barvy a laky rozšířil svůj sortiment i na tyto materiály: Email hliníkový na disky kol, Silikonová barva odolná vysokým teplotám na výfuky, kouřovody, radiátory apod., Konzervace proti korozi na spodky vozů, která chrání a prodlužuje životnost konstrukce i původního nátěru, Konzervace proti korozi a nepřístupná místa je bitumen-vosková emulze s ochrannými antikorozi účinky, Odstraňovač asfaltových skvrn, Tekuté řetězy na běhouny pneumatik postříkem umožňují rozjezd na zledovatělém nebo zasněženém terénu. Chromované části karoserie vozu chráníme lehkým nástřikem Laku na chrom - Spray, abychom prodloužili životnost a zachovali kovový vzhled.

Spodní části karoserie má již od výrobce ochranný nátěr, avšak víme, že agresivní účinky jsou tak silné, že stav nátěru musíme kontrolovat každý rok a poškozená místa opravovat. Nedopustíme se žádné chyby, když natřeme celý spodek vozidla. K tomu účelu jsou v prodeji

O 2210 - barva olejová na šasi, která se dobře spojuje s původním nátěrem a vytváří vláčný film, odolný korozi a všem dalším účinkům.

S 2301 - barva epoxidová na šasi, rychle zasychá a můžeme ji nanášet i stříkáním pistolí.

S 2092 - barva tixotropní na spodní díly karoserií, je gélovitá hustá hmota, která řídne při roztírání a můžeme ji pohodlně nanášet i vleže pod vozem.

Z tohoto stručného výčtu si může čtenář učinit představu o složitosti a závažnosti vlivů, které působí na karoserii vozu, ale také o možnostech, jak těmto vlivům předcházet a zabránit jejich nepříznivým důsledkům.

přišly na adresu našeho klubu blahopřání od přátelů z RC Olomouc,
Brna, Přerova, z PZO TUZEX, od OV Svazarmu pro Prahu 4,
a blahopřání s povzbuzením do další
činnosti přímo od zástupců
"fy"

DĚKUJEME

 **RENAULT**

dálnopisem / poštou / telegraficky / ústně / telefonicky / letecky

Kancelář Renault
PRAHA

1975

Bonne et heureuse année

Happy new year

Glückliches neues Jahr

Gelukkig nieuw jaar

Feliz año nuevo

Srećna nova godina

Feliz ano novo

Godt nytt år

Gott nytt år

Buon anno

Boldog új evet

Vše nejlepší v Novém roce

Hyvää uutta vuotta

La multi ani

С НОВЫМ ГОДОМ

سنة طيبة وسعيدة

BIBLIOGRAFICKÝ PŘEHLED UVEŘEJNĚNÝCH ČLÁNKŮ A PŘÍSPĚVKŮ V RENAULT ZPRAVODAJI V ROCE 1974

LEDEN	Organizační zprávy, pozvání na Školu smyků Kam letos na dovolenou? Produkce firmy RENAULT za rok 1973 Technické texty	ing. MATĚJČEK ing. VŠETEČKA ing. MATĚJČEK ing. VŠETEČKA, J. BENEŠ
ÚNOR	Bilance RENAULT »Dvacet a jedna dobrá rada« Malá historie v datech Technické texty Organizační zprávy	ing. MATĚJČEK přetištěno z časopisu AUTOMOBIL Z. ŠEBESTA ing. VŠETEČKA, J. BENEŠ -RK-
BŘEZEN	Diagnostická linka SUN v Motole Organizační zprávy Technické texty	J. ZVÁRA -RK- ing. VŠETEČKA, J. BENEŠ
DUBEN	Organizační zprávy Technické texty Informace pro účastníky srazu	-RK- ing. VŠETEČKA, J. BENEŠ -RK-
KVĚTEN	Organizační zprávy Došlá korespondence Srazový bulletin Tempo 100 — bezpečněji a hospodárněji?	-RK- -RK- -SK- dr. B. DOLANSKÝ
ČERVEN	Testujeme R 12 TS Organizační zprávy Technické texty	dr. B. DOLANSKÝ -RK- ing. VŠETEČKA, J. BENEŠ
ZÁŘÍ ŘÍJEN	Zpráva o průběhu XIII. srazu Renaultářů Klubová drbárna Testujeme R 12 TS Technické texty Rady motoristům	ing. MATĚJČEK Z. ŠEBESTA dr. B. DOLANSKÝ ing. VŠETEČKA, J. BENEŠ dr. B. DOLANSKÝ, Z. ŠEBESTA
LISTOPAD	Organizační zprávy Činnost firmy RENAULT za rok 1974	-RK- ing. MATĚJČEK
PROSINEC	Organizační zprávy Automobilový průmysl v Japonsku Technické texty	-RK- Z. ŠEBESTA ing. VŠETEČKA, J. BENEŠ

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

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

- P r o d á m** na 4 CV otočné čepy /L,P à 215,- Kčs/, svislé čepy /à 110/, držák svislého čepu 110,- Kčs, kulové čepy 48,- Kčs, silentbloky + brzdové gumíčky 60,- Kčs, zánovní plachtu.
Ing. J. Hovorka - [redacted] 1. 29 24 34
- K o u p í m** ihned R 4 CV - karoserie v dobrém stavu!
MUDr. E. Elterlein, OÚNZ Uranové doly Příbram - Zdabov
- P r o d á m** 1 kompl. motor po GO s výbrusem 55m/m na 4 CV /nejetý/
a jiné náhradní díly.
J. Flaška - [redacted] aň
- P r o d á m** 1 parabolu na 4 CV - nová
P. Chrastina - tel. 679-846
- P r o d á m** na R8 zadní kompl. nápravu a převodovou skříní, zadní
a přední sklo, dveře na celý vůz kompletní a jiné drobné
náhradní součásti. Zn: "levně".
V. Žaba - tel. 8-13 hod. 83 85 41-5, 1. 414 nebo 415
- P r o d á m** na 4 CV kompl. motor v dchodu, rychl. skřín, kompl. kola,
klouby, poloosy, brzd. bubny, a jiné.
P. Pelán - [redacted] 9, tel. 88 47 64

Nabídka Mototechny náhr. díly pro Renaulty

RENAULT 4 L 623-0-0946/60	přední sklo vločka filtru sada na opravu sada na opravu ložisko 20X47X15 světlo levé světlo pravé těsnění	1 1 1 4 1 1 1 1
RENAULT 4 L 623-0-0948/60	ložisko torzní tyč torzní tyč	1 1 1
RENAULT 4 LR 1123 523-2394 23	tlumiče tlumiče víčko pero zátky protecteur sada na opravu brzd	2 2 2 1 1 1 4
RENAULT 4 LR 1123 623-0-0948/60	ložisko torzní tyč torzní tyč ložisko světlo světlo	1 1 1 1 1 1
RENAULT 4 L na typy R 1120, R 1123, R 1126, R 2105, R 2106, R 2391 a R 23 92	disky	18
RENAULT Dauphine	svítilna lišta	1 1
RENAULT CV 5 Florida	přední sklo	1
RENAULT R 12 1123	mřížka chladiče pro čtyřhran- nou výpravu reflektorů	1
RENAULT Gordini	vzduchový filtr	1
RENAULT R 10 1190	blikač levý přední světlo přední blatník přední levý poklice lišta blatníku	1 1 1 1 1
RENAULT 10	kryt na blinkr	1
RENAULT R 1190	přední blatník	2
RENAULT R 1120	řízení na pravou stranu	1
RENAULT 15 TL	guma na masku	1

Zveme Vás na školu smyků

V sobotu 1. února 1975 dopoledne uspořádáme školu smyků na Olšanském rybníku u Kunratic. Sraz účastníků je 1. 2. 1975 do 9 hod. na Spořilově u konečné tramvaje č. 19 (parkoviště u budovy telefonní ústředny na Lešanské ul.).

Školení o příčinách smyku a technice jeho zvládnutí povedou mistři svého oboru Vl. Hubáček a Zdeněk Ponec.

Zveme Vás srdečně k načerpání neoce-
nitelných zkušeností od významných au-
tomobilových závodníků.

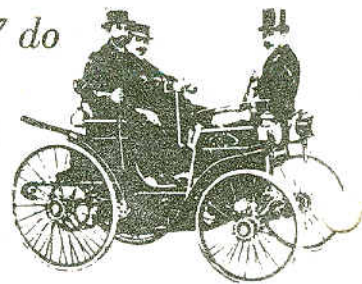
Přijďte včas, odjezd přesně v 9 hod.

Na lednové besedě podáme zprávu o stavu zamrznutí rybníka. Nepřítomní mohou v případě nejistého počasí získat tuto informaci v pátek 31. 1. večer na t. č. 29 53 87.

Rada klubu

ZNAMUJE | SEKCE 4CV OZNAM

Prodej náhradních dílů pro vo-
zy 4 CV se uskuteční dne 30. 1.
1975 od 17 do
18 hodin v
Ondříčkově
ulici č. 18,
v Praze 3.



UJE | SEKCE 4CV OZNAMUJE | S

Z redakčního stolu...

Do nového roku vstupuje Rada klubu s novou redakcí, která je rozšířena o několik nových tváří. Redakce bude nyní pracovat v tomto posezu: ZDENĚK ŠEBESTA, JIŘÍ OULEHLA (členům klubu známý pod přezdívkou Budla) a MILOŠ SEIDL, prezident maloofsetové společnosti. Poslední dva jmenovaní budou muset pracovat půl roku za Zdeňka Šebestu, který už neví co by roupama dělal, a rozhodl se jít na vojnu. Proto dáváme všem našim korespondentům, dělnickým dopisovatelům a jiným na vědomí novou adresu redakce: JIŘÍ OULEHLA, Praha 8-Kobylisy, Hlaváčova 1158. Viz změna v tiráži časopisu. Inzerenti, nepřehlédněte!

-RK-

ROZVOD ELEKTRICKÉHO PROUDU A SCHÉMA ZAPOJENÍ

Pokud bychom chtěli měnit některý díl karosérie, je potřeba znát průběh vodičů proudu (obr. 23) a pro veskerou práci s elektrickou instalací pak schéma zapojení. Pro vozy R 8, vyrobené do roku 1973 je na obr. 24, pro vozy od roku 1974 na obr. 25. Pro jakoukoliv výměnu vodičů či koncovek platí zásada použít vždy stejného plošného průřezu, aby byl zajištěn dostatečný průchod proudu. V opačném případě dochází k ohřívání vodičů, které v kritickém případě může způsobit i vznícení vodiče. V obrázcích 23, 24, 25 znamená čísla tyto spotřebiče.

1. 2. reflektor pravý a levý
3. 5. pozici světla a blinkr
4. svorkovnice
6. 7. houkačka město — silnice
8. baterie
9. 10. postranní světla
11. brzdový spínač
12. osvětlení kabiny
13. motor stěračů
14. pojistková skříňka
15. spínač motoru topení
16. spínač motoru stěračů
17. osvětlení palubní desky
18. motor větráku
19. spínač dveří
20. přerušovač blinkrů
21. spínač dveří
22. kompletní elektrická instalace pod volantem
23. spínač osvětlení přístroj. desky
24. stykač měřiče paliva
25. regulátor
26. startér
27. spínač teploty vody
28. cívka zapalování
29. rozdělovač
30. svíčky

• Pochopitelně průběhem výroby je prováděna řada drobných změn, ale schémata pro zásadní orientaci jsou dostačující.

31. dynamo
32. spínač tlaku oleje
33. svorkovnice zadních světel
34. zadní světla
35. osvětlení SPZ
36. zadní světla

STARTÉR

Vozidla všech typů RENAULT jsou vybavena startéry s elektromagnetickým spínačem.

V podstatě se jedná o elektromotor s velkým výkonem, jehož pohyb se ozubeným kolem přenáší na ozubený věnec setrvačnicku motoru.

FUNKCE A PRACOVNÍ POSTUP

Protože se jedná o přenos značné síly (asi 320–420 A), je nutné si tento základ uvědomit zvlášť při kontrole činnosti startéru. To znamená, že všechny elektrické spoje musejí být dostatečně dimenzovány a řádně izolovány.

SPÍNAČ STARTÉRU

Má dvojí funkci:

1. zasunutí ozubeného pastorku (obr. 26/1) do ozubené setrvačnicku.
2. sepnutí proudu pro vlastní startér. Zapnutím klíčku zapalování do druhé polohy přivedeme proud do spínače (obr. 26/2). Zde průchodem elektrického proudu vznikne elektromagnetická síla, která vtáhne jádro spínače (obr. 26/3) do cívky (obr. 26/4) a současně pákovým systémem (obr. 26/5) zasune pastorek (obr. 26/1) do setrvačnicku. Tedy v době, kdy se startér ještě netočí. Jakmile se jádro úplně vsune do cívky, zapne i přívod proudu do vlastního startéru (obr. 26/6). V tom okamžiku je již pastorek zasunut a roztočením startéru se roztočí i motor.

Poznámka: Výjimečně několik typů RENAULT (R 4L) bylo vybaveno mechanickým spínačem, kde vlastní funkci shora popsanou, vykonává pohyb řidiče pákou či táhlem. Protože je mnoho typů startérů pro vozy

RENAULT, probereme si činnost, opravu, závady i kontrolu na nejužívanějším typu.

PORUCHY STARTÉRU:

Především je nutné rozlišit poruchy vlastního startéru, od poruch, kdy nechce chytit motor. Tedy pokud startér se otáčí, hledáme závady mimo něj.

Vlastní závady:

a) Při zapojení klíčku ke startéru se nic neděje, ani není slyšet cvaknutí, pak je závada pravděpodobně přímou ve skřínce zapalování. Špatný dotek, vypadlý kabel, poškozená vlastní skříňka zapalování.

b) Stejná závada, ale je slyšet cvaknutí. Provedeme zkoušku tak, že zapneme dálkovou světla a zastartujeme. Pokud světla silně sníží intenzitu, případně zhasnou, je závada v pojištění baterie, nebo je baterie vybitá. Povolíme obě svorky baterie, jak póly baterie, tak svorky kabelů řádně očistíme (drátěným kartáčem, smirkovým plátnem). Přitom současně zkontrolujeme dotažení kabelu na spínači startéru (přívod silného vodiče) a dále upevnění usměrňovacího kabelu (III) na kostě vozidla. Toto místo je často příčinou špatné činnosti startéru a mnohdy i příčinou špatného dobití baterie. Zde uvolníme šroub, očistíme, oškábeme a znovu pevně připojíme.

c) Při sepnutí klíčku do polohy startování slyšíme, že se startér roztočil, ale motor se neotáčí.

Příčinou může být uvolněný čep páky (obr. 26/7), která zasouvá pastorek, nebo prasklé zadní spirálové pero (obr. 26/8) ve startéru (na straně kolektorů), či prasklá opěrná deska tohoto pera. Případně může být poškozený posuvný segment pastorku.

Odpojíme baterii a startér vymontujeme a vyzkoušíme mimo vozidlo. Pozor na možnost úrazu, nezapomeňte na velký odběr proudu.

d) Startér zabírá slabě, vynechává, případně se vůbec neroztočí.

Příčinou budou pravděpodobně krátké, spálené, zlomené či jinak poškozené uhlíky.

Zkoušení startéru a zkoušení elektromagnetického spínače mimo vozidlo (obr. 27) můžeme provádět bez zvláštní demontáže, ale pozor: Spodní šroub spínače (obr. 27/1) musí být odpojen. Pak uzměříme tělo startéru a přiložíme plus kabel k připojenímu šroubu (malý šroub) spínače a tak zkoušíme spínač.

Pokud propojíme plus kabel na odpojenou spoj startéru (obr. 27/1), zkoušíme startér bez spínače.

Důležité připomínky:

Špatná funkce startéru může vzniknout vůlí v ložiskách startéru. Nestartujeme déle než 5 vteřin. Další startování opakujeme po 10 vteřinách. V zimě před startovním rozsvícením 20 vteřin plná světla, baterie se tím uvede v činnost a lépe startuje.

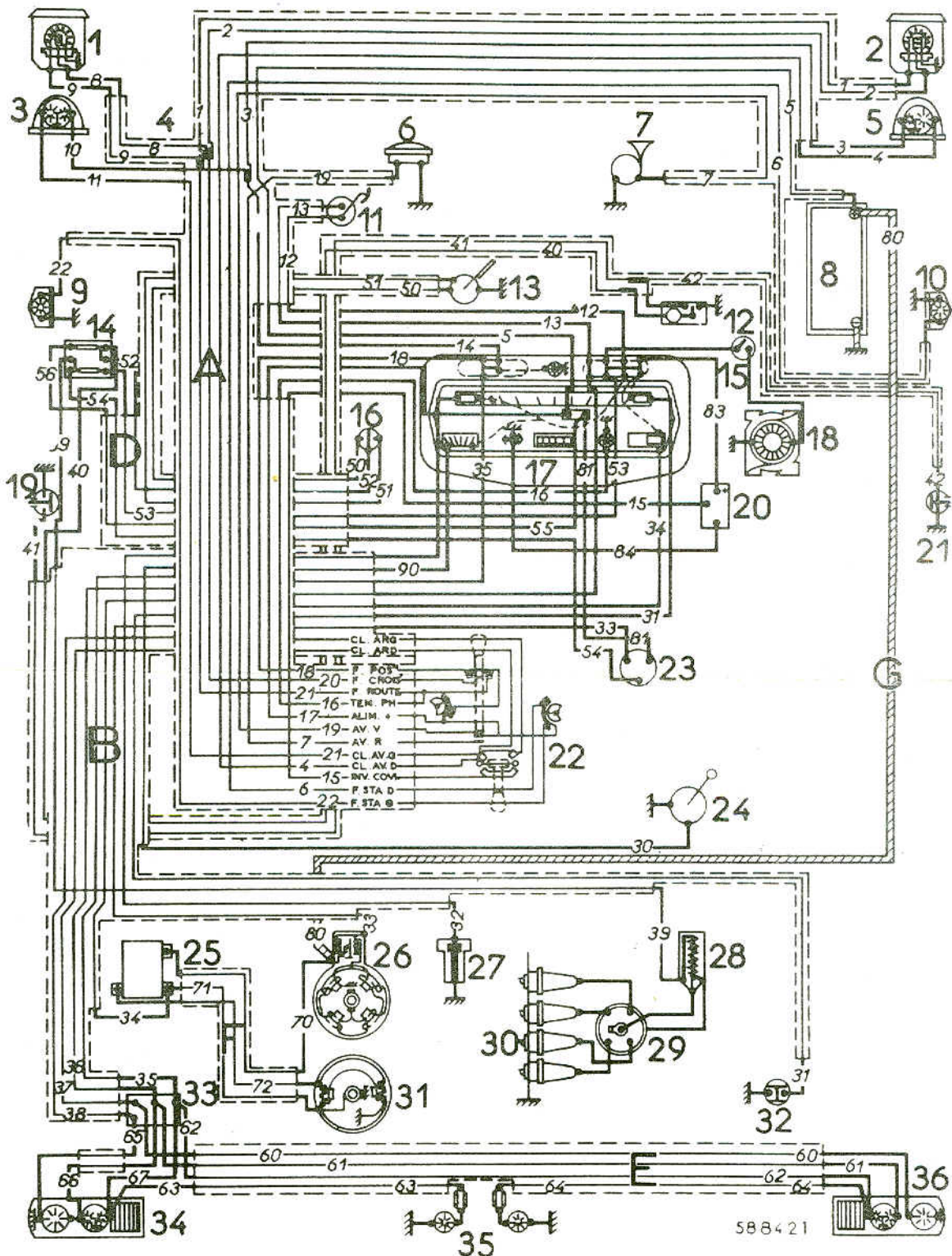
Pamatujte: 5 minut nepřetržitého startování úplně vybijí 100procentně nabitou baterii.

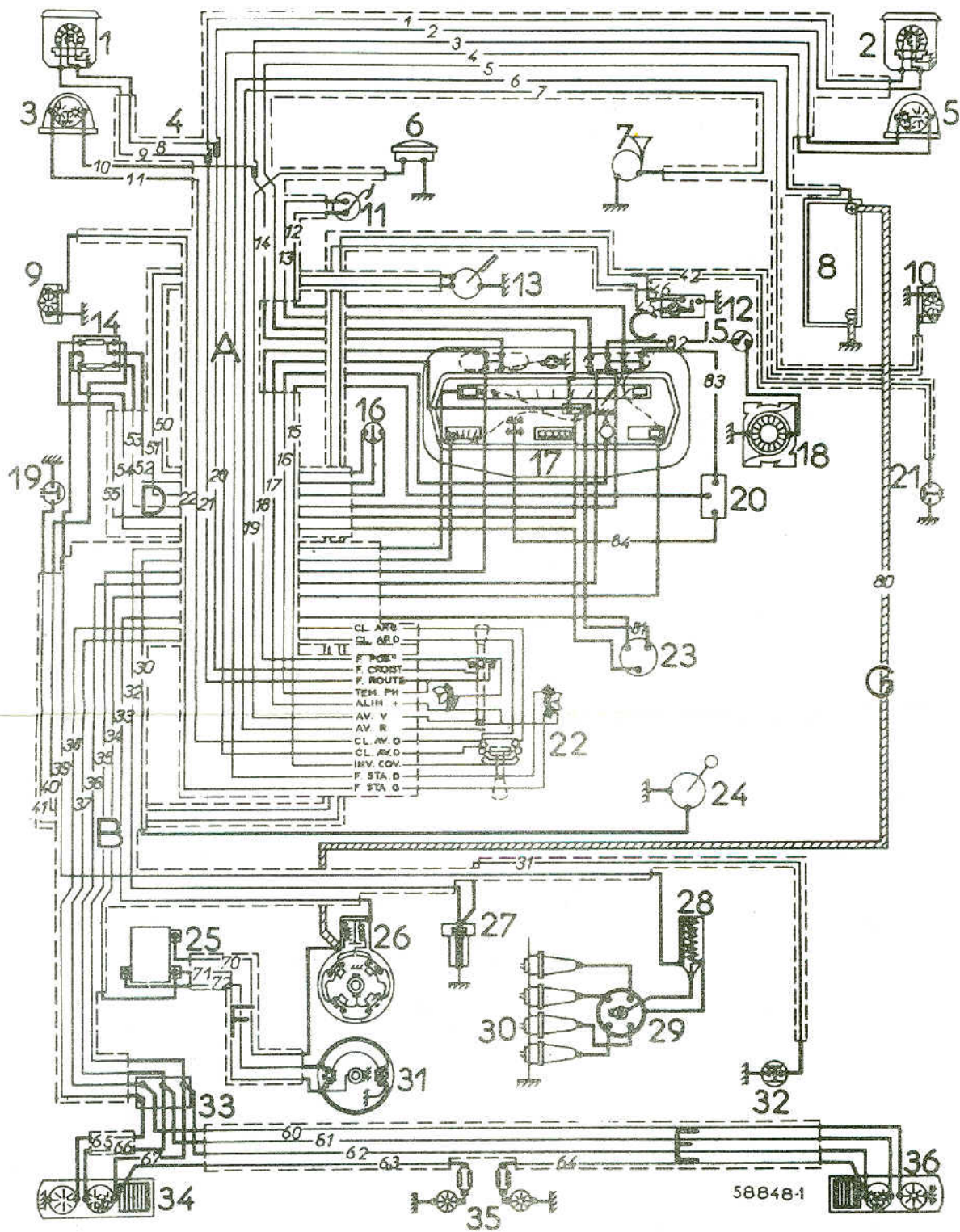
PARIS-RHONE

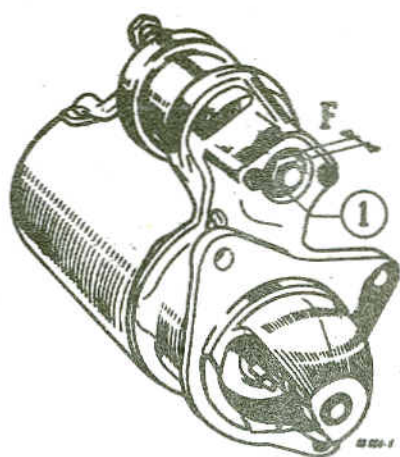
Délka uhlíků	15 mm
Minimální délka uhlíků	7,5 mm
Průměr kolektorů	33,5 mm
Minimální průměr kolektorů	33 mm
Hloubka drážek kolektorů	0,5 mm
Vzdálenost D obr. 26	59±0,6 mm
Vzdálenost E obr. 26	70,5±1 mm
Vzdálenost F obr. 26	0,1–0,5 mm
Vzdálenost G obr. 26	0,01–1,5 mm

DUCELLIER

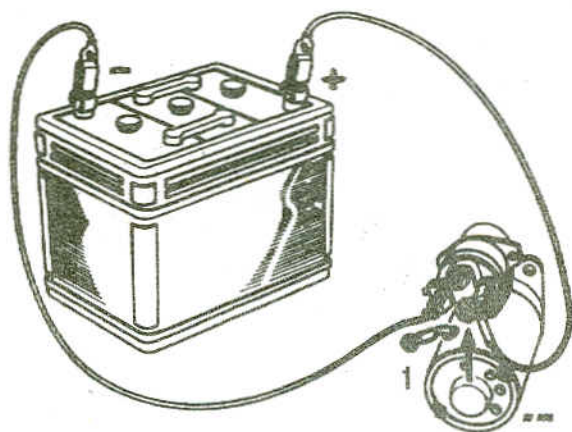
Délka uhlíků	14 mm
Minimální délka uhlíků	8 mm
Průměr kolektorů	36,5 mm
Minimální průměr kolektorů	34 mm
Hloubka drážek kolektorů	0,5 mm
Vzdálenost H obr. 26	0,5–2,5 mm
Měření vzdálenosti F — obr. 26	
Měření vzdálenosti G — obr. 26	





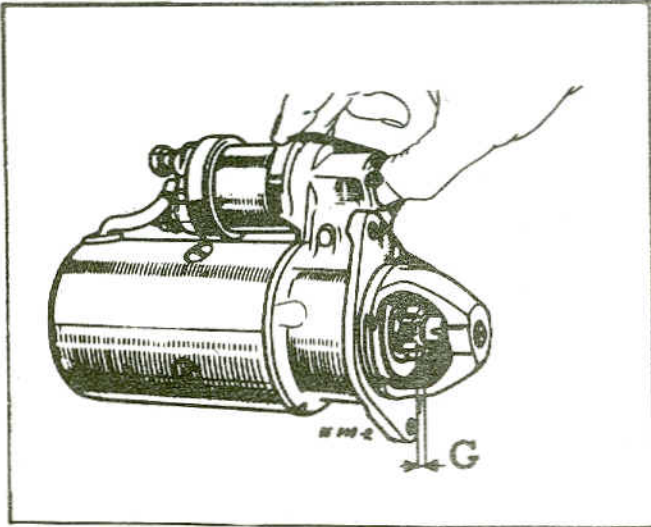
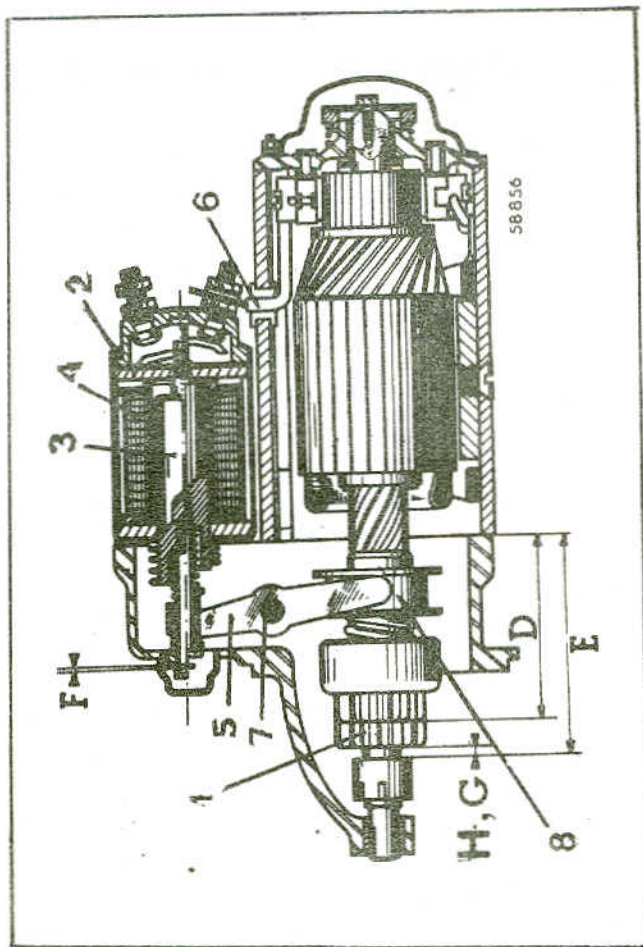


Obr. 29.

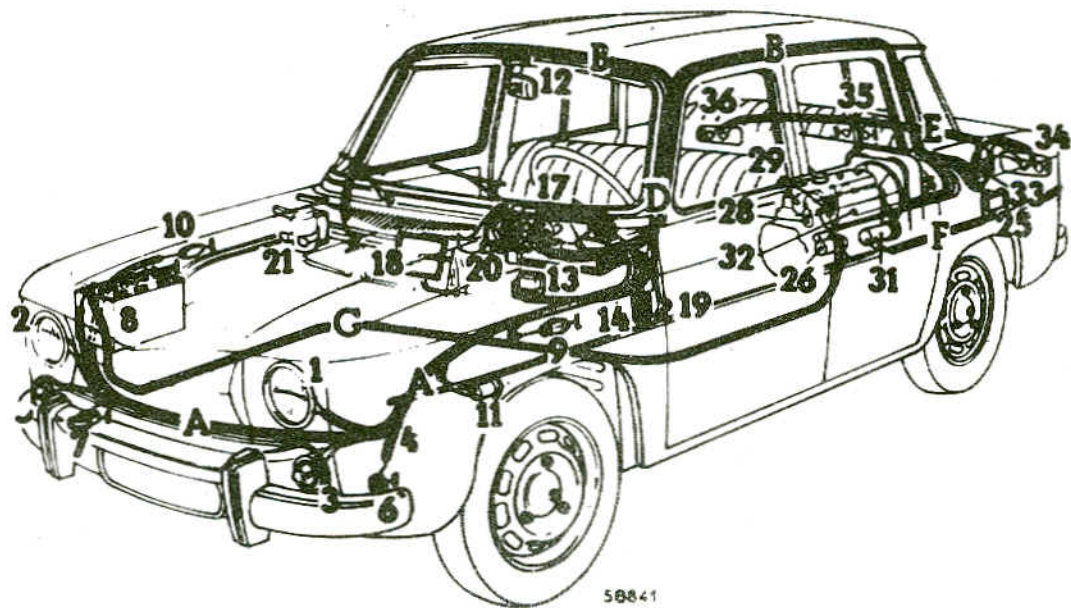


Obr. 27.

Obr. 26.



Obr. 28.



Obr. 2



Zde oddělte

