

AMK SVAZARM PRAHA



RENAULT CLUB PRAHA

## RENAULT ALPINE

pojem pro každého odborníka v motoristickém sportu. Nesčetná vítězství v závodech do vrchu, na uzavřených okruzích a v rallyích jsou spojena s tímto jménem: roku 1968 vítězí Werner Brendel v německém mistrovství do vrchu, roku 1971 trojnásobné vítězství v rallyi Monte Carlo a vítězství v mezinárodní rallyi mistrovství v soutěži značek proti motoricky podstatně silnější konkurenci, též roce vítězství Dietera Kerna v německém mistrovství závodů do vrchu. Trofeje, získané při závodech do vrchu a při rallyi na dlouhých tratích dokazují, že RENAULT-ALPINE není koncipován jen pro maximální, ale zároveň i pro trvalý výkon. To, co pomáhá tomuto vozu k tak velkým úspěchům je jeho zajímavá celková koncepce. Ta zdůrazňuje jeho sportovní charakter a bere přitom zřetel na všechny momenty bezpečnosti a komfortu. Přitom jsou všechny soutěžní verze tohoto vozu motoricky odvozeny jen od základních modelů jejich úpravu.

Hlavními znaky RENAULT-ALPINE jsou jeho příznivý tvar karosérie, lehká váha, silný motor a nízko položené těžiště. Vůz má robustní trubkovou páteř. Karosérie vznikla na základě vědeckých studií ve vzdušném tunelu a má proto velmi nízký součinitel odporu vzduchu. Je vyrobena z polyesterové pryskyřice, vyztužené skelným vláknem, takže je extrémně lehká a odolná proti korozi. Váha této karosérie a provedené odlehčení motoru vedou k celkové váze vozu pouhých 800 kilogramů!

Pověstné výborné sezení na vozovce získává RENAULT-ALPINE díky širokému rozchodu a nezávislému zavěšení kol a díky nízko položenému těžišti vozu. Není proto žádný div, že tento vůz se tak náramně osvědčil na ledových tratích Rallye Monte Carlo. Z 200 startujících vozů došlo roku 1971 do konečného hodnocení jen 27 vozů, mezi nimi 3 RENAULT-ALPINE, které si mezi sebou rozdělily první tři místa.

Bezpečnostní vybavení je u sportovního vozu tohoto typu samozřejmostí: dvouokružový brzdový systém, kotoučové brzdy, radiální pneumatiky. Sportovní přístrojová deska s výbavou, která nenechává nesplněna žádná přání. Jako sportovní vůz pro každodenní použití se vyrábí RENAULT-ALPINE se dvěma verzemi motorů:

### RENAULT-ALPINE 1300

Karosérie: vrstvený polyester na konstrukci z ocelových trubek.

Motor: řadový čtyřválec za zadní nápravou. Pětkrát uložená kliková hřídel, vačková hřídel poháněná dvojitém řetězem, bočně uložená v motorové skříni. Hlava válců z lehké slitiny. Mokrý, výměnitelný vložky válců ze šedé litiny. Mazání oběhovým excentrickým čerpadlem. Hermeticky

uzavřený systém chlazení s čerpadlem, termostatem a vyrovnávací nádržkou, elektrický ventilátor ovládaný termostaticky. Vrtání/zdvih: 73/77 mm, obsah válců: 1289 cm<sup>3</sup>, kompresní poměr: 9,5:1, maximální výkon: 69 k při 6000 ot./min., maximální točivý moment: 10,5 kpm při 4000 ot./min. Dvojitý spádový karburátor Weber s ručně ovládaným sytičem a s akceleračním čerpadlem.

Převodovka: plně synchronizovaná čtyřstupňová, řazení pákou na podlaže. Přenos síly zadní nápravou.

Elektrická výbava: 12 V baterie, alternátor, 2 reflektory a 2 halogenové dálkové reflektory.

Spojka: jednoduchá suchá s talířovou pružinou, kuličkové vystavovací ložisko.

Podvozek: nezávislé zavěšení kol, spirálové pružiny s hydraulickými teleskopickými tlumiči (2 vpředu, 4 vzadu), příčný stabilizátor.

Řízení: hřebenovou tyčí, 3,2 obrátka od dorazu k dorazu, celkové přesazení 20:1, vnější průměr otáčky: 9,50.

Brzdy: kotoučové brzdy na všech kolech, dvouokružový brzdový systém, ruční brzda ovládaná mechanicky působící na zadní kola.

Náplně: nádrž na benzín — 50 litrů, na olej v motoru — 3 litry, chladicí systém — 7 litrů, převodovka a diferenciál — 2 litry

Maximální rychlost: 175 km/hod.

Hmotnost a rozměry: rozvor — 2100 mm, rozchod vpředu 1346 mm, rozchod vzadu — 1325 mm, délka — 3850 mm, šířka — 1520 mm, výška — 1130 mm, váha prázdného vozu — 800 kg, přípustná celková váha — 970 kg, rozložení váhy: vpředu — 455 kg, vzadu — 625 kg.

Obutí: vpředu i vzadu — 145 HR na sériových ráfcích 4,5×15 nebo při-

## ČLENSKÁ BESEDA

Členská schůze se koná ve čtvrtek 24. DUBNA 1975 od 19 hodin v ZK TESLA v Čáslavské ulici 5.

### PROGRAM

Údržba a provoz akumulátorů — přednáška ing. Jaroslava REITINGERA.

Britský film CONCORDE o výrobě a zkušebním letu tohoto velkoletadla (místo původně evizovaného lednového promítání, kdy se film nepodařilo zajistit). Informace o svépomocné dílně. Technická poradna — řídí JIRÍ BENEŠ. Různě.

Dostavte se včas a v hojném počtu!



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.

padně AR 78 HR 13, BR 78 HR 13, na sériových ráfcích 4,5X13.

#### RENAULT-ALPINE 1600 SI

**Motor:** řadový čtyřválec za zadní nápravou. Pětkrát uložená kliková hřídel, ložiska speciálně tvrzena a polirována. Vačková hřídel poháněná dvojitým řetězem uložena při horní hraně motorového bloku. Ventily ovládané zdvihátky s krátkými zdvihacími tyčkami a vahadly, uspořádány ve tvaru V. Hlava válců z lehké slitiny, mokré, vyměnitelné vložky válců z šedé litiny. Oběhové mazání pomocí excentrického čerpadla. Hermeticky uzavřený chladicí systém s čerpadlem, termostatem, vyrovnávací nádrží a elektrickým ventilátorem řízeným termostaticky. Vrtání/zdvih: 78/84 mm, obsah válců: 1605 ccm, kompresní poměr: 10,25:1, maximální výkon: 124 k při 6200 ot./min., maximální točivý moment: 14,8 mkp při 4750 ot./min., elektronicky ovládané vstřikování paliva.

**Převodovka a rozvodovka:** plně synchronizovaná pětistupňová převodovka, řadicí páka na podlaže. Rozvodovka a diferenciál ve společné skříni z lehkých kovů. Talířové kolo a hruška hypoidně ozubené. Stálý poměr přesazení: „3,753

**Poměry jednotlivých rychlostních stupňů:** 1. rychlost — 3,61, 2. rychlost — 2,33, 3. rychlost — 1,61, 4. rychlost — 1,21, 5. rychlost — 0,97, zpětný chod — 3,08.

**Přenos síly:** zadní nápravou pomocí dvou poloos.

**Elektrická výbava:** 12 V baterie, alternátor 30 A, dvouvláknové reflektory a 2 halogenové dálkové reflektory.

**Spojka:** jednoduchá suchá spojka s talířovou pružinou, kuličkové vystavovací ložisko.

**Podvozek:** Nezávislé zavěšení kol. Spirálové pružiny s hydraulickými teleskopickými tlumiči pérování (2 vpředu, 2 vzadu), příčný stabilizátor vpředu, stabilizátor vzadu.

**Řízení:** hřebenovou tyčí, celkové přesazení: 15:1, vnější průměr otáčky — 9,75 m.

**Brzdy a nápině:** odpovídají modelu RENAULT-ALPINE 1300.

**Hmotnost a rozměry:** rozvor 2100

milimetrů, rozchod vpředu: 1315 mm, rozchod vzadu: 1346 mm, délka: 3850 mm, šířka: 1550 mm, výška: 1130 mm, světla výška (při plném zatížení) 140 mm, váha prázdného vozu: 800 kg, přípustná celková váha 970 kilogramů, rozložení — vpředu 455 kg, vzadu: 625 kg.

**Maximální rychlost:** 205 km/hod.

**Obutí:** vpředu i vzadu 165 HR 13 nebo 175/70 HR 13 na sériových ráfcích 6,5X13

#### RENAULT-ALPINE A 310

Je blízký příbuzný RENAULT-ALPINE 1600 SI, který získal v poslední době mnoho vítězství ve sportovních utkáních na závodních okruzích, při závodech do vrchu a při vřezných relych. Od tohoto vozu odvozuje RENAULT-ALPINE A 310 svou technickou koncepci. Již jeho moderní a sportovní linie zajišťuje obdivující zájem všude kde se objeví. Karosérie se zrodila ve vzdušném tunelu, kde návrháři a konstruktéři zkoumali optimální hodnoty odporu vzduchu. Potom vozu dali nesrovnatelnou karosérii a jasnou interiér. Vytvořili tak silný, rychlý (210 km/hod.), bezpečný, komfortní a sportovní cestovní vůz.

Vnější povrch je z polyesterové prysky, vyztužené skelnou tkaninou, tedy z těžké hmoty, která se tak osvědčila u vítězných RENAULT-ALPINE 1600 SI. Základem této karosérie je tuhá páteřní trubka. Díky této lehké karosérii a lehkému motoru byla docílena váha prázdného vozu 825 kg. 6 halogenových reflektorů je ukryto aerodynamicky příznivě za zasklením z Triplex skla uvnitř karosérie. Hnací sílu dodává RENAULT-ALPINE A 310 115 k silný motor, uložený v zádí vozu. Tento hnací agregát obstál ve stovkách nejtěžších zkoušek v mezinárodních motoristických soutěžích a přivedl RENAULT-ALPINE 1600 SI k trojnásobnému vítězství v Rallye Monte Carlo. S motorem, postaveným na této bázi a s provedenými menšími úpravami bylo dosaženo na delších rovinách trati v Le Mans rychlosti až 265 km/hod. Také úspěšně vozy RENAULT ve formuli 3 jsou vyzbrojeny tímto motorem.

**Motor:** čtyřdobý řadový čtyřválec,

uložený vzadu (pětkrát uložená kliková hřídel, vysokofrekvenčně tvrzené ložiskové čepy), dvojitým rozvodovým řetězem poháněná vačková hřídel umístěná v horní části bloku. Vrchem ovládané ventily uspořádané do tvaru V (průměr sacího 42 mm, výfukového 35,5 mm), ovládání ventilů prostřednictvím krátkých ventilových tyčí a vahadel, hlava válců z lehké slitiny s vysokovýkonnými spalovacími prostorami, mokré vyměnitelné vložky válců ze šedé litiny, blok motoru ze slitiny lehkých kovů, oběžné mazání s excentrickým čerpadlem, olejový chladič, hermeticky uzavřený systém chlazení s oběhovým čerpadlem, termostatem a s průhlednou nádrží na rezervní kapalinu, vpředu umístěný hliníkový chladič se dvěma elektrickými ventilátory ovládanými termostatem. Vrtání/zdvih: 78/84 mm, obsah válců: 1605 ccm, kompresní poměr: 10,25:1, Výkon: 115 k při 6300 ot. za minutu, maximální točivý moment: 15 mkp při 5000 ot./min. Dva postupné karburátory Weber 45 DCOE — suchý čistič vzduchu.

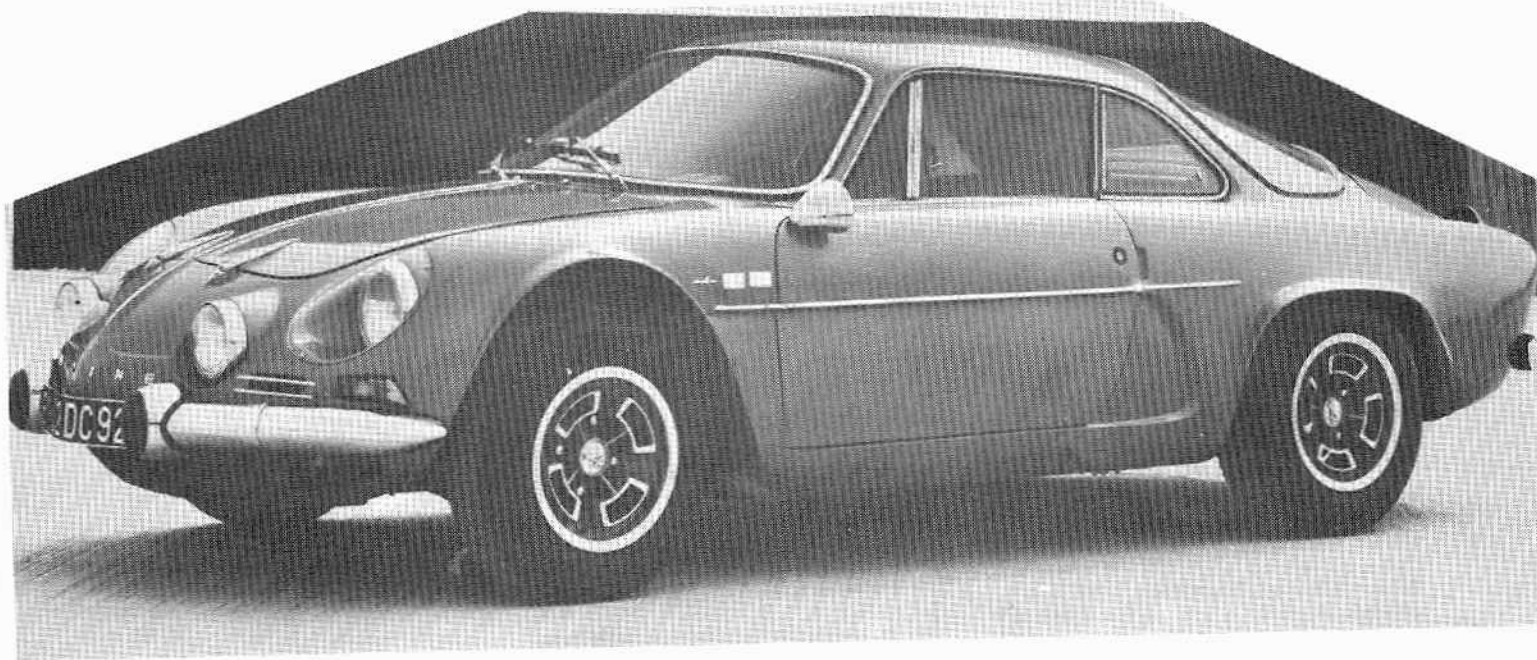
**Převodovka a rozvodovka:** plně synchronizovaná pětistupňová převodovka, rozvodovka s diferenciálem ve společné skříni ze slitiny lehkých kovů, hypoidně ozubený talíř i hruška, stálé přesazení v diferenciálu: 3,27:1. Přenos síly na zadní nápravu pomocí hnacího hřídele se dvěma křížovými klouby.

**Spojka:** jednodobá suchá spojka s talířovou pružinou, hydraulicky ovládané kuličkové ložisko k vystavení spojky.

**Podvozek:** vpředu — nezávislé zavěšení předních kol na příčné nápravě, se šroubovými pružinami a teleskopickými tlumiči, zapřeny do vrchních ramen nápravy, délka zdvihu 180 mm, příčný stabilizátor. Vzadu — nezávislé zavěšení kol se šroubovými pružinami a teleskopickými tlumiči, zapřeny do vrchních ramen, délka zdvihu 180 mm, příčný stabilizátor.

**Řízení:** hřebenovou tyčí, 2,5 otáček volantu z krajní do krajní polohy, hřídel volantu s kardanovým kloubem, vnější průměr otáčení 10,25 m.

**Elektrická výbava:** 12Votové příslušenství, alternátor na střídavý proud 40 A, baterie 45 Ah.



**Brzdy:** diskové na všech čtyřech kolech, vpředu dvojité disky chlazené odstředivým proudem vzduchu, hydraulické ovládání s posilovačem brzdného účinku. Dvouokruhová soustava. Mechanická brzda působící na zadní kola, brzdová kapalina: Girling Green.

**Obutí:** vpředu — 165 HR 13, vzadu — 185 HR 13 6,5×13.

**Náplně:** bezpečnostní benzinová nádrž z manolu, obsah 60 litrů, motorový olej 4,3 litru, chladicí systém 9 litrů.

**Maximální rychlost:** 210 km/hod.

**Rozměry:** délka — 4,18 m, šířka —

1,62 m, výška (prázdného vozu) — 1,15 m, rozvor — 2,27 m, rozchod vpředu — 1,405 m, vzadu — 1,410 m, váha prázdného vozu 940 kg, nejvyšší přípustná váha 1240 kg.



## MÁ SE PROCHLADLÝ MOTOR OHŘÍVAT ZA JÍZDY ANEBO BĚHEM NAPRÁZDNO?

Mnozí řidiči se stále ještě domnívají — a ostatně starší řidiči potvrdí, že před několika více lety byl to ještě docela oficiální názor — že v chladném ročním období má se zahřívát vůz po ranním startu jen volným během motoru na místě. Novější poznatky však jednoznačně dokazují, že tento postup není ani technicky opodstatněný, ani ekonomický. Při přiměřené zátěži prohřeje se totiž motor lépe. Samozřejmě nemá se bezprostředně po startu zejména prochlazený motor vyhánět do vysokých obrátek bezohledným prošlapováním plynového pedálu až k podlaze, ale pozvolným přidáváním plynu vytáčet na jednotlivé rychlostní stupně tak, aby motor nepřekročil asi polovinu maximálně dosažených obrátek. Ostatně teprve po dosažení přiměřené provozní teploty může se motor postupně přinutit do vyšších obrátek a stále více zatěžovat.

Přitom je si nutno ještě uvědomit, že v okamžiku, kdy kapalinou chlazený motor ukazuje již na teploměru normální provozní teplotu, obíhající olej v motoru ještě zdaleka nedosáhl svou předepsanou provozní teplotu, a

tím méně pak ztuhlý olej v převodovce, respektive v diferenciálu. Proto i po dosažení této teploty na teploměru má se jet ještě alespoň 2 až 3 km umírněným způsobem, než lze důvodně očekávat, že také teplota oleje vyhovuje. Při studeném motoru nedochází totiž následkem značné hustoty a nízké viskozity oleje k dostatečnému mazání válců a ložisek, takže při vysokých otáčkách motoru dochází nutně k značnému obrušení všech jeho pohyblivých dílů a životnost motoru se tím podstatně zkracuje.

Při jízdě se studeným motorem stává se obvykle, že při náhlém přidání plynu motor zcela vysadí, což se srovná okamžitě, jakmile pustíme nohu z pedálu plynu. Tento jev je na-prosto normální a zmizí sám obvykle již po kratší jízdě, jen jak motor dosáhne potřebné provozní teploty. Tato reakce nastává následkem toho, že pohonná směs rozprášená v nasávaném vzduchu po příchodu do studeného nasávacího potrubí kondenzuje a směs přicházející do válců je potom chudá a těžko zápalná. Pokud by tento jev trval i po zahřátí

motoru, pak jde již o závadu zplynovače, která se ve většině případů dá poměrně snadno odstranit (například vyčištěním trysek).

Při běhu motoru naprázdno ve stojícím voze ohřívá se motor jen velmi zvolna a tím se vlastně jen prodlužuje čas, po který běží za studena. To může podle názoru odborníků vést také k tomu, že kondenzující benzin smývá ze stěn válců olejový film a zároveň způsobuje zředění a znehodnocení oleje. Oboje je pro motor nanejvýše nezdavé. V některých případech dochází touto cestou i k tomu, že při pravidelné kontrole hladiny oleje v motoru nelze zjistit žádný úbytek oleje ani po velmi dlouhých intervalech, anebo to, že olej dokonce časem přibývá. Jinak se o zředění oleje benzinem lze též přesvědčit tak, že značně zaolejevaná směs způsobuje při studeném startu značné kouření motoru do výfuku. V tom případě měla by se neprodleně přezkoušet správná funkce automatického sytiče, respektive u vozu se sytičem ručně ovládaným vzít si ponaučení, že tento sytič má být zapínán co nejšetrněji.



## C. DYNAMO

Dynamo je zdrojem el. proudu vyráběného pohybem motoru, pracuje tedy pouze při chodu motoru. V úvodním textu jsme popsali vznik elektr. proudu ve vodiči. Zde tedy vzniká proud pohybem vodiče v magnetickém poli.

Vodič (drát) ve formě smyček je navinut na tzv. rotoru dynamu a otáčením se jednotlivé smyčky pohybují v magn. poli dvou pevných částí el. magnetu upevněných na pevné části dynamu, tzn. stator. Množství a síla vyráběného el. proudu je dána dimenzováním jednotlivých dílů — tedy: průměrem drátu, počtem smyček drátu a samozřejmě počtem otáček motoru a tím i dynamu.

Tedy — proud vznikající ve smyčkách rotoru je vyveden z jednotlivých smyček na měděné destičky upevněné izolovaně na osu rotoru do tzv. kolektoru, z kterého je dvěma uhlíky odváděn dále.

### JEDNOTLIVÉ DÍLY DYNAMA:

1. Vlastné tělo — pouzdro — dynamo s drážky (obr. 30/1).
2. Stator dynamu pevně přichycený na pouzdro dynamu (obr. 30/2).
3. Přední čelo dynamu se zde umístěným ložiskem (obr. 30/3).
4. Zadní čelo dynamu (obr. 30/4) s připevněnými drážky uhlíků (obr. 30/5) a s kluzným pouzdem rotoru (ložiskem) — obr. 30/6.
5. Řemenice dynamu (obr. 30/7) nasazená na ose rotoru (obr. 30/8) a přenášející klínovým řemenem pohyb motoru na tento rotor.
6. Držák dynamu — jeden pevný — druhý posuvný, umožňující regulaci napnutí klínového řemene.
7. Rotor (obr. 30/9) — osa s tělem ze železných plechů a smyčkami vodiče a kolektoru.

### DEMONTÁŽ DYNAMA:

1. Odpojení baterie.
2. Uvolnění šroubů držáků dynamu (obr. 31/1, 2).
3. Odpojení vodičů vedoucích k dynamu (obr. 32/1, 2, 3) — pozor, i když upevňovací šrouby jsou různého průměru, raději si kabely a

- šrouby označte třeba barevnou nití.
4. Vyjmeme dynamo.
5. Uvolníme matky na zadním čele dynamu (obr. 31/3, 4) a čelo i s uhlíky sejme (obr. 33).
- Pozor:** Poloha čela vůči tělu dynamu je neměnná, je sice značena výstupkem (obr. 32/4), ale pro jistotu si čelo i tělo dynamu označte značkou, aby nedošlo k otočení.
6. Uvolníme matice (obr. 34/1) na čele dynamu v řemenici a potom řemenice (obr. 34/2) stáhne.
7. Sejmeme klínek řemenice.
8. Sejmeme přední čelo dynamu (obr. 30/10) — (předem opět označme) i s dvěma dlouhými šrouby, které obě čela stahují.
9. Vyjmeme rotor dynamu (obr. 30/9).

### MONTÁŽ DYNAMA:

Je obráceným postupem demontáže: při nasazování zadního čela s uhlíky podržíme tyto pinzetou (obr. 35/1) tak, aby tlak pružin nemačkal uhlíky k sobě, a mohli jsme je nasadit na kolektor. Nikdy se nesnažíme nasadit čelo silou, hrozí ulomení uhlíků.

### ZKOUŠENÍ DYNAMA:

Protože dynamo demontujeme pouze tehdy, nedostáváme-li proud (kontrolní žárovka nabíjení trvale svítí i při chodu motoru), provedeme před demontáží zkoušku, zda dynamo dává proud. Za tím účelem odpojíme všechny kabely vedoucí k dynamu a tyto si označíme jako při demontáži. Tyto vodiče uložíme ve voze tak, aby se nedotýkaly kostry vozu, raději je proto obalíme na konci izolací.

Potom kusem drátu spojíme svorky dynamu označené (obr. 36/2) DYN a EXC (obr. 35/1). Dále spojíme přes žárovku svorky EXC a M. Natočíme motor.

Asi při 1000 otáčkách motoru se musí žárovka, kterou jsme zapojili mezi EXC a M, rozsvítit.

Nesvítí-li, je vada v dynamu. Dráty ze zkoušky odpojíme a dynamo demontujeme.

### MOŽNÉ ZÁVADY DYNAMA:

1. Hluk v dynamu: Protože osa dynamu je jednostran-

ně namáhána tahem hnacího řemene, dochází často k vyběhnutí ložisek dynamu (obr. 30/3, 6). — Oprava: výměna — namazání ložisek.

2. Dynamo nedává proud:
  - a) **znečištěný kolektor** (obr. 30/11) — oprava: jemně otčít na soustruhu či očistit kolektor smírkovým plátnem a mezery mezi měděnými lamelami proškrtb-nout (nejlépe kouskem zlomené pilky na železo);
  - b) **obroušené uhlíky** — délka uhlíků je již nedostačující, tím se zmenší tlak na tyto uhlíky a ty vyskakují od kolektoru. V něm kterém případě dochází dokonce ke zkratu. — Oprava: výměna za nové — **stejný typ**;
  - c) **zkrat v dynamu**: Doporučujeme předat k opravě odborné dílně.

### POZNÁMKY:

Dynamo čistíme benzínem, vyhýbáme se, pokud možno, přitom izolaci cívek jak rotoru, tak statoru.

Kluzné ložisko mažeme tukem AV2 nebo Shell Retinax A mírně — kuličkové ložisko stejným tukem — také mírně.

Při montáži uhlíků a šroubů přivádějících proud z vodičů do dynamu je třeba velmi pečlivě dbát na správné pořadí izolačních podložek, aby nedošlo ke zkratu. Správné pořadí je na obr. 37/a, b, c.

### HLAVNÍ MÍRY A DATA PRO KONTROLU A SERIZOVÁNÍ

#### PARIS-RHÔNE:

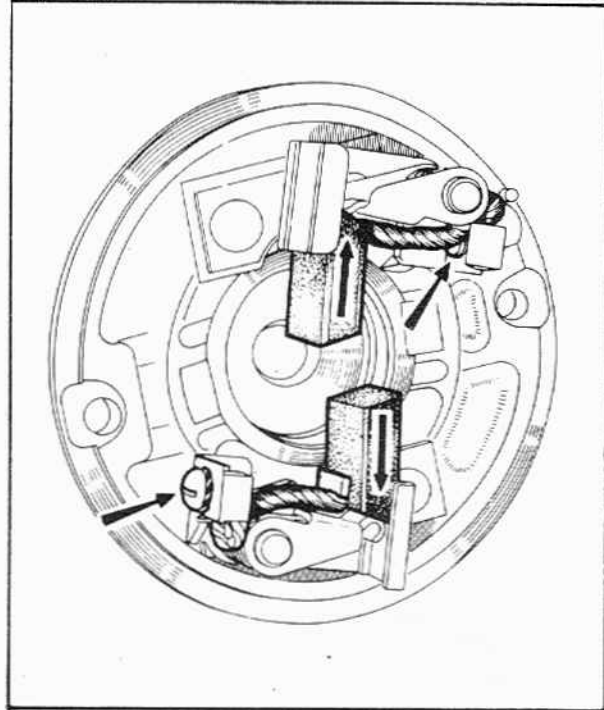
Délka uhlíků: 15 mm  
Minimální délka uhlíků: 8 mm  
Průměr kolektoru: 36,5 mm  
Hloubka drážek kolektoru: 0,5 mm

#### DUCELLIER

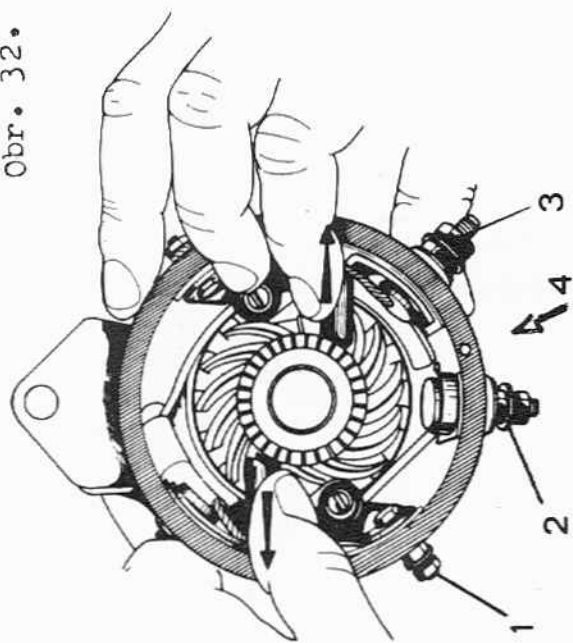
Délka uhlíků: 22 mm  
Minimální délka uhlíků: 11 mm  
Průměr kolektoru: 37 mm  
Průměr kolektoru minimální: 35,5 mm  
Hloubka drážek kolektoru: 0,5 mm

#### BOSCH:

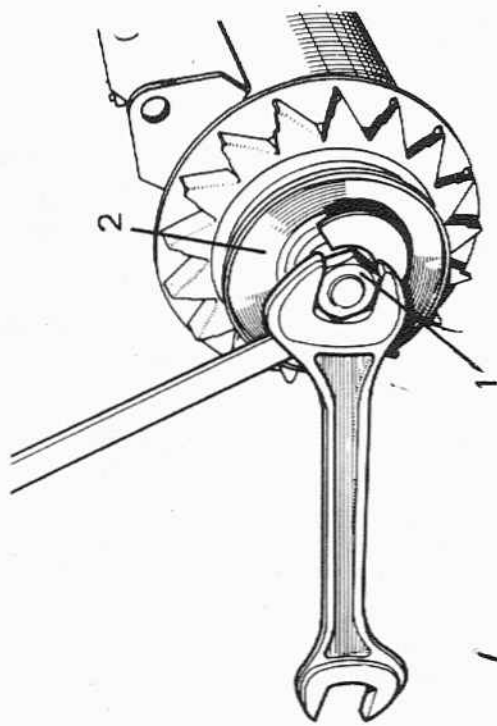
Délka uhlíků: 23 mm  
Průměr kolektoru: 37,2 mm  
Minimální průměr kolektoru: 35 mm  
Hloubka drážek kolektoru: 0,5 mm  
Výkon: 240 W při 2400 ot/min  
Maximální možný výkon: 360 W při více než 2900 ot/min



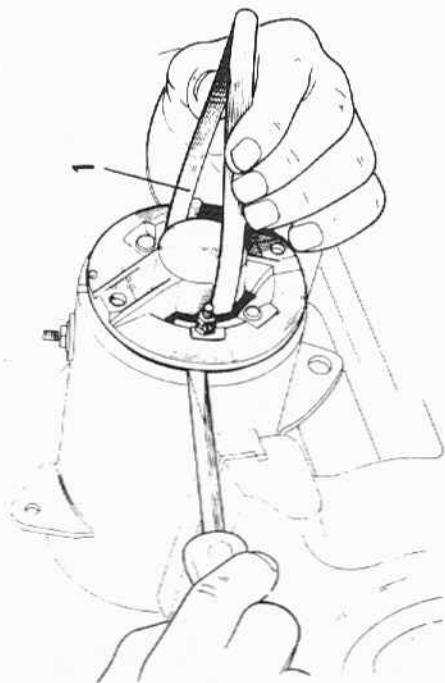
Obr. 32.



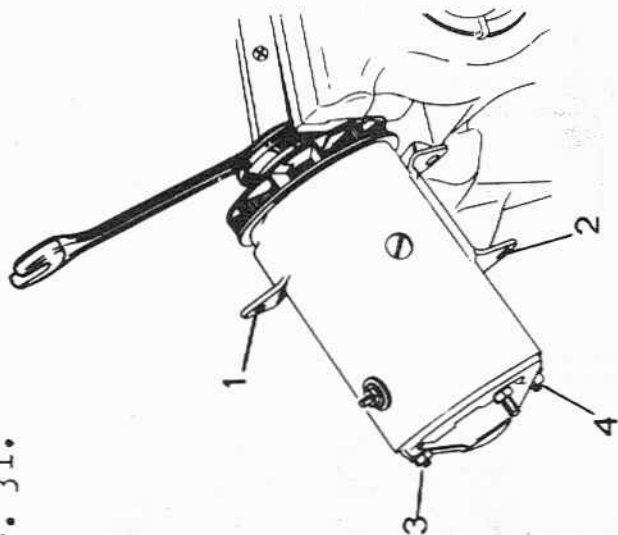
Obr. 34.

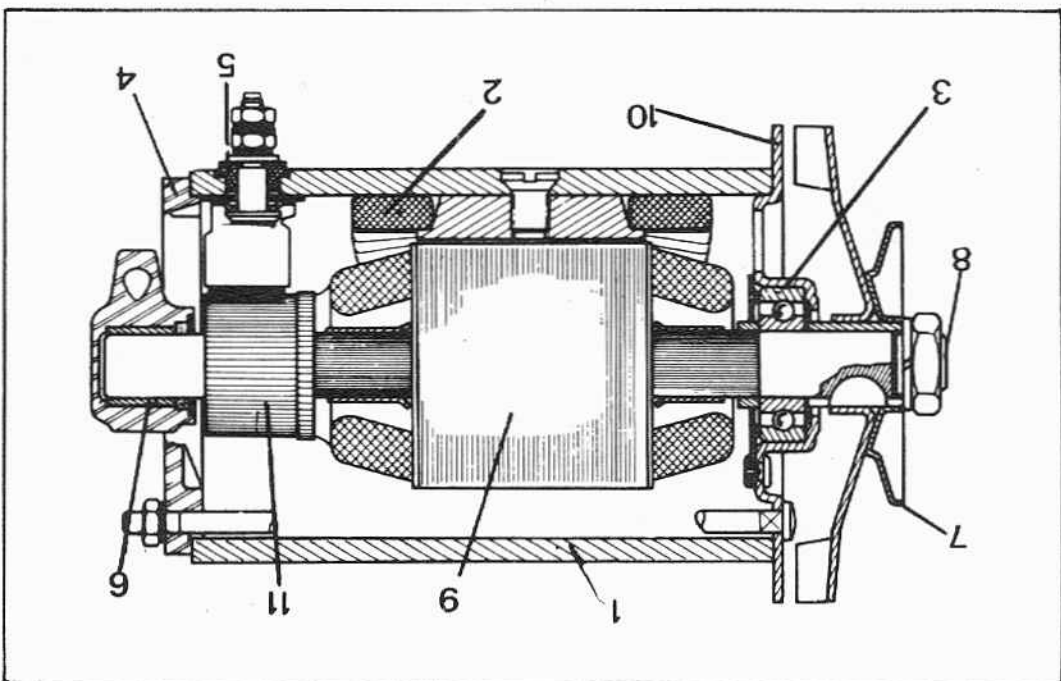


Obr. 35.

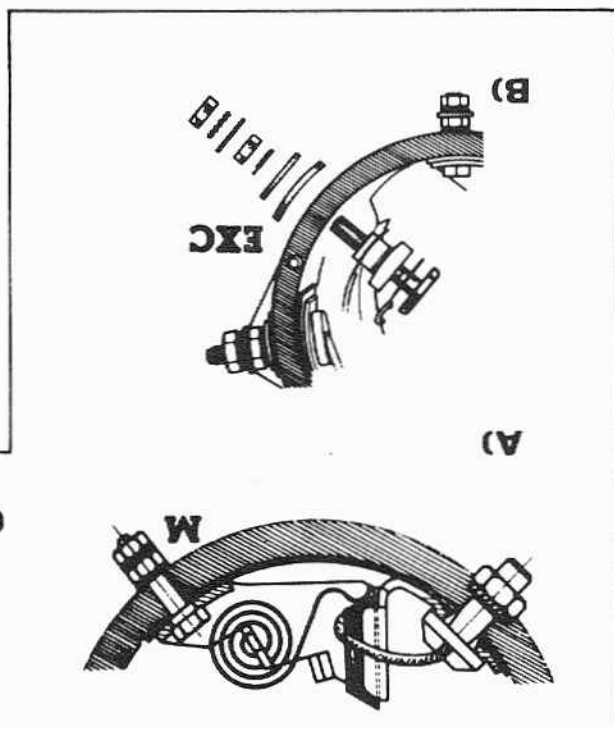


Obr. 31.

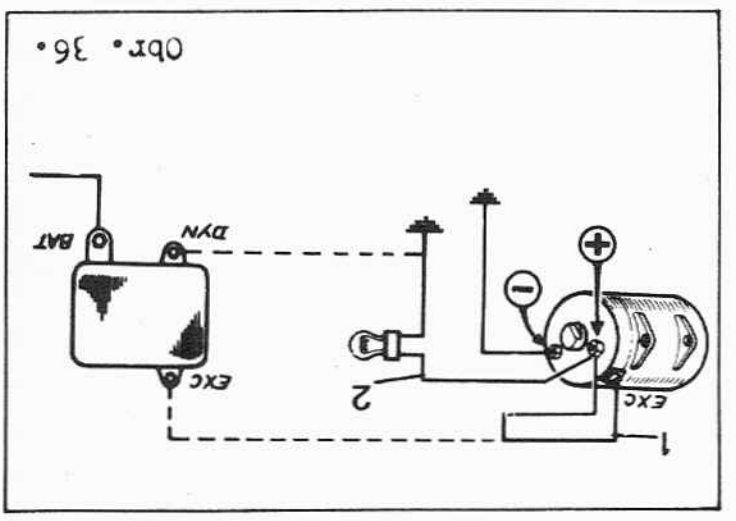




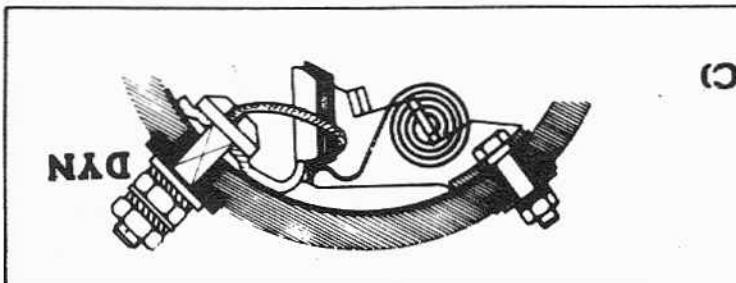
Obz. 30.



Obz. 37.



Obz. 36.



C)

## **ZNAMUJE | SEKCE 4CV OZNAM**

**Prodej náhradních dílů ve  
čtvrtek 24. dubna t. r., 17.00  
hod., v pondělí 12. května  
t. r., 17.00 hod. (Praha 3,  
Ondříškova u. 18)**

**Poznámka:** Dlouhodobě  
možno počítat jako s pra-  
vidlem, že prodej náhrad-  
ních dílů probíhá vždy v den  
konání členské schůze, a to  
od 17.00 do 18.00 hodin.

**Schůze výboru sekce se  
koná ve čtvrtek 24. dubna  
t. r. v 18.00 hod. Vzhledem  
k závažnosti programu je  
účast povinná.**

## **UJE | SEKCE 4CV OZNAMUJE | S**

Odbor evidence  
žádá členy o urychlené vrácení Přihláš-  
ky do Svazarmu a Evidenčního listu,  
vyplněných zpět na adresu klubu. Zdrů-  
žuje se celá agenda. Jen zájemcům  
o zahraniční rekreaci budou vydávány  
mezinárodní průkazy. Nahlaste včas  
jejich potřebu evidenci RCP. Do konce  
roku zůstávají v platnosti staré prů-  
kazy s nalepenou známkou pro r. 1975.  
Výdej nových průkazů bude oznámen  
v Renault Zpravodaji. -mu.

## **VYHODÍM | PRODÁM | DARUJI | KOUPIM | SEŽENU | UDĚLÁM | PŘENECHÁM**

Za uveřejnění inzerátu se platí redakci poplatek — pošt. známky v hodnotě 5,— Kčs.

### **KDO ZAPŮJČÍ AUTOKOLÉBKU**

na R4CV duben—květen, tomu da-  
ruji 3 ks ojetých pneu zn. DUNLOP  
na R4CV [vhodné k protektorová-  
ní?], příp. prodám, kus à 50 Kčs.

I. ONDRA,

### **PRODÁM:**

Kompletní sadu pouzder válců, válců,  
příslušných kroužků, čepů válců a  
těsnění hlavy motoru na R4CV. Vše  
nové, v originál. balení.

Běluše SCHWARZBACHOVÁ,  
Praha 10, Strašnice, 110 00, Hlásim

prodejna drogérie, telef. 77 14 85.