

zpravodaj

AMK SVAZARM PRAHA



RENAULT CLUB PRAHA

ČLENSKÁ BESEDA

se koná 29. května 1975 od 19 hodin v ZK ROH TESLA — Praha-Vinohrady, Čáslavská ulice.

PROGRAM

PRICE OF A RECORD — filmový medailón o Donaldu Cambellovi, držiteli velkého množství rychlostních rekordů na vodě i na souši.

THE YEARS OF ADVENTURE — humorná verze původních pokusů automobilů BENZ.

Předběžné informace o srazu vozů RENAULT v září 1975.

Zpráva o výstavbě dílny.

Technická poradna — odpovídá naše osvědčená dvojice odborníků.

DOSTAVTE SE VŠICHNI — A HLAVNĚ VČAS!



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.

CO POVAŽOVAT ZA VČASNÉ ZNAMENÍ KE ZMĚNĚ SMĚRU JÍZDY?

Někdy se vyskytují pochybnosti, v jaké vzdálenosti je nutno dát znamení o změně směru jízdy před zamýšleným odbočením tak, aby se vyhovělo všem zákonným ustanovením. Podle platných dopravních předpisů je povinností řidiče každého motorového vozidla dát **zavčas** znamení o změně směru jízdy — zejména při přejíždění střední dělicí čáry, tak, aby ostatní uživatelé komunikace mohli vzít zamýšlené odbočení na vědomí.

Je naprosto samozřejmé, že nepostačí tedy zapojit směrové blikáče současně s prováděným manévrem vybočování. Pro správné zodpovězení otázky včasnosti daného znamení jsou v první řadě rozhodující okolnosti konkrétního případu, a zejména momentálních dopravních podmínek. Sama vzdálenost, na kterou je nutno dát znamení o chystaném odbočení před vlastním odbočením, je méně důležitá než délka doby mezi takto daným znaméním a odbočením, která není v přímé závislosti na rychlosti vozu. Dané znamení je možno všeobecně považovat za včasné tehdy, jestliže ostatní účastníci dopravy mohou vzít na vědomí úmysl řidiče k odbočení v klidu, bez překvapení a úleku.

V souvislosti s některými soudními rozhodnutími z poslední doby je vhodné při běžném provozu na hlavních silnicích považovat vzdálenost asi 100 metrů pro dání znamení o změně směru jízdy před vlastním vybočením za přiměřené; samozřejmě totéž neplatí na městských komunikacích, kde by dodržení této vzdálenosti mohlo vést k vážným nedorozuměním.

POVINNOSTI SVĚDKŮ DOPRAVNÍ NEHODY

Podle současných zkušeností zdá se být mnohým řidičům zcela neznámou skutečností, že jako pouzí svědci dopravní nehody míjející náhodně její místo mají zákonné povinnosti k poskytnutí pomoci nebo jiné součinnosti — třeba přivolání pomoci dalších kvalifikovaných osob — hrozí-li kterékoli osobě nebezpečí smrti anebo jeví-li známky vážné poruchy zdraví.

Každý, kdo se stal náhodným svědkem dopravní nehody nebo jejích následků (například projížděl místem nehody bezprostředně potom, co k ní došlo), je povinen přispět podle svých možností ku pomoci za předpokladu, že její přímí účastníci sami k odstranění následků této nehody nepostačí. Poskytnutí první pomoci náhodným svědkem může být omluvitelné a trestně nepostižitelné pouze tehdy, jestliže by přitom došlo k bezprostřednímu nebezpečí vážného ohrožení jeho vlastní osoby nebo jiných jeho vážných zájmů (například vytahování osob z hořícího vozu). Zdáli při nehodě v první řadě k poskytnutí pomoci povinni účastníci této nehody své povinnosti činí zadost nebo nikoliv, není pro posouzení vzniku povinnosti náhodného svědka nikterak rozhodující. Za zvláště odsouzeníhodné nutno pokládat například tvrzení svědka, že sám není ze zdravotních důvodů schopen poskytnout první pomoc, nepostará-li se alespoň o rychlé přivolání pomoci dalších osob.

Podle § 208 trestního zákona bude samozřejmě přísněji postihován přímý účastník této dopravní nehody, neposkytne-li zavčas zraněnému pomoc, ale podle § 207 téhož zákona může být trestně postihován každý — tedy i náhodný svědek — neposkytne-li potřebnou pomoc osobě, která jeví známky vážného ohrožení zdraví. A pak — není-li někomu dostatek lidského soucitu již vrozen — ať pomyslí na to, že nikomu nemůže být známa chvíle, kdy na podobné pomoci jiných bude třeba záviset jeho vlastní život.

NA SILNICI S PILOTY F1

Piloti formule 1 jsou extrémisté mezi řidiči automobilů — při závodech jezdí nejrychlejší monstra na čtyřech kolech. Časopis Auto Motor und Sport se pokusil zjistit jaký vztah mají tito jezdci ke svým soukromým vozům.

Niki Lauda je dokonalost sama. Kromě toho je fanatik co se týče čistoty vozu. Nikdy by si nenechal umýt na automatické lince svůj 4,4litrový Ferrari 365 GT/4 2+2.

„Auto si myji sám,“ říká Lauda, „protože by to nikdo tak nedokázal jak si to představuji.“ Když před nedávnem dělal instruktora jízdy, věnovali žáci svému učiteli kufr plný čistících prostředků pro automobil. Od té doby myje, utírá, leští a čistí Lauda svoji autoflotilu s novým elánem. Vedle „služebního“ Ferrari musí pečovat ještě o Fiata 132 a o Forda Granadu.

Laudovým protikladem je Mike Hailwood, čekající vždy s umytím na déšť. Jeho zelený Citroën-Maserati nevidí celý rok šampón, kartáč ani mycí houbu. V delších obdobích sucha stojí na parkovišti jezdce v neidentifikovatelné piskové šedozele. Pro Mikeho jsou rozhodující dvě věci: aby vůz jel a aby jeho stereoreprodukce perfektně fungovala.

Hans Stuck je opět apoštolem čistoty. „Dokonce i mytí motoru si dělám sám,“ říká s hrdostí. „Motor je přece vizitkou každého vozu.“ Automobil továrního jezdce BMW může být opět jen BMW. Teprve před nedávnem si nenechal Stuck připravit jeden z posledních BMW CSL-Coupé s hliníkovou karoserií (1100 kg) a svůj BMW 520 s pětistupňovou převodovkou a s motorem o výkonu 215 k přenechal Jacky Ickxovi.

Stuck, který kladě zvláštní důraz na bezvadně naleštěné disky, se rád chlubí svými femesnickými schopnostmi, které získal již jako chlapec. Jeho prvním vozem byl BMW 700, se kterým Stuck senior získal v roce 1960 titul nejlepšího vrchaře země. „Při seřízení karburátorů,“ vzpomíná mladý Stuck, „se musel skoro celý motor rozebrat. Takže dnes se už vyznám.“

I když Emerson Fittipaldi při každé příležitosti zdůrazňuje, že Mercedes-Benz 6,3 je nejlepší automobil na světě, opatřil si BMW CSL-Coupé s klimatizací a se stereozařazením. Se svým otcem a s bratrem loni převzali generální zastoupení BMW v Brazílii. Fittipaldiho manželka Maria Helena má v garáži připravený italský vůz Lancia Beta.

V současné době nemá Jody Scheckter soukromé auto. Chce se trvale usídlit ve Španělsku, kde si v blízkosti Malagy staví dům. „Dříve,“ říká Scheckter, „jsem jezdil rychle i soukromě. Měl jsem upravený Datsun s karburátorem Weber, později Alfa Romeo 1750. Po přestěhování do Anglie jsem si na rychlou jízdu odvykl. Vše, co nyní chci, je komfortní cestovní vůz. Nic víc.“ Jeho posledním automobilem byl Ford Cortina Station.

Podstatně vyšší nároky má Jackie Ickx. Ve své garáži udržuje vždy nějaký superautomobil. Před rokem to byl Ferrari GTC-Coupé, nyní se spokojuje s BMW 2002 turbo. Kromě toho opatruje ještě Citroën GS a Fiat 126. K motocyklovému vyžití mu slouží krosový Puch 250, dále Zündapp a BMW 900. Ducati a MV Augustu již prodal.

Mike Hailwood nemá nyní žádný motocykl. „Nemám čas,“ běduje Mike, který již vlastnil mnoho výkonných automobilů: Ferrari, několik jaguárů E, dva vozy ISO Grifo. „Citroën Maserati je prvním vozem, který mám již tři roky. Těch ostatních jsem se vždy po necelém roce zbavoval.“ Mike, který o sobě říká, že není žádným automobilovým fandou, si chtěl původně koupit Mercedes 350. Spolu s Jimem Redmanem, dřívějším jezdce stáje Honda a několikanásobným mistrem světa na motocyklu



Emerson Fittipaldi s vozem BMW. Zastupuje tuto značku ve své rodné Brazílii

si šel vybrat do jedné filiálky Mercedesu v Londýně. „Byli jsme tenkrát oblečení dost ošuntěle — v džínsech, sepraných svetrech a v holínkách,“ vypráví šklebící se Mike, „a prodavač nejvil žádný zájem prodat Mercedesu dvěma chuligánům. Byl k nám stručně řečeno nevlidný. Tak jsem v dalším obchodě koupil Citroën Maserati.“

Že hvězdy Grand Prix dostávají od továren soukromé automobily ke svému zaměstnání, není žádným tajemstvím. Jackie Stewart, jehož vozový park dnes obsahuje Ford Ghia-Granada, Capri Ghia a Escort, si v posledních letech žádný automobil kupovat nemusel. Byly mu takřka vnuceny.

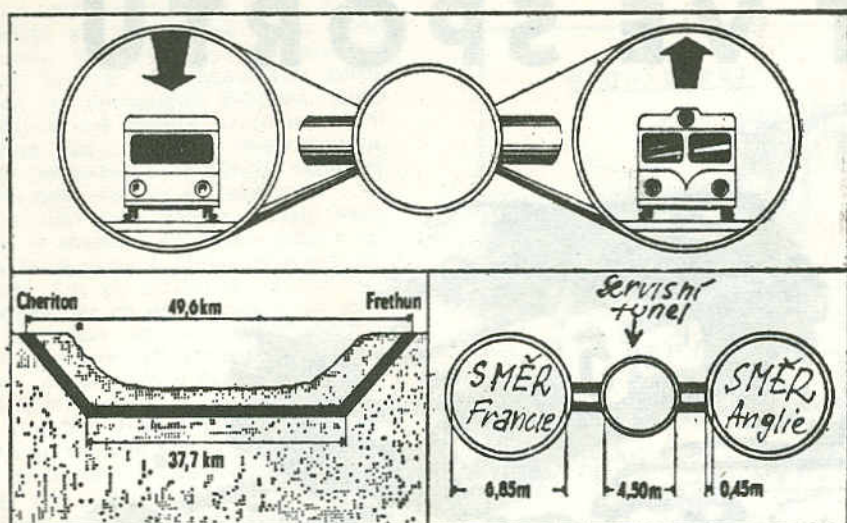
„Půjčený“ vůz má také Jochen Mass — Granadu Automatic. Protože má rád automobily starého stylu, vlastní také anglický Vanden Plas. Ronnie Peterson potřebuje pouze rychlý dopravní prostředek na londýnské letiště.



Na ryby si vyjíždí Stewart s Fordem Capri

TUNEL ANGLIE-FRANCIE

TŘI FÁZE



ELEKTROVLAKY POD LA MANCHEM

Po dvě stě let se mluvilo o tunelu, který by spojil Anglii s kontinentem. Světlo světa spatřily bezpočetné projekty, vznikly a opět zanikly mnohé společnosti. Avšak v polovině loňského roku se započalo se skutečnými

pracemi. U francouzského Fřethunu, v blízkosti Calais, a na druhé straně kanálu u Cheritonu na předměstí Folkestone se objevily první šachty. Vlády v Londýně a v Paříži podepsaly smlouvy, čímž vznikly „Společnosti pro stavbu lamanchského tunelu“, jedna anglická a jedna francouzská, se státním vedením, ale za podílnictví všemocných velkobank.

TROJICE POTRUBÍ

Podle oběma stranami doposud schváleného plánu bude tunel měřit 49,6 km. Z toho je 37,3 km v hloubce kolem 45 m pod mořským dnem, tedy v průměru 100 m pod mořskou hladinou. Geologické průzkumy ukázaly, že v této hloubce se nacházejí křídové útvary, které jsou nejvhodnější pro mezinárodní rozličí práce, navíc jsou téměř vodotěsné.

Dopředu budou sloužit dva souběžné hlavní tunely, vzdálené od sebe asi 30 metrů. Jejich průměr je 6,85 metrů a vyztužení s klenbovými železobetonovými prefabrikáty o tloušťce 45 centimetrů. Každý z tunelů je určen pro jednosměrný kolejový provoz elektrovlaček se speciálními vagóny pro přepravu osobních i nákladních automobilů.

Mezi oběma hlavními tunely je ve stejné hloubce třetí, o průměru 4,50 metru. Bude sloužit technickému personálu, obsluze a údržbě. Zde jsou také uložena elektrická vedení a odvětrání. Služební tunel je na každých 250 metrech propojen s hlavními tunely a může sloužit také jako úniková cesta v případě poruchy nebo neštěstí.

Podle projektu vyvrtají razicí stroje měsíčně 700 metrů. Z tunelů se musí vyvézt na tři milióny kubických metrů horniny, která se z části použije při stavbě nádrží, příchodů, celních a policejních stanic apod.

Hotový projekt má výrazně zlepšit cestování mezi Anglií a Francií. Současná vlaková doprava Paříž—Londýn, která při použití trajektu trvá něco přes šest hodin, se má o dvě hodiny zrychlit. Samotný průjezd tunelem bude trvat 40 minut včetně naložení a vyložení vozidel.

Automobilisté, kteří naloží auta mohou během cesty použít jídelních vozů. Počítá se s roční přepravou 15 miliónů cestujících, 4,8 miliónu osobních a nákladních automobilů a 10,6 miliónů tun zboží. Současně stavební náklady se odhadují na 9560 miliard franků.

DACIA 1300 KOMBI



Rumunské automobily DACIA si u nás získaly během posledních tří let značnou popularitu. Velký zájem projevil naši motoristé o tuto značku např. i na loňském brněnském veletrhu, kde se desítky zájemců tísnilo kolem modelu DACIA 1300 Kombi. Tento vůz byl v Rumunsku uveden na trh už před více než dvěma roky, dosud se však vyrábí pouze v omezeném množství, takže nemohl být exportován. Vnější rozměry 4405×1835×1455 mm je Dacia Kombi o 85 mm delší a o 20 mm vyšší než verze sedan, uvnitř však najdeme mnohem více prostoru, než by napovídala pohled zvenku: při normálním uspořádání sedadel (která jsou otypována

pro pět dospělých cestujících) má Dacia Kombi vzadu ještě 910 dm³ prostoru pro „bagáž“. Cestují-li ve voze pouze dva lidé, je možné zadní sedadlo sklopit a získat tak objem 1650 dm³ do něhož už se „pár“ zavazadel vejde... Dacia 1300 Kombi, která je vybavena stejně jako sedan motorem o výkonu 54 k DIN, má vlastní hmotnost 950 kg, užitečná nosnost je asi 425 kg. Nádrž paliva pojme asi 50 l benzínu, na rozdíl od sedanu má „kombík“ o číslo větší pneumatiky rozměru 155 SR 13. Udávaná nejvyšší rychlost vozu Dacia 1300 Kombi je 140 km/hod, spotřeba paliva se pohybuje v mezích 8—10 l na 100 km jízdy.

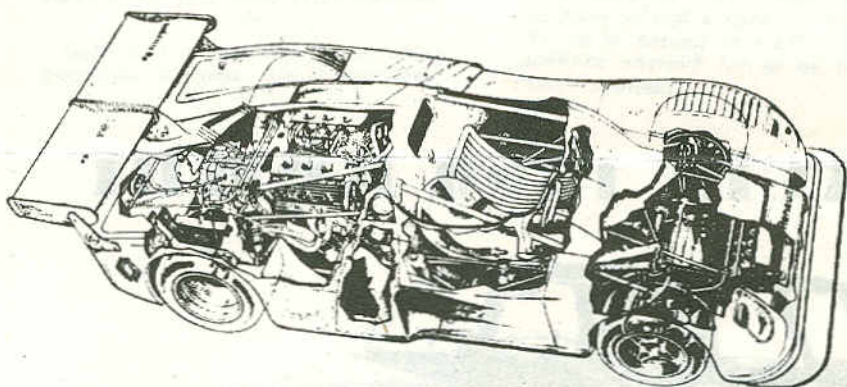
RENAULT VE SPORTU

Loňský titul mistra Evropy pro vozy Alpine-Renault ve dvoulitrových sportovních prototypech byl získán na-prosto suverénně a zaslouženě. Všechny sedm závodů, které se do mistrovství Evropy započítávaly, se stalo kořistí některého z trojlistku továrních jezdců Serpaggi, Larrousse a Jabouille na vozech Alpine Renault A 441 se šestiválcovým motorem Renault Gordini dávajícím na brzdě 209,760 kW (285 k/DIN). Tímto vítězstvím končila Alpine-Renault svoji činnost v této třídě a rozprodala všech 10 postavených prototypů po 138 000 DM. V letošní sezóně jde továrna na start mistrovství světa značek se šestiválcovým přeplňovaným motorem o objemu válců 2,14 m³. Koncepce původní Alpiny, kdy řidič i motor jsou mezi naprávami, zůstává nadále zachována.

V loňském roce bylo poprvé odstartováno 10 závodů na okruzích o Renault 5-elf pohár. Jedním z hlavních důvodů vypisání poháru bylo umožnit mladým adeptům automobilového sportu se zúčastnit hodnotných bojů na závodní dráze za velmi výhodných finančních podmínek. Malý Renault 5 sám o sobě patří do kategorie lacinných vozů a jeho úprava pro závodní účely cenu podstatně nezvyšuje. Zásluhu na nízkých nákladech mají ještě další firmy, které si svoji účastí na poháru ohřívají také svoji reklamní polívičku. Mimo Renault stojí ještě za těmito závody olejářská společnost elf, pneumatikářský koncern Dunlop a výrobce tlumičů pérování Bilstein. Počet účastníků poháru byl omezen na 100 a hodnocení se provádělo obdobně jako na závodech série Can-Am.

Původně byly pro závody poháru upravovány sériové vozy Renault R 5 TL, které proti základnímu modelu mají zvýšený objem motoru na 950 ccm a tím i vyšší výkon 32,384 kW (44 k/DIN). Po úpravě motoru dává závodní verze 42,688 kW—44,160 kW (58—60 k). Závody se ukázaly jako dobrá zkouška pro řidiče, kteří sváděli rovnocenné boje se stejnými vozy a tak rozhodovalo o umístění prakticky pouze umění řidiče.

V roce 1975 závody o pohár Renault



Rentgenový průhled Alpine-Renault A 441

5-elf pokračují. Mezitím však se na trhu objevila další, silnější verze Renaultu 5 s označením LS. Konstrukční Renaultu si vyzkoušeli, že na podvozku tohoto vozu lze umístit i silnější motor aniž by byla překročena hranice bezpečnosti. Zkoušky prováděly s motorem o výkonu 121,440 kW

(165 k) a vůz dosahoval rychlostí vyšších než 200 km/hod. Sériový Renault 5 LS obsadil 1,3 m³ motorem s výkonem 47,104 kW (64 k/DIN). Pro závody byla samozřejmě vybrána tato verze motoru jako výchozí a výkon byl dalažením zvýšen až na 58,806 kW (80 k/DIN).

Výroba přísady do benzínu z odpadů

Pracovníci Ústavu pro těžkou organickou syntézu ve městě Blachownia Slaska vyvinuli technologii zpracování odpadů pyrolytickým procesem, při níž se získává tzv. složka K-1, jež jako přísada k benzínu zajišťuje vhodné oktanové číslo pro rychloběžné motory a zároveň snižuje škodlivost výfukových plynů. V petrochemickém závodě v Plocku se tyto látky využívají při regeneraci glykolu „R“.

Stalo se...

Zúčastní zkoušku odvahy podstoupil Graham Hill ve vídeňské Městské hale, kde se konaly při příležitosti „Jochen—Rind—Show“ jezdecké a skokanské turnaje. Hill se zde naskytl právě v okamžiku, kdy se předváděly skoky kostýmovaných jezdců a tak musel v „plné polní“ — v jezdeckém obleku a ochranné přilbě — na koně a vjet do arény. „A jak se dostanu nahoru? Po žebříku?“ ptal se sta-

rostilvě nezdojný Londýňan, který v životě ještě na koni neseděl. Nina Rindtová projevila oprávněné obavy, zejména, když se Hill zeptal: „A jak se brzdí?“ Vše mu bylo vysvětleno a když se po bouři potlesku vrátil do chodby stále, gratulovali mu dokonce „praví“ jezdci, z nichž jeden byl neuvěřitelně věrně převlečen za optici. Graham se bleskurychle chopil jeho ruky a řekl s úsměvem: „Nazdar, Jackle, jak se ti vede?“

Jak jsme napsali již dříve, každé vozidlo má dva zdroje elektrického proudu. Baterii a dynamo (alternátor). Baterie, jako konstantní zdroj, musí být samozřejmě dobíjena. Mimo nabíjení vně vozidla, nabíjíme baterii během jízdy, tedy při chodu motoru, kdy nespotřebovaný proud, vyrobený dynamem, vedeme do baterie.

Dochází tedy během užívání vozidla, to znamená při každé jízdě, k nespočetné výměně funkcí baterie a dynamu, kdy při startu, při užívání spotřebičů bez chodu motoru a při jízdě s motorem ve volnoběhu, dodává proud baterie, při zvýšení otáček motoru, dodává proud dynamo a současně dobíjí baterii.

Regulátor (obr. 38) je zařízení, které tuto výměnu funkcí provádí, a které mimo jiné, též zabráňuje, aby v době, kdy nejde motor, se z dynamu nestal motor otáčený proudem baterie, a současně upravuje proud, vyrobený dynamem, který vzhledem k nízkým otáčkám motoru 500–6000 otáček za minutu, je jednou tak nízký, že je nepoužitelný, a vzápětí dosahuje hodnot, že by zničil všechno zařízení.

Tedy, shrneme-li jeho funkce, jsou to:

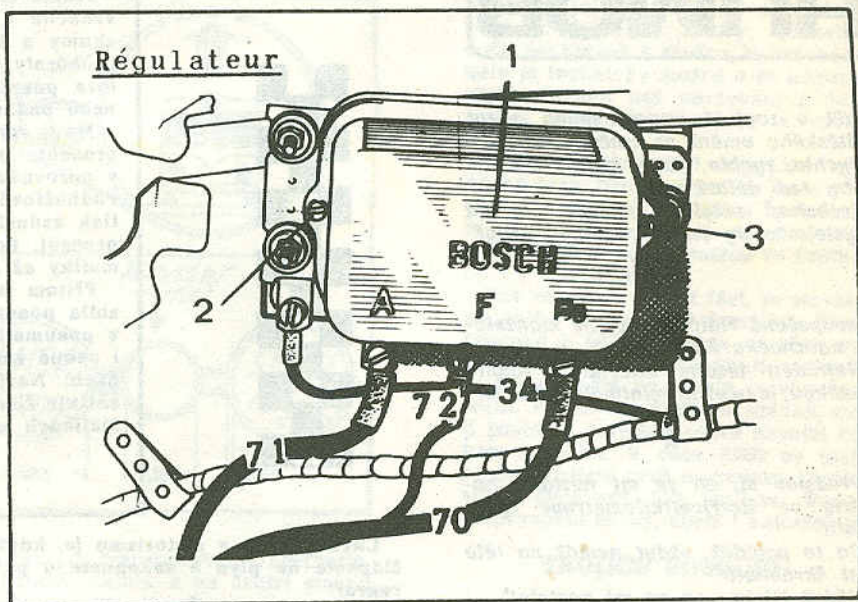
1. vypínání okruhu dynamu, pokud jsou otáčky motoru nízké, nebo není-li motor v chodu (signalizuje nám toto vypnutí červená kontrolka nabíjení).
2. vypínání odběru proudu z baterie při vzrůstu otáček motoru a současně spojení baterie a dynamu, aby nespotřebovaný proud byl veden do baterie, a tím ji dobíjel,

3. reguluje výrobu proudu, tedy maxima a minima.

Regulátor je velmi jemné zařízení a nevyžaduje žádné údržby, proto zbytečně nesnímáme jeho víčko (obr. 38/1) přidržované dvěma šrouby (obr. 38/2, 3). Je sice možné v některých případech očištěním jeho kontaktů, či seřízením seřizovacím šroubkem odstranit jeho špatnou funkci, ale po-

kud nejste vybaveni příslušnou měřicí technikou, tak jakékoliv zásahy nedoporučujeme. Seběmenší neodborná změna v jeho seřízení může vést k poškození elektrické instalace, případně i k požáru.

Upozornění: protože výkony dynamu nejsou stejné, je třeba dbát při výměně regulátoru na to, aby odpovídal příslušnému typu dynamu.



Pro letošní rok připravil Renault svůj největší model s označením 30 TS. Šestiválcový motor do V má obsah válců 2664 ccm. Ještě v únoru se tento automobil proháněl na zkušební dráze odkud je náš snímek. Renault 30 TS byl vyvíjen paralelně s bezpečnostním vozem BRV, který byl prezentován na Mezinárodní bezpečnostní konferenci v Londýně a od něhož byly některé prvky přejaty do série. R 30 TS má přední pohon a servořízení.

Skleněná zkušební svíčka

Jednoduchou a exaktní analýzu výfukových plynů umožňuje skleněná zkušební svíčka, vyvinutá v MLR, jež měří přímo na válci množství kyslíku uhelnatého, škodlivého pro ovzduší. Pomocí této svíčky může každý automobilista sám provést regulaci karburátoru. Při správném nastavení má svíčka modrou barvu Bunsenova kahanu, obsahuje-li však směs paliva příliš mnoho benzínu, zbarví se svíčka do žlutooranžova. Příliš chudá směs pak dává jasně modré zabarvení. V nejbližší době se započne se sériovou výrobou tohoto zkušebního zařízení.

LOMBARDIOVÁ NA MARCHU

Lella Lombardiová, dvaařicetiletá italská závodnice, která se již během loňské sezóny pokoušela prosadit do závodů Grand Prix a dosáhla některých úspěchů ve formuli 5000, získala jako první žena formuli 1 lezeckou smlouvu. „Tyglice z Turína“ bude jezdit v letošním roce Velké ceny za March. Poprvé bude startovat v „Race of Champions“ v Silverstone; tento závod se však nezapočítává do mistrovství světa.

HUMOR HUNOV

Křičí v zoufalé situaci jeden adept řidičského umění ve cvičném voze:
„Rychle, rychle, pane instruktore, co mám teď dělat?“
„Proboha,“ zažesl se spolujezdec, „já myslel, že vy jste ten učitel jízdy!“

★

Novopečená řidička ukazuje manželo-
vi na značku Zákaz vjezdu a povídá:
„Nejraději jezdím ulicemi s touhle
značkou, je tu vždy minimální provoz!“

★

„Představ si, co se mi nestalo: ha-
várie ve stotřicetkilometrové rych-
losti!“

„Co to povídáš, vždyť nemáš na těle
ani škrábnutí!“

„Vždyť říkám: co se mi nestalo!“

★

„Když už nemůžeme mít vlastní auto,“
povídá manželka muži, „tak co kdy-
bychom alespoň nějaké adoptovali?“

★

„Přemýšlím o tom, pořídit si novou vůz.“

„A můžeš si to dovolit?“

„Ovšem. Přemýšlení přece nic nestojí.“



Chybný krok v motorismu je, když
šlápnete na plyn a zakopnete o pa-
ragraf!

★

Nejstrašnější se pomstíte ženě, která
se dala s vámi rozvést, když si v den,
kdy rozvod nabude právní moci, kou-
píte auto a jezdíte kolem jejího bytu.

★

Projeví-li stopařka příliš důvěry,
stane se obvykle řidič příliš důvěrný.

★

Úspěch v motorismu není nikdy
podmíněn náhodou, ale schopnostmi.

★

Pamatujte na životnost pneumatik!

Mnozí řidiči považují pravidelnou kontrolu tlaku
vzduchu v pneumatikách za něco zbytečného. Prů-
zkumy a kontrolní akce u nás i v zahraničí však
prokázaly, že si sami vyhánějí peníze z kapsy, pro-
tože pneumatiky automobilů jsou často přehřívány
nebo podhřívány.

Má-li správně nahuštěná pneumatika životnost 100
procent, pak pneumatika přehřívána o 20 % má
v porovnání se správně nahuštěnou jen 90 procent.
Podhřívání je však mnohem horší: o 20 % nižší
tlak vzduchu v pneumatice snižuje její životnost o 15
procent. Podhřívání o 40 % snižuje životnost pneu-
matiky až o 80 %.

Přitom musí mít každý řidič ve své vo-
zidla pneuměřič. Pravidelná kontrola tlaku vzduchu
v pneumatikách šetří nejen peníze, ale samozřejmě
i cenné suroviny a kapacitu výroby v pneumatikár-
nách. Navíc jízda na přehříváných pneumatikách
snižuje životnost podvozku a při přehříváných pneu-
matikách se zvyšuje spotřeba pohonných hmot.

„Jsem zoufalý,“ stěžuje si jeden auto-
mobilista kolegovi, „musím prodat
auto.“

„A proč?“

„Dnes je doprava autem skoro nemož-
ná. Ulice jsou přeplněny nezkušený-
mi chodci...“

★

„Představ si, měl jsem hroznou hou-
račku. Auto na cimpamp a za dva
dny jsem ho měl v kupě.“

„No, to je hotový zážrak!“

„Jakýpak zážrak? Jdi se na tu kupu
trosek podívat!“

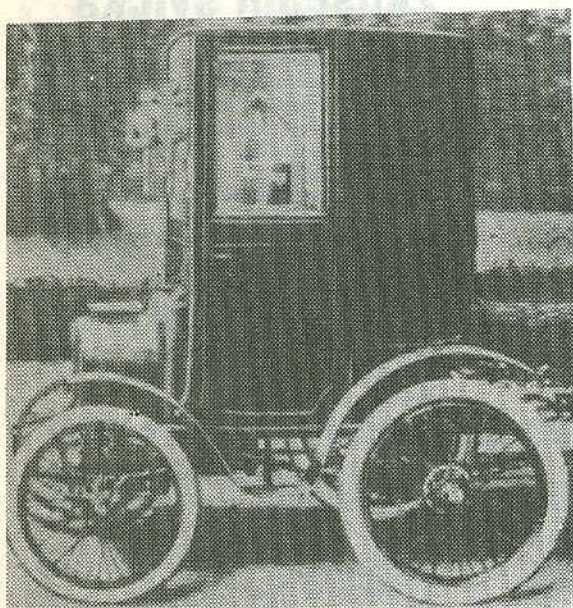
ZNAMUJE | SEKCE 4CV OZNAM

**Prodej náhradních dílů pro-
běhne ve čtvrtek 29. května
od 17 do 18 hodin a v pondělí
9. června v 17 hodin v Praze
3, Ondříčkova 18.**

**Schůze výboru sekce R4CV
se koná dne 29. května od 18
hodin v ZK ROK Tesla — Čá-
slavská ulice.**

Účast všech nutná!

UJE | SEKCE 4CV OZNAMUJE | S



Prvou limuzinu na světě postavili bratři Renaultové v roce 1899, když
použili velmi vysokou karosérii flakru. Tehdejší elegantní prý umožňo-
vala projíždět se bez ohledu na počasí.

RENAULT CLUB TABOR
nám nabízí:

Fotografie-schéma elektrického zapalování DACIA 1300, za 15 korun,
trojúhelníčky pro začátečníky (v trojúhelníku napsáno písmeno Z) za zadní sklo za 5 korun,
čepice RENAULT modrozluté s kšiltem za 25 korun,
čepice RENAULT-rallye — tvar kloboučku za 35 korun,
technické texty pro kurs Opravář Svazarmu pro vozidla R 4 CV—R 8 za 200 korun,

možnost zhotovení kolébky na R 4 CV, R 8, DACIA za 400 korun.

Součástky na R 4 CV:

gumičky do brzdového válce v kolech — malý, velký (2 a 2 kusy) za 15 korun,
guma kulatá, k vymezení plného otevření dveří (4 kusy) za 17 korun,
tyče řízení komplet s kulovými čepy, klížový kloub 10drážkový,
pružiny ventilů — ventily,
dynamo — kotva,
spínač startéru,

klíku k přední kapotě — komplet,
tlumič přední,
držák zadních tlumičů,
hever,
nádrž,
pružina zadní,
ramena k držení per
písty — průměr 55,
kroužky chromované,
kroužky těsnící — obyčejné,
kroužky stírací (drátěnky),
baterie 6V 40 A.

Blíží: ZO AMK RENAULT — Tábor,
pošt. schr. 68, PSČ 39 001, Tábor 1.

VYHODÍM | PRODÁM | DARUJI | KOUPÍM | SEŽENU | UDEĚLÁM | PŘENECHÁM

Za uveřejnění inzerátu se platí redakční poplatek — pošt. známky v hodnotě 3,— Kčs.

PRODÁM:

Čtyři pneumatiky 550X15 L. Barum
— ojeté, vhodné na protektory.
ALOIS UNIZH

267 61 pp. Cerhovice,
okres Beroun

KOUPÍM:

Na R 4 CV dobrou parabolu — originál.

IAN ČIHÁK

Praha 1

Telefon: 83 82 51, linka 87,
večer 651 22

PRODÁM NA R 16:

Originál zahrádku na zavazadla nylonové povlaky sedadel, přední tlumiče, reflektory, originál lak tmavě modrý odstín 428, bowdeny k plynu a spojce, těsnění pod hlavu, spodní a horní čepy přední nápravy, náhradní díly pro benzínové čerpadlo a rozdělovač, koncovku výfuku a další drobné díly, vše nové nebo téměř nové.

100 00 Praha-Strašnice

PRODÁM NA R 4 CV:

Úplnou sadu vložených válců se slícovanými písty o průměru 55,8 mm, originál nové a těsnění pod hlavu.

VÁCLAV KUČERA,

PRODÁM NA R 4 CV:

Přední kryt karosérie pro kolo (levý), přední příčku rámu s výztuhami, zadní blatník (levý), předloňový hřídel, kolo pro 1., 2., 3 rychlostní stupeň a zpětnou rychlost, skříň převodovky a jiné drobné součástky.

KOUPÍM NA R 4 CV — BLOK MOTORU
NUTNÉ — PÍSTE NA ADRESU REDAKCE.