

zpravodaj

AMK SVAZARM PRAHA



RENAULT CLUB PRAHA

ČLENSKÁ BESEDA

Členská beseda se koná dne 26. června od 19 hodin v ZK TESLA, Praha Vinohrady, Čáslavská ulice.

PROGRAM:

Krátké barevné filmy CITY OF LONDON, ONE LEAP AHEAD a postup výroby vozu JAGUAR — montážní zatížení.

Informace o srazu — ing. Bednář a dr. Mrázek.

Sveponičná dílna — ing. Na kládal a Fr. Pajer.

Technická poradna — J. Beneš a T. Všecká.

Na naši poslední besedu před domovenou přijíte včas a v co možná největším 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.

REJŠTEJN — dějiště XIV. srazu Renault klubů v roce 1975
Letošní sraz majitelů vozů zn. Renault se uskuteční po dob-
rých zkušenostech z minulých let opět v krásném prostředí naší
Šumavy v Rejštejně u Sušice ve dnech 19.—21. září letošního
roku. Tento poměrně nezvyklý termín vznikl vzhledem k při-
pravám a konání spartakiády.

A potom: podle zkušeností za poslední desetiletí a podle dlou-
hodobých předpovědí klubové rosníčky má být také v měsíci září
nejstálejší počasí, nejteplejší pak v období od 18. do 22. září.

Krásy Šumavy byly již několikrát popsány méně známými auto-
ry v minulých číslech našeho Zpravodaje, a pokud jste se již ně-
kteří našich srazů zúčastnili, sami jistě nejlépe víte, že osobní
poznání je nade vše. — Sraz vždy byl jistě zajímavý a pro mnohé
i poučný, také i tento bude neopakovatelný, nenahraditelný a
pečlivě připravený, čímž i jedinečný. Věříme ve vaši účast
a v dobré počasí. Svou účastí nejen přispějete k vysoké hodnotě
srazu, ale snad se i pobavíte a uvedete svůj vůz do vynikajícího
stavu a ostatní lidi v úžas.

A nyní k zásadním podrobnostem:

Kudy trým dostavíkem?

Můžeš cestou necestou, jinak Ti do-
poručujeme, jsi-li z Prahy, vem to
dobříšskou silnici do Strakonice. Vý-
hodné je, když si Strakonice jako
meziústejovou staci vyberou i účastníci
z východních Čech, Moravy a Sloven-
ska. Ze Strakonice nás letmý pohled
do automapy ujistí, že nejlepší to
bude tou tlustou červenou čarou do
Horažďovic, odtud po té podvyživené
čáře do Sušice. Až budeš projíždět
Rábi, přenech pozorování hradu pou-
ze spolujezdcům, nebo dopadneš jako
Žižka, a přijdeš o reflektor. Jsi-li ze
západních Čech, použij pro jízdu do
Sušice směru přes Nepomuk nebo přes
Klatovy. Roztočíš-li vrtuli na severu
Čech, nabízíme Ti buď pražský směr,
ke kterému se připojíš za Příbramí,
nebo směr na Plzeň do Sušice. Jiho-
češi, aby o nic nepřišli, to vezmou
přes Banskou Štiavnici.

Ať jsi však odkudkoliv, nezapomeň,
že přes obec maximálně 50, jak je
v našem kraji zvykem! I jinak budeš
zinkasovat!

Dopedeš-li až do Sušice, máš vyhrá-
no! Vědom si, že všechny cesty ve-
dou do Říma, kde ještě letos náš sraz
nepořádáme, vyznačil poradatel po-
sledních 14 kilometrů mezi Rejšte-
jí

nem a Sušicí výraznými směrovými
tabulkami. Budeš-li mít z pekla štěstí,
možná, že některou dokonce spatříš!
Kdo ty cedule ukradne, tomu kolo
upadne!

Nezapomněl jsi tankova?

V Sušici máš při příjezdu od Horaž-
ďovic, respektive Klatov, poslední
možnost na celý sraz. Slušně u pum-
py pozdrav místní dvě blondýnky, a
prohlášíš-li, že jedeš na RENAULT
sraz, bude promptně obslužen s vý-
jimkou benzínu Super, který u tohoto
ženku nevedou.

Kdy se dostavíš?

Každopádně v pátek 19. září v době
od 16 hodin do kletánice. Příjezd
o týden dříve nebo později je povo-
len, neboť má řadu výhod (nikdo se
Ti nebude plést pod kola, budeš za-
ručeně první, vybereš si nejlepší mís-
to na stanování, a manželka Tě bude
chválit za Tvou prozíravost).

Co s tebou, až přijede?

Předně Tě u vjezdu připravíme o 20
korun za vůz na výpiatu hospodár-
ských podílů radě klubu, oficiálně to

však zakamuflujeme, jako příspěvek na částečnou úhradu společných nákladů srazu. Zaplatil jsi úhradu za lůžkové ubytování pořadatelů složenkou? Prokaž se u prezence jejím posledním dilem. Nezapomeň jej doma! Pořadatel Ti vydá prezenční a upomínkovou kartu, vykáže Ti místo k zaparkování na přilehlém fotbalovém hřišti, a předá rezervovaný objekt. Bude-li stanovat, přidáš nám ještě 10 korun, a je Ti k dispozici hektarová louka, na níž vůz zaparkuješ na vyznačené okružní cestě. Potom Tě až do 19 hodin necháme v klidu vystydnout.

Při rozsahu celé této akce spočítáme na Tvoji disciplinovanost a kolegiálnost vůči ostatním účastníkům srazu a majiteli tábora. Parkuj pouze ve vyhrazených prostorách, neblokuj příjezdové cesty, místo na stanování využij racionálně! Při obráceném postupu nasadí pořadatel odhazovací vozy.

Nezapomeň, že sraz se uskutečňuje v oblasti, která je státem chráněnou přírodní rezervací!

Máš hlad?

Máš-li potřebu realizovat svou lásku ke klubu cestou žaludeční (prochází-li touže láskou ke klubu žaludkem), pak Ti sdělíme, že přímo v objektu tábora sice není možnost se stravovat, ale tuto možnost máš:

a) v místním šenkovním domě U černé růže v Rejstce (pět minut cesty pěšky z tábora). Pozn.: zpátky rovněž;

b) v kempinku Annin — asi 5 km — lépe jet vozem (nejlépe cizím);

c) ve dvou stejně vzdálených restauracích [1. 5 km] v Kašperských Horách.

d) pro zvlášť náročné hosty či žrouly doporučujeme stravování buď z vlastních zásob (prase je možno zabít přímo na místě), nebo z zásob souseda (s možností zabít tohoto víceméně omezenou).

Kromě toho lze ještě hlad ukojit v několika restaurantech v Sušici, v Praze, a jinak (sběr lesních plodin).

Ubytování

Vzhledem k tomu, že budeme ve dnech srazu výhradně užívateli tábora, doporučujeme ubytovat se převážně vleze. V tomto případě (ale i v jiných), bude rezervace i finanční úhrada za ubytování účastníků srazu provedena přes náš klub.

Ubytovací kapacita tábora je celkem 240—250 lůžek. Cena jednoho lůžka v chatičce je 12,50 Kčs za jednu noc, tj. za dvě noci 25 korun, za osobu. V chatičkách budeme pronajímat zásadně pouze dvě nebo čtyři lůžka na 2 noci, bude-li rodina tříčlenná, musí si objednat a zaplatit celou chatu. (Chaty jsou pouze čtyřlůžkové).

Abychom umožnili ubytování co největšímu počtu zájemců, bude naši snahou využít plně všechna lůžka, která máme k dispozici, a proto doporučujeme, abychom na ubytování (pokud jste jen dva) řešit dohodou s někým z vašich známých, kteří jsou třeba také jen dva. Jinak budeme nuceni řešit ubytování přímo na místě doplněním o další dva účastníky.

V táboře je k dispozici velmi omezený počet lůžek ve zděné budově, je

však k dispozici velký prostor pro stanování ve vlastních stanech.

Cena lůžka ve zděné budově za dvě noci je 40 korun, poplatek za stav a osobní vůz celkem za obě noci 10 Kčs.

Budeš-li mít na místě nějaké problémy, zeptej se označených a osudy přítomných pořadatelů v táboře.

O věnování CEN PRO VÍTEZE všech našich soutěží jsme požádali následující organizace a národní podniky, z nichž mnozí nám již své dary poskytl. Upřímně děkujeme!

Autodružstvo Praha (vedení), Auto družstvo servis RENAULT Praha, Autoturist Praha, Benzina Praha, Čedok Praha, Česká státní pojišťovna Praha, Čs. automobilová opravný Praha, Drobek 2801 Praha, Klenoty-autobazar Praha, Koh-i-noor Praha, Večerní Praha, PZO Koso Praha, PZO Motokov Praha, Mototechna Praha, RENAULT BILANCOURT — Paříž, Rudé právo Praha (ydavatelství), Sola Sušice, Spolana Neratovice, Sport turist Praha, Tradex Praha (sdružení zahraniční, zastoupení), PZO Tuzex Praha, Bílá labuť Praha, RENAULT klub Praha.

Časový přehled:

PÁTEK, 19. ZÁŘÍ

Odpoledne příjezd účastníků do tábora Mir v Rejstce — od 16 hodin stálá prezenční a ubytovací služba u příjezdu do tábora — o 19 hodin oficiální začátek srazu — od 20 hodin promítání krátkých i kratších filmů v kinosále.

SOBOTA, 20. ZÁŘÍ

DOPOLNE.

1. zájezd do okolí (sluší, Práslské jezero — v jedné);
2. technické prohlídky vozů a prodeje náhradních dílů (nastavili se servisní miz Renault);
3. houbařské závody o ceny.

ODPOLEDNE:

1. turnaje ve volejbalu (každý účastník, který bude jen trochu mladý a schopný, odpovídat si od benzenových par pohybem na čerstvém vzduchu, přihlásí se buď sám nebo se svými známými — turnaj družstev o ceny — u pořadatelů);
2. turnaj jednotlivců ve stolním tenise, přihlášky zájemců na místě;
3. dětská soutěž masek a ceny bude probíhat od 15 hodin v prostoru tábora. Hudnaté masky zhotoví děti předem samy za přispění rodičů nebo jejich přátel.

VEČER

V 19 hodin táborská s opékáním osobního mapetku — následuje společenský večer za účasti předních domacích i zahraničních umělců, po případě z vlastních zdrojů. Kromě toho bude provedena volba MISS RENAULT 1975 a další radovánky v zemích zákona.

NEDELE, 21. ZÁŘÍ

DOPOLNE:

1. Technické prohlídky vozů, na které se ještě nedostalo, výměna žeků, šeroky, suvenýrů apod. (srazu na padli);
2. dětské hry a soutěže;
3. finálová utkání ve volejbalu o 1. až 3. místo;

4. vyhlášení vítězů jednotlivých soutěží a jejich odměnění.

V POLEDNE:

GRK.

ODPOLEDNE:

Asi od 14 do 15 hodin odjezd účastníků srazu doporučenou trasou, tj. kterou přijeli, zpět do svých domovů (Není podniknutí!)

POŘADATELSKÝ ŠTÁB:

Ředitel srazu: MUDr. Josef Mrázek, Namestkové: Miroslav Holovka, ing. Miloslav Bednař.

Prezence a evidence: Miroslav Doubek, Gustav Mudroch, Jaroslav Kurka.

Ubytovatel: Jiří Kedles, ing. Zlíněk, Zákoutský, ing. Miloslav Bednař, Vladimír Trojan.

Hospodář: Miroslav Doubek.

Technická komise: Jiří Beneš, ing. Tomáš Všecká, ing. Vladimír Nakládal, Jiří Mikota, Karel Dušek, Jaroslav Cvrček, Josef Mayer, Vilém Kundiak.

Porady pro děti: ing. Vincent Cizík, ing. Miloslav Bednař, ing. Petr Matějček, jim budou pomáhat oblíbené členky — Zákoutská, Skochová, Bisková, Nakládalová, Matějčková, Mrázková aj.

Sportovní soutěže: Miroslav Holovka, MUDr. Josef Mrázek, ing. Miloslav Bednař, ing. Vincent Cizík, Jiří Beneš a několik jejich „správných rukou“.

Rozhlasová služba: František Pajer.

Výlet do okolí: ing. Petr Matějček.

★ Důležité upozornění: V sobotu a v neděli bude na srazu k dispozici přístroj na seřazení motoru, sbíhavosti kol apod. O zdárný průběh se bude starat JARDA CVRČEK. Přihlášky u prezence.

Závazné přihlášky na XIV. sraz majitelů vozů RENAULT, konaný ve dnech 19. až 21. září 1975 v Rejstce na Šumavě, posílejte na korespondenčním listku. Nezapomněte uvést své jméno a příjmení, bydliště, kolik lůžek si objednáte.

V případě, že chatičku plně neobsadíte 4 osobami, POČÍTEJTE S TÍM, že vám podle nutnosti budou přiděleny zbývající osoby do plného počtu.

Věříme, že se vám bude překrásné prostředí letošního srazu zamlouvat včetně pořadu, který připravujeme pro dospělé i pro děti. Připravenou objednávku na ubytování zašlete nejpozději do 15. července t. r. na adresu:

RENAULT CLUB PRAHA, poštovní schránka 385, 111 21 obvodní pošta Praha 1.

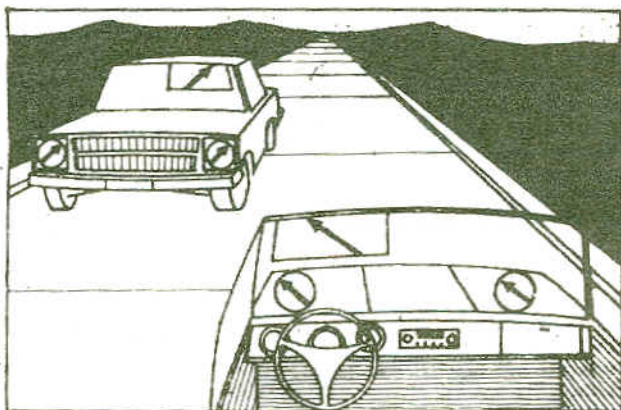
Připomínáme jen, že pro toho, kdo nám objednávkou včas nepoše, těžko budeme moci potom na místě něco učinit. A také musíme předem znát požadavky účastníků, abychom je mohli včas nahlásit správci tábora a restauraci. Rezervace ubytování bude prováděna podle došlých objednávek, jak budou přicházet za sebou. Poplatky za rezervované ubytování uhradí účastníci složenkou, která vám bude zaslána po odeslání závazné přihlášky.

Je to jedinou vás, vaši rodinu a vaše srdce zveme na SRAZ RENAULTÁŘŮ 1975.

KONEC OSLŇOVÁNÍ

Dnes v Evropě uzákoněná a všeobecně používaná asymetrická světla jsou jistě výsledkem kompromisu mezi pokud možno co nejmenším oslňováním protijedoucích vozidel a co nejlepším prosvícením pravého okraje vozovky. Přibývající hustota automobilového provozu a budování silnic s více jízdními pruhy vytvořily však nové problémy, které se stávají obzvláště palčivé u vozidel, používajících podstatně výkonnějšího halogenního světla.

Jak známo je hranice světla a stínu při zapnutých potkávacích světlech tak uzpůsobena, že v pravé polovině stoupá od středu o 15° a tak umožňuje osvětlení pravého okraje silnice na větší dálku. Tím se stává, že se při předjíždění dostává předjížděný vůz do světelného kužele osvětlujícího pravý okraj vozovky a pak jeho zrcadla ať vnější či vnitřní odráží tyto paprsky do oka řidiče předjížděného vozu, jehož oslní. Při předjíždění na normální silnici trvá tento jev jen okamžik. Jinak je tomu na silnici s několika jízdními pruhy, kde rozdíl rychlostí obou vozidel, která obě jedou na horní hranici dovolené maximální rychlosti může být malý, takže předjíždění trvá delší dobu.



Obr. č. 2: Usměrnění polarizovaných světlometů dvou protijedoucích vozidel

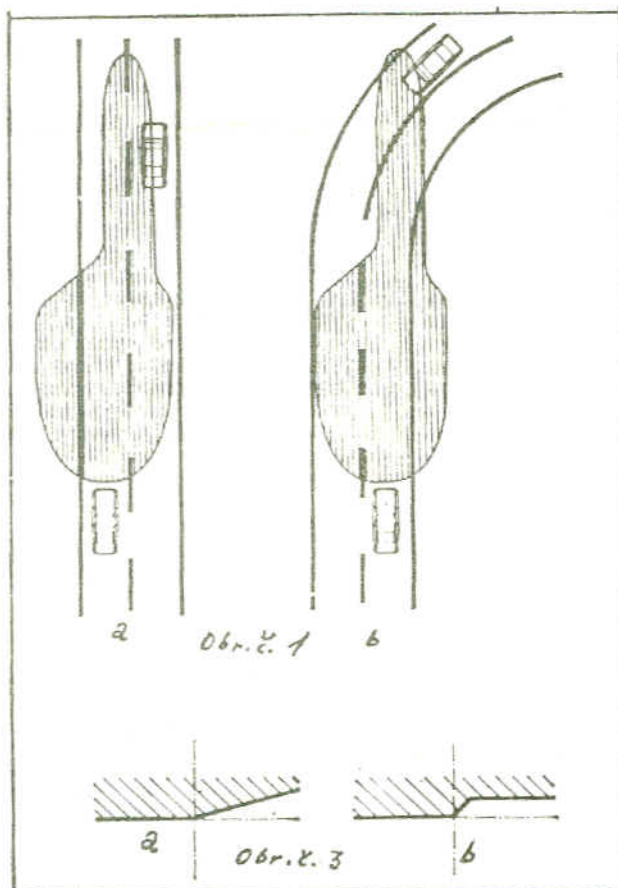
Používá-li předjíždějící vozidlo halogenních světel, stává se oslnění nebezpečným. K oslnění dochází také u vozidel vjíždějících do pravé zatáčky, potkají-li v její blízkosti protijedoucí vozidlo. K oběma situacím přinášíme náčrtky, které naznačují problém názorně vysvětlují (obr. č. 1.) Mimo to vede hustota provozu k tomu, že se dálková světla nedají již téměř vůbec používat, poněvadž vozidla jedou v tak nepatrných odstupech od sebe, že nestojí zato přepínat potkávací světla. I u nás takováto situace nastává na hlavních silničních tazích téměř denně a obzvláště na konci týdne. Proto výrobci světlometů hledají nová, případně i staronová řešení. Zmíníme se o dvou z nich.

Firma Bosch se znovu pokouší řešit uvedené problémy polarizovaným světlem, s nímž poprvé experimentovala již v roce 1935. Polarizace jako jev je známa od začátku 19. století. Jak známo šíří se světlo všemi směry. Polarizované světlo je takové, které kmitá pouze v jedné rovině tím, že prochází vhodným polarizátorem. Tohoto jevu se snaží výrobci využít u osvětlení motorových vozidel. Podarilo se již zkonstruovat polarizované světlo, které ani při dálkových světlech neoslňuje protijedouce. Háček je v tom, že dosavadní řešení nelze prozatím využít v praxi.

Firma Bosch používá jako polarizátorů zvláštní filtrační vložku; jedna je uložena ve světlometu a druhá před okem řidiče, a to buď vložená mezi vrstvy čelního skla nebo ve speciálních brýlích. Oba polarizátory polarizují paprsky pod stejným úhlem, v daném případě 45° , reflektor směrem nahoru od vodorovné roviny, kdežto folie před řidičem v opačném směru. Potkají-li se dvě protijedoucí vozidla, vybavená tímto zařízením, nemohou se vzájemně oslňovat, poněvadž polarizační roviny jejich reflektorů jsou o 90° sklopené vůči vlastnímu světlu. Světlo nemůže projít polarizační fólií. Vlastní světlo se odráží od předmětů na silnici a může být celkem bez oslabení pozorováno. Řidič nejenže není oslňován, ale navíc sám vidí lépe. Lepší je také viditelnost přes čelní sklo, znečištěné při stírání silikony nebo blátem ze silnice. Dále se snižuje i odraz reflektorů protijedoucích vozidel na mokré silnici.

Rekli jsme výše, že dosavadní řešení ještě není zralé pro sériovou výrobu. Hlavní nevýhodou je skutečnost, že intenzita polarizovaného světla po průchodu filtry se snižuje na zbytkových 30 %, takže by výkon žárovky musel být pětinašobně vyšší než u dnes běžných reflektorů; halogenní žárovky tuto bolest částečně zmírňují. Další nevýhodou je, že polarizační fólie ztrácí ohříváním po určité době účinnost.

Proto Bosch experimentuje ještě s polarizační prostřednictvím skleněných desek nebo s různými chemickými látkami (magnesiumfluorid, kryolit, titandioxid apod.), jejichž výpary se nanášejí na průhledné nosiče. Účinnost reflektorů se zvyšuje náplní oleje. Těmito dalšími po-



Obr. č. 1: a) oslnění předjíždějícím vozidlem, b) oslnění protijedoucím vozidlem v zatáčce

Obr. č. 3: a) Hranice světla a stínu dnes běžných asymetrických světlometů, b) hranice světla a stínu upravených reflektorů fy Cibie



kusy se dostal Bosch již asi na 60 % světelné účinnosti. Samozřejmě, že i dosti zvýšená cena není výhodou. Jinou, jednodušší cestou se dala francouzská firma Cibie, a to změnou směru hranice světla a stínu potkávacích světel asymetrických reflektorů — viz obraz 3. vpravo. Na rozdíl od nyní běžného průběhu této hranice stoupá pozměněná hranice od středu o 45°, avšak po krátkém průběhu opět přechází do vodorovné. Tak je zajištěno osvětlení pravého okraje jízdní dráhy. Tím, že další stoupání paprsku je omezeno, nedochází k popsáním negativním jevům, způsobujícím oslnění.

Velkou výhodou této úpravy je, že se stávající reflektory mohou přizpůsobit, a to výměnou skla, neboť celá

změna pozůstává z úpravy rýhování rozptylovací části skla. Úprava se hodí jak pro běžné asymetrické žárovky, tak i halogenní žárovky. Cenově pak nenastává žádný problém.

Využitím polarizovaného světla v automobilovém osvětlení se u nás zabývá známý konstruktér a zlepšovatel Václav Jiřovec. Použil krystaly Herapatitu, jež mu poskytl Výzkumný ústav monokrystalů v Turnově. Tyto drobné krystaly se pěstují určitým směrem a srovnávají mezi dvěma skly. Tak vznikly polarizované desky, jež V. Jiřovec nazval Heraldoid. Svůj nápad vyzkoušel a přihlásil k patentování.

— Stej —

MÁ KOURENÍ VLIV NA VÝSKYT DOPRAVNÍCH NEHOD?

Statistiky dopravních nehod neuvádějí sice jako příčinu jejich vzniku »vliv kouření«, ale v poslední době se rozšířil počet případů nevyjasněných dopravních nehod, při nichž řidiči porušili některou ze svých povinností, aniž by byli prokazatelně pod vlivem alkoholu nebo nějakého kontraindikovaného medikamentu natolik, že i tímto směrem se podnikají výzkumy řady odborníků. Podle jejich názoru může být příčinou těchto nehod nedostatečné prokysličení krve těch řidičů, kteří se delší dobu zdržovali v silně zakouřených místnostech, k čemuž sami silně přispívali a v kouření pokračují i ve voze cestou domů.

Silné obohacení zakouřeného vzduchu kyslíkem uhelnatým vede totiž pravidelně ke zhoršenému zásobování důležitých tkání a center lidského organismu kyslíkem. Výsledkem toho — a to dříve, než nastoupí další symptomy tohoto stavu, jako jsou bolesti hlavy, závratě, kmitání zraku apod. — je podstatné zkrácení reakční doby řidiče na venkovní podněty.

O rozsahu tohoto vlivu byla provedena řada zkušebních měření, během nichž se zjistilo, že koncentrace kyslíku uhelnatého dosahuje například v uzavřených garážích 45–55 částic CO na milión jednotek, ale v zakouřeném, nedostatečně větraném lokále je tato hodnota již více než dvojnásobná (110–130 částic na milión jednotek). Také každé vdechnutí kouře kuráckem představuje příjem dalších asi 40 částic CO do plic.

Celý tento problém bývá u řidičů ještě zhoršován tím, že vykonají na čerstvém vzduchu mezi zakouřenou místností a vlastním vozem jenom několik desítek kroků, aby vzápětí pokračovali při dobře uzavřených oknech vozu v této inhalaci cigaretového kouře, aniž by si alespoň krátce trochu plic kyslíkem »proprali«. Za těchto okolností nelze se potom divit tomu, že pár kilometrů odtud dojde k vážné dopravní nehodě následkem opožděné reakce řidiče.

Jako provenci proti tomu vám proto doporučujeme zlepšené větrání místností, v nichž pobýváte, jakož i vašeho vozu, musíte-li již při jízdě kouřit. A hlavně před nastoupením do vozu udělejte na čerstvém vzduchu,

několik hlubokých vdechů pro zvýšení prokysličení krve. Tato jednoduchá terapie je opravdu schopna zabránit tomu, aby dále nestoupal počet obětí takzvaného kouřového opojení.

-jo-

VYVÁŽENÍ KOL

Dynamickému i statickému vyvážení kol přiřkládají dosud někteří řidiči celkem malý význam, jako by šlo o nějakou zbytečnou vymyšlenost, bez které se například naši otcové také docela dobře obešli. Zapomínají přitom však na to, že rychlosti, kterými dnes na běžných silnicích jezdí, rovnají se špičkovým výkonům vozidel našich otců, o kterých se dlouho hovořilo jakožto o bájných výkonech.

Vliv rychlosti na nezbytnost dokonalého vyvážení kol vyplývá ze skutečnosti, že nevyvážená kola nadměrně namáhají nejen poloosy, jejichž ložiska, závěsy kol, ale i celý systém řízení. Tak například při rychlosti 90 km/hod. a nevyváženosti kola pouhých 20 g působí na kolo asymetrická síla asi 4 kp. Při rychlosti 150 km za hod. je tato síla již téměř trojnásobná, asi 12 kp. Přitom k spolehlivé jízdě nestačí jenom vyvážení kol, ale také seřízení správné jejich sbíhavosti a odklonu. Všechny odchylky od daných tolerancí přinášejí totiž nejen předčasné obroušení styčné plochy plášťů, případně jejich jednostranné sjždění, ale vedou i k dalším horším důsledkům, jako je rozkmitávání kol a nejisté řízení vozu vůbec.

MĚNÍ SE POŽADAVKY MOTORU NA KVALITU POHONNÉ SMĚSI?

Především komprese určuje náročnost motoru na oktanovou hodnotu paliva. Mimo to však hrají důležitou roli v tomto směru i některé další podmínky, jak dokázaly některé současné výzkumy, s nimiž vás chceme alespoň ve stručnosti seznámit:

1. Změny ve spalovacím prostoru: zvětšená vůle v ložiscích vede v některých případech ke zmenšení spalovacího prostoru a tím i ke zvýšení kompresního tlaku a ke zvýšeným nárokům na oktanovou hodnotu paliva až o 5 oktanových jednotek.

2. Vyšší teplota vzduchu: jestliže teplota nasávaného vzduchu stoupne o 10 °C, může to přinést s sebou i zvýšený požadavek na kvalitu paliva o 1–2 jednotky.
 3. Nízká vlhkost vzduchu: klesne-li vlhkost vzduchu například z 60 % na 14 %, pak za určitých podmínek stoupne potřeba oktanů rovněž o 1–2 jednotky.
 4. Vysoká teplota chladicí kapaliny: také vzestup teploty chladicí kapaliny ze 70 na 82 °C může znamenat zvýšení požadavků na oktanovou hodnotu paliva o 1–2 jednotky.
 5. Použití nemrznoucí chladicí kapaliny: při použití asi 50 % nemrznoucí směsi v chladicí kapalině mohou se rovněž zvýšit požadavky na kvalitu paliva o 1–3 jednotky.
- Použijeme-li ve voze místo předepsané kvality paliva palivo s nižším oktanovým číslem, projeví se to při zvýšeném zatížení motoru známým klepáním pod motorovou kapotou. Abychom předešli tomuto klepání, máme dvě možnosti: buď přejít na lepší druh paliva, které zvýšeným požadavkům motoru lépe vyhoví, anebo provést na motoru takové opravy a úpravy, aby mu zase původní palivo vyhovělo.

NEMÝ STARTÉR

Jestliže někdy při startování zůstane spouštěč němý, nemusí být proto ještě vadný. Zkuste v tom případě pořádně zavrtět koncovými svorkami kabelů na akumulátorové baterii a možná budete překvapeni! Koncové svorky podléhají totiž nutně časem oxidaci podporované kyselým prostředím od výparů z článků baterie. Pokud nejsou ještě od kyseliny docela sežrány, postačí je důkladně očistit drátěným kartáčem, smirkovým papírem nebo plínkem a podobně. Počítejte však s tím, že čas — tedy i bude nutné definitivně vyměnit — se nezadržitelně blíží.

ROZDĚLOVAČ

Tento přístroj, který sám vykonává několik funkcí, je součástí kompletu, poháněného vačkovou hřídelí motoru.

Vačková hřídel pohání šnekovým soukolím osu, kde na jednoho konce této hřídele je olejové čerpadlo, umístěné ve vaně motoru, a na druhé straně hřídele je umístěn rozdělovač (REZ 1).

Zásadní věcí pro správnou funkci rozdělovače je jeho základní poloha a ta je dána několika momenty.

1. Postavením poháněcího kola hřídele rozdělovače.

2. Postavením tělesa vlastního rozdělovače.

3. Seřazením správné doby odtrhu kontaktů rozdělovače, tj. seřazení předstihů.

a) **Pokud se neprovádějí žádné jiné práce na motoru**, tzn. pokud nebyla změněna poloha vačkové hřídele a poháněcího kola hřídele rozdělovače (obr. 20), pak při demontáži a opravě rozdělovače nám stačí:

a) nehýbat motorem, tj. neotáčet klikou,

b) pamatovat si polohu palce rozdělovače a při montáži usadit rozdělovač ve stejné poloze zpět na poháněcí kolo.

Pokud provádíme další práce na motoru, tzn. že se změnila poloha hřídelí, pak postup pro základní postavení poháněcího kola rozdělovače je tento:

a) motor postavíme tak, aby 1 válec (ten u setrvačnicku) byl na kompresi.

b) poháněcí kolo, které máme usadit do správné polohy, nasouváme na drážkovou hřídel tak, aby při dosednutí drážka pro rozdělovač směřovala kolmo k bloku motoru (obr. 14/1) a širší strana kruhového osazení bude směřovat k měřicímu oleji (drážka na konci osy rozdělovače je uložena excentricky).

Ad 2. Na takto usazené kolo nasuneme tělo rozdělovače, a to bez víka, ale s nasazeným palcem. Palec musí v dané poloze (nezapomeňte na to, že drážka na hřídeli rozdělovače (obr. 39/4) musí zapadnout do poháněcího kola) směřovat tak, aby byl v přibliž-

né poloze, odkud z hlavy (víka) rozdělovače vede kabel ke svíčke 1. válce.

ad. 3. Nyní už pouze seřadíme přesné místo rozdělovače, abychom seřadili předstih.

POZOR: Vždy si musíme uvědomit, že otáčením rozdělovače ve smyslu otáčení motoru předstih snižujeme, otáčením proti smyslu otáčení motoru předstih zvyšujeme. Směr točení zjistíme při vypnutí zapalování a sejmutím víčka rozdělovače pootočením motoru klidou.

HLAVNÍ SOUČÁSTI ROZDĚLOVAČE:

1. Víko rozdělovače (obr. 39/1).

Při kontrole zjišťujete, zda na těle víčka nejsou trhliny či mastné čáry a není-li víčko prasklé, i nepatrná trhlinka způsobí, že víčko je el. vodivé a chod motoru je nepravdivý nebo vůbec nelze nastartovat. Dále dbáme, aby uhlík umístěný z vnitřní strany víčka byl dostatečně dlouhý a dosedl na palec.

2. Tělo rozdělovače (obr. 39/2):

Tělo rozdělovače je k bloku upevněno patkou a šroubem (obr. 42/1). Při seřizování předstihu šroub patky dostáváme čně povolíme, aby otáčení rozdělovače bylo úplně volné. Po seřizení opět pevně dotáhneme.

3. Osa rozdělovače (obr. 39/3):

Osa rozdělovače je mazána od vačkové hřídele a pohybuje se v bronzových pouzdech. Při opravě pouzder je nutné dbát toho, aby se osa pohybovala skutečně volně, aby nedošlo k zadření osy.

4. Osa s odstředivými závažími:

Osa rozdělovače je pomocí spirálových per spojena s osou, volně na ose rozdělovače nasazenou, a pohybuje se proti této ose o vůli, kterou jí umožňují odstředivá závaží.

Ta jsou základním zařízením mechanického regulátoru předstihu.

POZOR: Při čištění či opravě

musí být pružiny těchto závaží vždy měněny v páru, tedy obě.

Závaží se musí na oskách pohybovat volně. Při opravě mazeme kapkou motorového oleje.

V konci této osy je plastová zátku, kterou příručka doporučuje občas namazat asi 2 kapkami oleje. Množství oleje, tj. asi 2 kapky, nejlépe při výměně motorového oleje, i dobu, nutnou dočkat. **Nepremazat**, protože se pak olej dostává na kontakty.

5. Palec rozdělovače:

Černé usady na ostří kovového vývodu palce nejsou na závalu činnosti, ale přesto je pilníčkem můžeme očistit.

6. Kontakty rozdělovače (obr. 40/3):

Kontakty rozdělovače musí být vždy seřazené na předepsanou vzdálenost, tj. 0,4–0,5 mm. Seřizujeme v okamžiku, kdy se při otáčení motorem kontakty nejvíce vzdálí. Čistění kontaktů provádíme neopak při seřazení kontaktů, čistíme pouze pilníčkem a otřeme suchým hadříkem — **nemazeme**.

Výměnu kontaktů provádíme při zjištění hrubých ploch kontaktů, napravených peckách či prasknutí pružiny kontaktů. Při výměně věnujeme maximální pozornost tomu, aby při montáži nám šroubek či podložka nespadly do těla rozdělovače, pak je nutné rozdělovač vymontovat. Dbáme rovněž na přesný sled podložek, pokud vyjímáme šroub procházející tělem rozdělovače (obr. 40/6). Pro lepší přehled uspořádání kontaktu uvůtř rozdělovače přikládáme řez rozdělovačem DUCELLIER (obr. 40) a řez rozdělovačem S.E.V. (obr. 43).

7. Podtlakový regulátor (obr. 40/4):

Podtlakový regulátor je zařízen, které umožňuje v okamžiku potřeby (při akceleraci) rychle zvýšit předstih, a to podtlakem vznikajícím v sacím potrubí motoru. Dbáme proto, aby prýžková hadička, která spojuje podtlakový regulátor s přírubou karburátoru, nebyla poškozena či vypadlá a aby těsně dosedla na kovové holeny.

Hrubou kontrolu funkce provedeme tak, že sejmeme víko rozdělova-

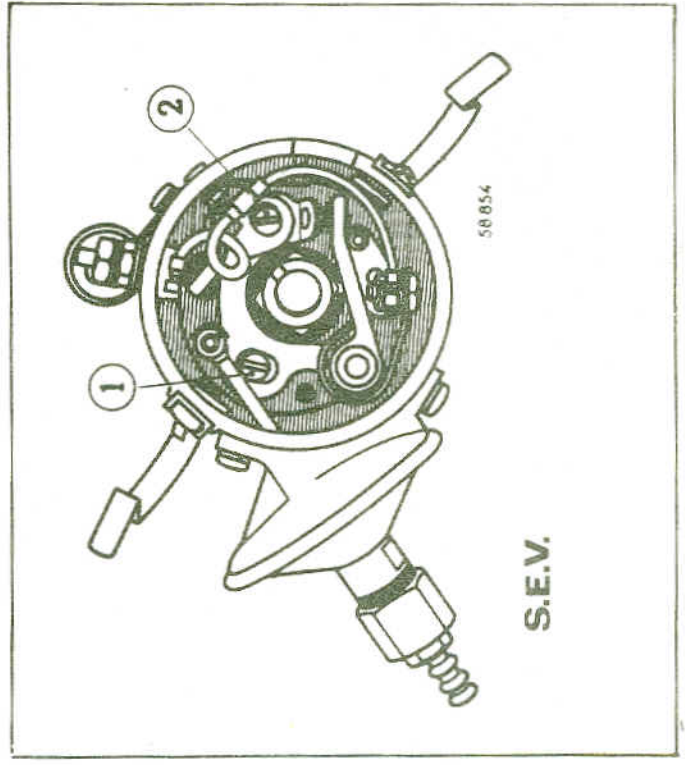
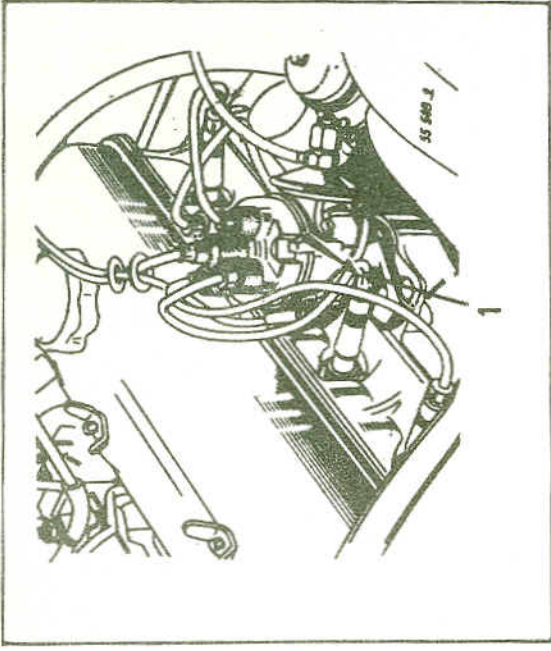
če, palec, případně krycí destičku, stáhneme spojovací hadičku na karburátoru a ústy vsajeme vzduch z této hadičky. Pak se musí celá destička v rozdělovači i s kontakty pootočit zpět proti otáčení osy rozdělovače. U některých typů rozdělovačů je záber podtlakového regulátoru seřizitelný (obr. 40/1, 2). Nedoporučujeme bez měřicích přístrojů do tohoto seřízení zasahovat.

8. Kondenzátor (obr. 40/5):

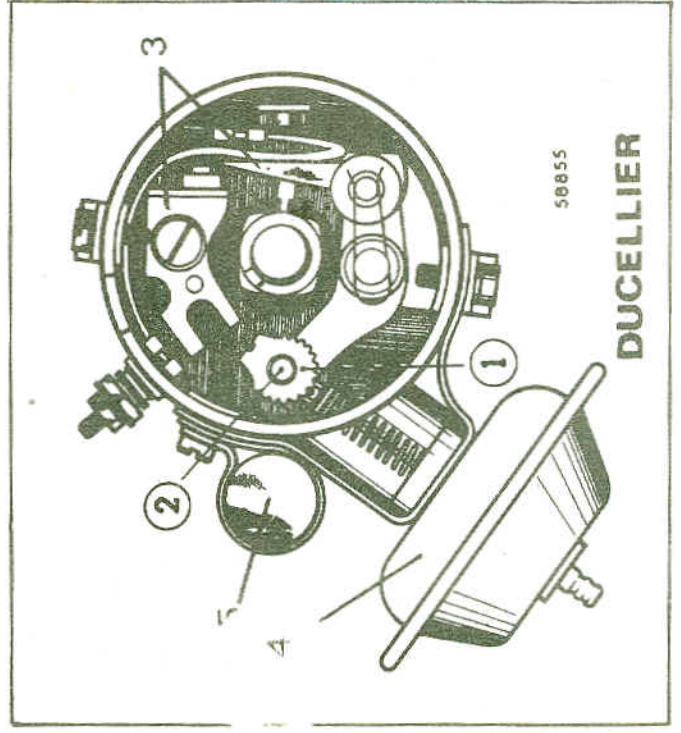
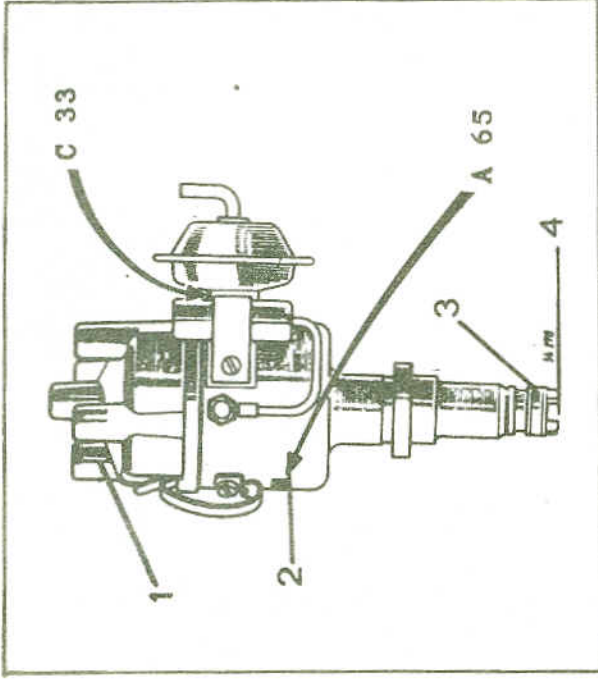
Kondenzátor je zařízen, které zabírá opalování kontaktů, zvyšuje intenzitu jiskry a zabírá nevhodným vlivům proudu, který vzniká samoodukcí při činnosti cívky.

Kondenzátor je možno vyzkoušet, ale protože zkouška se dělá s napětím 220 V, tedy s normálním proudem na svícení v bytě, raději vám doporučíme si nechat kondenzátor vyzkoušet v dílně, jinak dbáme na to, aby kabel vedoucí z kondenzátoru k přívodovému šroubu, se nedotýkal kostry vozu a aby nebyl poškozen.

Závěrem bychom vám chtěli připomenout, že rozdělovač bychom měli vždy udržovat v čistotě (i z vnější strany) a pro všechny případy pak s sebou vozit kablík kontaktů, palec rozdělovače, sadu kontaktů a víčko rozdělovače. A to vše musí být pro typ rozdělovače, který máme ve voze. Označení najdeme na rozdělovači podle **obr. 39/A G5, C 33**.



S.E.V.



DUCELLIER

ZNAMUJE | SEKCE 4CV OZNAM

PRODEJ náhradních dílů (pouze pro podílňiky) se koná ve čtvrtek 26. června od 17 do 18 hodin v Praze 3, Ondříčkova 18. Členové výboru sekce R4CV se sejdou ve stejné době tamtéž.

**Další prodej po dovo-
lených před členskou schůzí
v 17 hodin.**

UJE | SEKCE 4CV OZNAMUJE | S

VYHODÍM | PRODÁM | DARUJI | KOUPÍM | SEŽENU | UDĚLÁM | PŘENECHÁM

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

PRODÁM — na R4CV přebroušenou
klikovou hřídel, 4 ojnice, nová loži-
ska ojniční a hlavní. Jen vcelku za
1600 korun.

JIRÍ FLÁŠKA,

431 51 Klášterec nad Ohří

KOUPÍM — na R4CV karosérii jen
v dobrém stavu. Prosím kolegy
i o upozornění.

KAREL PEIŠA

PRODÁM — na R4CV 2 nové pláště
5,0X15 a plášť s kompletním obutým
kolem včetně disku (3dřevého), 2
poklice na disky (3dřevé), montážní
kolébku, zahrádku na střechu, sou-
pravu potahů na sedadla, volant, 3
tlumiče, montážní sřahovák, 2 obry-
sové světla, světlo koncové, stěrače,
2 ložiska, prasátko, pákový mecha-
nismus ruční brzdy, zámek s klíči.

V. AMBROŽ