

# zpravodaj

# AMK SVAZARM PRAHA



## RENAULT CLUB PRAHA

## ČLENSKÁ BESEDA

se koná ve čtvrtek dne 25. září  
1975 v 19 hodin v ZK TESLA,  
Čáslavská 5, Praha-Vinohrady

Na programu bude hodnocení srazu, několik motoristických filmů a závěr bude patřit našim technikům, kteří v *Technické poradně* poradí co, kdy a jak na RENAULTU.

Beseda bude jako vždy zajímavá, proto se všichni dostavte VČAS!

25252525252525252525



# RENAULT

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

*Vážení přátelé,*

# SRAZ PŘEDE DVEŘMI

Jak byla redakce Renault zpravodaje informována, přípravy na letošní sraz majitelů vozů Renault v této době vrcholí. Srazové komisi se podařilo zajistit pro velký zájem další ubytovací prostory, takže jsou k dispozici ještě volné »chatičky«. Jejich objednání z hlediska ubytování lze zařadit na adrese: Jiří Kedles, Kodaňská 63, Praha 10-Vršovice. Uzávěrka objednávek je do 10. 9. 1975. Opět platí: »... kdo dříve přijde, ten dříve mele...«

Předseda srazové komise, MUDr. J. Mrázek, nositel Renaultovy ceny, uzavřel několik dohod se známými pražskými umělci za účelem jejich vystoupení v Rejštejně. Podle vyjádření jeho tiskového mluvčího se máme na co těšit. Z méně známých osobností světového kulturního života odřekli účast pouze Paul McCartney se skupinou RAM (pro nevyhovující termín), Tom Jones (onemocněl zarděnkami) a Buřinky (ty se vymluvily na to, že jim chybí kapelník).

Velký myslitel, génius a vládce písmenek Zdeněk Šebesta se vyjádřil, že by bylo nanejvýš vhodné, kdyby každý účastník srazu (za předpokladu, že je členem klubu) si vzal s sebou červené číslo »zpravodaje«, kde je celkový program oněch historických dní 19.—21. září. K našemu velkému údivu má pravdu, i když se redakce domnívá, že to stejně není z jeho hlavy! **Nicméně vřele doporučujeme!**

## *Rada klubu*



# co je

Když během druhé světové války požadovala americká armáda víceúčelové osobní vozidlo, malé, pohyblivé, jedno duché, schopné jezdit cestami necestami, jedy velmi rychle po silnici a snadno každým terénem, vypsal konkurs, z něhož vyšla vítězná firma Willys, která tehdy jediná z amerických automobilů ještě vyráběla čtyřválcový motor SV objemu asi 2600 cm<sup>3</sup> a výkonu asi 80 k, který lehkému vozidlu plně stačil. Byl trvanlivý a snadno opravitelný. Pro největší jednoduchost a odolnost se hodila nejlépe konstrukce klasická, s motorem vpředu, oběma tuhými rápravami a žebřinovým, solidním rámem a ovšem pohonem všech čtyř kol. Vnější rozměry musely být takové, aby vozidlo bylo co nejkompaktnější a vhodné i pro letecký transport, výsadky apod. Krycí název byl General Vehicle, tj. vozidlo pro všeobecné účely, ve zkratce G. P. Vehicle, čti džíp, čili džip, v přepisu Jeep, což zní foneticky stejně. Oficiální označení bylo ¼ Ton Truck 4x4, General Purpose Army Vehicle.

Jeep se pak vyráběl v kooperaci s různými specializovanými výrobci, např. Trinkeu (nápravy), Hardy Spider (homokinetické klouby) atd., protože se tak osvědčil, že se dostával všem spojeneckým armádám a i do Sovětského svazu jím bylo dodáno podle statistiky dohody o půjčce a pronájmu asi 635 000.

Po válce UNRRA demobilizované jeepy rozprodala a tak se dostaly do celého světa do rukou soukromníků i nejrozumnějších podniků nehlédě k tomu že zůstaly v armádě jako systemizované vozidlo. Ač jimi zprvu pohrdali všichni, kdo neměli do terénu, ukázala se všeúčelnost jeepů v nejrozumnějších profesích včetně zemědělství v takové míře, že různí výrobci k nim začali vyrábět všemožné příslušenství pro mechanizaci nejrozumnějších prací, jako zemní vrtací soupravy, navijáky, hydraulická zařízení, jeřáby, čerpadla, pluh, kultivátory, žací lišty atd., účelové přívěsy apod.

Ukázalo se, že bude účelné ve výrobě tohoto typu pokračovat a výrobu převzala r. 1963 firma Kaiser, která během války stavěla betonové dopravní lodě

o výtahu 10 000 BRT stavebnicovým způsobem, 1 loď za 12 dní!

Protože byli zájemci o pohodlnější a lépe vybavený typ, zavedli výrobu dalšího vozu s „civilizovanou“ karosérií typu STU a nazvali ho jeepster. To už se nevystačilo s původním motorem, začali používat motorů AMC 6 a 8válcových, ale výrobu původního jeepu, jen modernizovaného, se udržela dál, též montáž v některých zemích.

Takže původní výrobce, Willys Motors Inc., která vyráběla Willys-Jeep, patřila od roku 1963 do r. 1969 koncernu Kaiser a vyráběla víceúčelové vozy Kaiser-Jeep. Od r. 1970 patří do koncernu AMC (American Motors Corporation), jejíž motory používá a nese název JEEP Corporation, Toledo 1, USA.

Vyráběná řada typů je stále stejná:

- WAGONEER C (4x4): Station Wagon,
- JEEPSTER (4x4): Cabriolet,
- JEEPSTER Commands (4x4) F 4x4 V 8: Roadster a Station Wagon.

Jeep Wagoneer Station Wagon 4x4 série 1100 má elegantní 3 nebo 5dvéřovou 6místnou karosérii, vedle 6válcového 3800 cm<sup>3</sup> 137 k SAE, se dodává také V-8, 5700 cm<sup>3</sup>, 233 k CAE, též automa-

tická převodovka, posilovače brzd a řízení atd. Váha kolem 1700 kg, obě nápravy tuhé, pohon všech 4 kol, pera páleipstická, rám žebřinový s 5 příčkami. Max. rychlost 140 až 165 km/hod. podle motoru.

Jeep 4x4 Jeepster & Jeepster Commando jsou modely, zavedené r. 1967 s pohonem všech 4 kol. Dodávají se 3 varianty karosérií, buď s válcem 2200 cm<sup>3</sup> 75 k SAE, nebo V-6 3700 cm<sup>3</sup> „Dauntless“, 160 k SAE, převodovka nebo 3 a 4 stupňová, plně synchronizovaná, na přání automatická. Karosérie buď 2dvéřový Cabriolet, 5 míst, 1285 kg, nebo 2dvéřový Roadster, 5 míst, asi 1395 kg. Max. rychlost 135 nebo 145 km/hod.

FORD-WILLYS de Brazil S. A., Sao Paulo, brazilská továrna, převzatá 1967 firmou Ford, staví jeepy a osobní vozy dřívejší produkce Willys a jako vlastní vývojový typ vyrábí od r. 1968 pětimístný vůz Ford-Corcel, a to ve variantách: 4dvéřový Sedan, 2dvéřový Coupé a 3dvéřový Station Wagon. Všechny modely váží pod 1000 kg a mají 4válcový OHV motor 1289 cm<sup>3</sup> Renault o 68 k SAE. Vnější tvary typu STW také trochu připomínají linii R-12.

# „jeep“



Gladiator

Commando

Wagoneer

Jeep

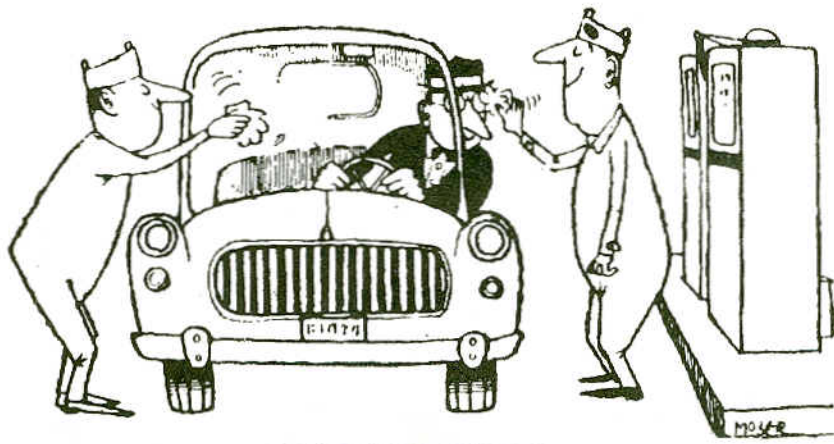
AUTOMOBILOVÍ ZLODĚJI V BRITÁNII nikdy neměli takovou konjunkturu jako dnes. Počet ukradených vozidel loni prudce vzrostl o 10 000 a dosáhl 146 332 v Anglii a Walesu. Asi polovina ukradených vozů se nikdy nenajde a více než polovina těch, které se najdou, je poškozena do takové míry, že se je nevyplatí opravovat. Jen v oblasti Velkého Londýna mizí denně 200 vozidel z ulic a parkova-

cích prostor. Hlavní příčinou, jak píše Drive, magazín britské Automobilové asociace je fakt, že britští motoristé jsou přes všechna varování lehkomyslní nebo „prostě pitomí“.

Průzkum, který redakce časopisu provedla jednou v pátek večer v šesti městech — Bristolu, Sheffieldu, Portsmouthu, Liverpoolu, Norwichi a Nottinghamu — ve spolupráci s policií, obsáhl 3071 vozidel, z toho: 685

automobilů jako by přímo zloději vyžývalo ke krádeži; u 227 byly otevřeny jedny nebo více dveří; 110 mělo otevřená okna a přes 250 nemělo zamčeno zavazadlový prostor atd. Nabízenou kořistí byla radia, fotoaparáty, kabelky, aktovky, kožené, ale i kompletní kufrík lékařské první pomoci nebo malorázka s velkým počtem nábojů. Nejprekvapivější byl nálezkou velké kolekce moderního zařízení pro vylupování nedobytných poklad.

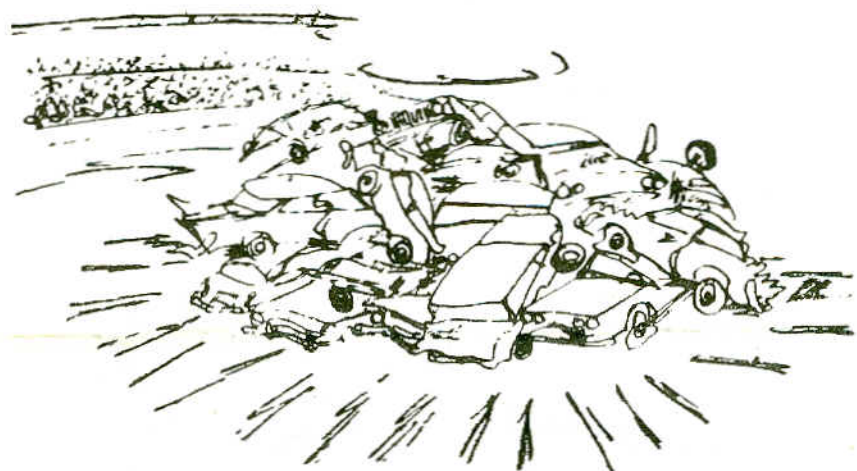
Polovinu odcizených aut si „půjčují“ zejména mladí lidé na projíždku a dalších 40 % kradou malí zlodějíčkové, kteří se chtějí ukradených vozů nebo součástek okamžitě zbavit za každou cenu. Zbývajících 10 % připadá na organizované gangy, které z krádeží vozidel vytvořily průmysl s ročním ziskem více než 3 miliónů liber. Zvláštní oddělení Scotland Yardu, vyšetřující krádeže aut, soustřeďuje svou pozornost především tímto směrem. Podle přírůčníku Scotland Yardu — píše Drive — policie bude pokládat za úspěch, jestliže organizované gangy nedokážou odcizit víc, než oněch 10 %. Snížit toto procento je podle názoru britské policie nerealistické.







POZOR!"



TEDI"

#### PRODÁM NA RENAULT 6:

Pravé přední dveře, pravý přední blatník a střechu (vše nutno vyklepat).

**Nové součástky:** Olejové filtry, přední poloosu, řemínky, 2 pneu Michelin a 1 pneu Firestone [145X13], autoradio, držák a reproduktor japonský SONY, kazetový magnetofon NATION, držák, stabilizátor a 25 západních nahrávek na kazetách, mřížku přední z umělé hmoty, odznak, sadu silenbloků pro výfuk, přední nápravu, přední a zadní blinkry, hlavní světlomet, rámeček světlometů, sadu gumových hadic k topení, anglickou tlakovou láhev (5litrovou) s hadicí a kartáčem na mytí vozu, lamelu spojky, vypínací ložisko spojky, zpětné zrcátko (originál) vnější a vnitřní, sadu zapalovacích kabelů, dva kryty rozdělovače, dvě jodové mlhovky CIBIE, soupravu gola-kličků, brzdové destičky přední, brzdové obložení zadní, elektrický zapalovač. Dále jeden disk na RENAULT 12 (nebo DACII).

MIROSLAV HOLOVKA,

telefon 22 20 20 do zaměstnání,  
32 96 97 1 domů večer

## ALPINE RENAULT ve formuli 3

Představovat někomu značku Alpine Renault by asi bylo zbytečné. Její sportovní vozy jsou dobře známy i u nás, nebude tedy snad na škodu podívat se na jeden z nás poměrně málo známý obor činnosti této malé, ale čilé francouzské firmy.

Letošní rok se stal pro firmu Alpine Renault rokem velkých úspěchů v závodech formule 3, v závodech, při nichž se na rozdíl od mnoha jiných skutečně ve velmi tvrdých podmínkách ověřují nové konstrukce vozů, aby pak mohly být použity na malosériových automobilech. To, že francouzské vozy dokázaly získat palmo vítězství i na odvěkém anglickém kolbišti — v Brands Hatch, svědčí o tom, že firma Alpine Renault se už zřejmě dokázala vypořádat s dětskými nemocemi svých strojů a ovšem i o tom, že Britové patrně podcenili ambice jezdců a vozů z Dieppe. V říšové věnce z Monaka a Roneu pak ještě jenom tuto domněnku potvrzují. Ale podívejme se na strážce tohoto zaslouženého i když nečekaného úspěchu francouzské značky.

Jezdci závodního týmu firmy Alpine jsou momentálně tři: Depailler, Leclère a Serpaggi, přičemž pro příští sezónu nebude už asi firma s prvním z nich počítat. Depailler se totiž stále více orientuje na formuli 2. Jeho dva

kolegové, kteří sice zatím velké zkušenosti nemají (doposud jezdili převážně formuli France — obdobu naší F Skoda) se jistě budou snažit chytit svou příležitost „za vlasy“ a ukázat, že skutečně něco dovedou.

Závodní vůz, který jim firma dává k dispozici, patří dnes skutečně k tomu nejlepšímu, co v tomto oboru Evropa má. Alpine Renault F 3 — A 364 je vybaven motorem odvozeným od hnací jednotky Renault 12 Gordini (resp Renault 16 TS). Má objem 1596 cm<sup>3</sup>, vrtání X zdvih: 77,8 x 84 mm, stupeň komprese 12,5:1 a s nepřímým vstřikováním paliva Lucas dává na brzdě asi 120 k. Rám vozu je tuhý, prostorový, svařený z ocelových trubek zpevněných mezi sebou (proti kroucení) lisovanými vřtahami z ocelového plechu. Karosérie je vyrobena z laminátu, přičemž byl kladen důraz nejen na dokonalé tvarové, aerodynamické řešení, ale i na to, aby sklolaminátová skořepina pokud možno kryla všechny důležité vnitřní orgány vozu.

Alpine Renault A 364 se dnes tedy řadí k nejlepším strojům své třídy. Svědčí o tom mimo jiné i to, že firma si jej může dovořit nabízet soukromým jezdcům za celých 40 000 DM, což jistě není pakatel.

Jan TUČEK

## PERLIČKY

Do boje proti kouření vytáhly i televizní společnosti. To nutí tabákové koncerny hledat nové cesty pro reklamu. Ladné linie závodních vozů Formule 1 přitahují nejen oči diváků, ale i tabákové koncerny Player, Lucky Strike, Marlboro, Kent a Astor.

Pořadatelé Velké ceny Německa požádali manažery závodních týmů, aby se dobrovolně zřekli reklamy tabákových výrobků a tím přispěli k celosvětovému boji proti kouření. Colin Chapman přemaloval svého Lotuse „John Player Special“ a spokojil se s pouhým JPS. „Podrobuji se nařízení. Jsem gentleman,“ komentoval svoji pohotovost.

Na vozech BRM se v plné kráse skvěl nápis Marlboro. Pořadatelé vysvětlovali tento fakt tím, že šel BRM, Louis Stanley, je pouze str...

☆

Emerson Fittipaldi byl pozván do rozhlasového studia na večerní besedu. „Lituji, před Velkou cenou jdu spát o deváté hodině,“ odmítl Fittipaldi. Jako náhradník byl pozván Jackie Stewart. „Můj lékař určuje režim mého dne. Je mi líto, ale musím včas do postele,“ pokrčil Skot rameny. Tato malá příhoda dokládá fakt, jak důležitým faktorem je pro řidiče spánek.

-jav-

