



# RENAULT

ROČNÍK XVII. - 1975

LISTOPAD • PROSINEC

# zpravodaj

AMK SVAZARM PRAHA



RENAULT CLUB PRAHA

Letošní slavnostní beseda RENAULT klubu Praha se koná dne 18. prosince od 19 hodin v ZK ROH TESLA, Čáslavská ulice.

## PROGRAM

ING. PETR MATĚJČEK, předseda RENAULT klubu Praha, krátce zhodnotí uplynulý rok 1975.

V programu dále vystoupí JIŘÍ ŠTUCHAL se svými SEPTY Š (připravte si odborné dotazy, které budou zaručeně neodborně zodpovězeny).

FRANTIŠEK ŠTASTNÝ, náš bývalý přední motocyklový závodník, nyní komentátor Čs. televize, se s námi podělí o zážitky ze své bohaté závodnické činnosti.

Dále budou předvedeny grotesky, britské a italské motoristické filmy.

Občerstvení zajištěno na místě (pro řidiče nealkoholické nápoje v obvyklém výběru).

PŘIJĎTE SE MEZI NÁS POBAVIT!



Mnozí z Vás byli jistě překvapeni, když místo listopadového vydání RENAULT zpravodaje obdrželi pouze pozvánku na besedu. Tato pozvánka byla ale jediné východisko z nouze, ve které se již delší dobu ocitá redakce časopisu díky celkové generální opravě elektrického zařízení v rozmnožovně oborového podniku Vojenské stavby. Aby tato přestavba se mohla plně realizovat byl zde dost často vypínán elektrický proud, a v posledních čtrnácti dnech zde nešel vůbec. Také toto dvojčíslo (které má být coby lék na Vaše nervové vypětí v těchto vánočních dnech) bylo očekáváno s nejistotou, zda se redakci podaří ve spolupráci s pracovníky rozmnožovny překonat technické problémy, a to hlavně: vyhrát závod s časem! Že se to podařilo, za to patří dík soudruhům Mecerovi, Tomanovi a pochopitelně redakci časopisu, která jako vždy byla nucena prožít několik „příjemných“ šoků, o které se postarali ti, s kterými jsme chtěli-nechtěli museli při tvorbě tohoto čísla spolupracovat! Díky aktivní pomoci a povzbuzení našeho předsedy ing. Matějčka však dostáváte do svých rukou výsledek snažení — kvalitní výtisk RENAULT zpravodaje, o který se rvou všichni automobiloví závodníci na světě a ve středních Cechách!

★ ★ ★

Naši anketu, ve které jsme Vás vybízeli, abyste se vyjádřili k celkové činnosti klubu a nabídli Radě klubu podnětné návrhy, nemůžeme, bohužel, ještě provést rekapitulaci a celkové zhodnocení, neboť vzhledem k počtu členů klubu nemáme takové množství anketních listků, abychom mohli na základě jejich obsahu a počtu vyvozovat nějaké závěry. Proto Vás znovu vybízíme: ve volných chvílích, kterých máte jistě nyní před svátkama dost (!), sedněte, prokoumejte, napište! Věříme, že právě Vaše názory na náplň našich členských besed na časopis, na dílnu, nám usnadní najít směr, kterým bychom se Vám v roce 1976 nejvíce zavděčili!

V dnešním vydání RENAULT zpravodaje najdete vloženou složenku na zaplacení členského klubového příspěvku. Rada klubu žádá všechny členy, aby složenku vyplnili čitelným hůlkovým písmem, případně strojem, neboť tímto si zajistí pravidelný přísun veškeré klubové literatury (další složenky již nepřijdou).

Adresa musí obsahovat poštovní směrovací číslo!

Také je nanejvýš nutné, aby klubový příspěvek byl poslán do 31. ledna 1976!

Kdo tak neučiní, nebude informován o hodnotných akcích RENAULT CLUBU PRAHA, neboť mu nebude zasílán klubový časopis.

Sazby členských příspěvků:

Starý přímý člen naší organizace	80,— Kčs
nový přímý člen naší organizace	100,— Kčs
starý hostující člen naší organizace	65,— Kčs
nový hostující člen naší organizace	85,— Kčs

Všechny členy upozorňujeme, že přímým členem naší organizace, tedy členem RENAULT CLUBU PRAHA, může být pouze občan bydlící v Praze, nebo v okresech Praha-východ a Praha-západ.

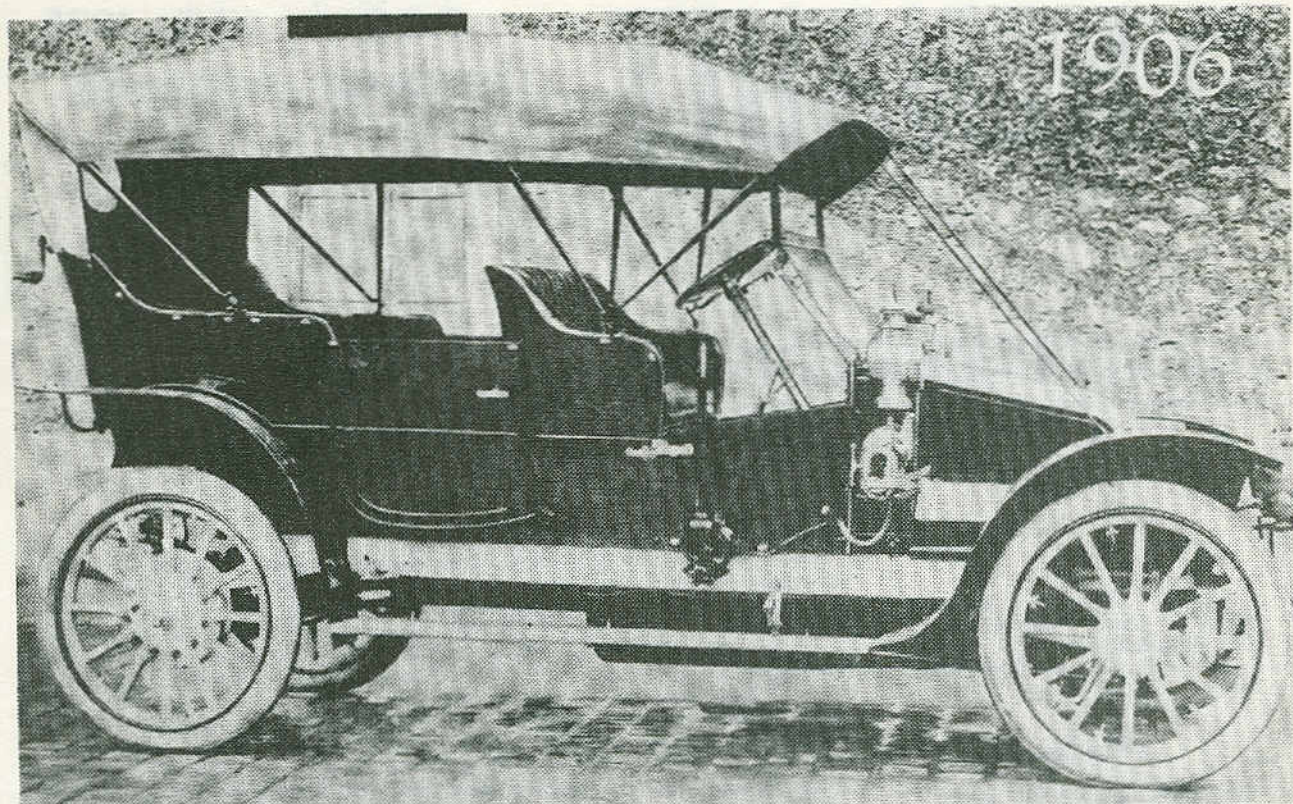
Občané bydlící mimo tato uvedená území mohou být pouze hostujícími členy, kterým nemůže být vystavena legitimace Svazarmu, ani předány známky Svazarmu pro příslušný rok. Ti hostující členové klubu, kteří již zaplatili známky Svazarmu pro rok 1976 v letošním roce, si rozdíl od sazby pro příští rok (1976) odečtou.

-Bek-

# RENAULT

Vydává pouze pro své členy značkový klub Renault Praha, pošt. schr. 385, 11121 obv. pošta Praha 1. Řídí rada klubu, za redakci odpovídá Jiří Oulehla, Praha - Kobylisy, Hlaváčova 1158, který přijímá příspěvky a inzerci. Nevýžadané rukopisy redakce nevrací.





**HODNĚ ŠŤASTNÝCH KILOMETRŮ  
V NOVÉM ROCE PŘEJE**

*Rada klubu*



RENAULT 30TS



## JEN V BATERII TO NEVĚZI

Každý, kdo má v chladnějších měsících se startováním potíže, vymlouvá se obvykle na baterii. Tato často podezřívána součást vozu bývá však někdy lepší než pověst, která ji takto předchází, pokud se ovšem od ní neočekává zřehla nemožné. Baterie — přesněji akumulátor — není totiž elektrárnou vozu, ale pouze zásobárnu proudu.

Vlastní elektrárnu tvoří ve voze dynamo, jehož úkolem je zásobit vůz proudem během jízdy a jisté rezervy ukládat v baterii. Jestliže však jsou stírací uhliky opotřebovány, stává se již tato dodávka proudu pochybnou. K této elektrárně náleží také zařízení pro změnu napětí a síce indukční cívka; činnost této cívky podmiňuje ne méně správnou zážehovou činnost motoru.

Ale, i když je dynamo v naprostém pořádku, dává výkon kolem 350 watů. Když ale zapnete všechny, mnohdy dodatečně namontované elektrospotřebiče ve voze nejčastěji při noční jízdě, může spotřeba proudu významně přesáhnout výkon dynamu. Samozřejmě, že tuto spotřebu převyšující výkon dynamu ihned nezjistíte, protože zvýšené nároky na spotřebu proudu jsou kryty z baterie — ať se jde o to na jak dlouho? A kdy potom po poklesu spotřeby proudu bude opět vaše dynamo schopné doplnit odebranou energii v baterii na původní stav.

Co nedokáže rádně ošetřované dynamo vyrobit, to nemůže ani sebelepší baterie akumulovat. A tato baterie kromě doplňování destilované vody a udržování čistoty kontaktů nevyžaduje od nás téměř již nic jiného, než abychom ji nevybíjeli najednou dlouhodobým bezohledným startováním, při němž se v pravém smyslu slova až desky prohýbají; pak je ovšem taková baterie brzy zrušá do sběru.

Nechte si v pravidelných předepsaných intervalech vaše dynamo přezkoušet a pokud chcete, aby vám baterie vydržela co nejdéle, zanechte jejího pomlouvání a věnujte ji minimálně nutnou péči. Pokud vlastníte dohřívací přístroj, doplňte v ní odčas rezervu proudu třeba jen přes noc. Zrušení kuflové dokáže totéž například pomocí napájecí soupravy pro železniční — ovšem takové nabíjení trvá poněkud déle. Opíné selhání baterie je důsledkem jen bezohledného vyladění rezerv v ní vězících. U dobře ošetřovaných a svědomitě udržovaných baterií není stáří mezi čtyřmi až 5 lety žádnou výjimkou.

## RENAULT 30TS — bezpečnost komfort a pokroková technika

Avantgardně — snad až trochu excentricky — se představuje veřejnosti největší vůz továrny RENAULT, označený 30 TS, který dále rozšiřuje úspěšnou koncepci vozu R 16 ve střední třídě směrem vzhůru. Již sám zjev velké šestiválcové limuzíny je trochu neobvyklý, protože R 30TS se vyznačuje splývající zádi s velkými nahoru se vyklápějícími dveřmi. Tímto způsobem se podařilo úspěšně zvládnout požadavky na co největší zavazadlový prostor při zachování přijatelných vnějších rozměrů. Svou celkovou délkou, pouhých 452 centimetrů, nelze v žádném případě označit tento vůz za přespříliš velký, přitom jsou však vnitřní rozměry tohoto vozu i pro abnormálně vzrostlé postavy nadprůměrné. Samozřejmě má R 30 TS čtyři dveře, elektrické ovládání oken stejně jako elektromagnetický centrální uzávěr všech dveří náleží k sériové výbavě; to se týká i vylápní zadního okna, posilovače řízení a dalších detailů. Ve stavbě karosérie byly realizovány četné poznatky získané z vývoje bezpečnostního vozu Renault. Zvláštní pozornost byla, kromě toho věnována bezpečnosti posádky jak při bočním, tak i čelním nárazu.

Šestiválcový motor V s 96 kW (131 koní), skrývá v režimu běžné potřeby dostatečné rezervy ve výkonu; ostatně, jedná se o stejný motor, který se používá v Peugeotu 604 a ve Volvu 264. Tento šestiválec se vyrábí ve výrobně motorů v Douvrinu, která náleží z poloviny továrně Renault a z poloviny Peugeotu. Zajímavý na tomto společném «evropském» motoru je jeho blok válců ze slitiny lehkých kovů s vloženými mokřými vložkami a v hlavě válců uloženou vačkovou hřídelí. K tvorbě pohonné směsi používá Renault 30TS, stejně jako Peugeot, zajímavé kombinace jednoduchého a dvojitého karburátoru, což slouží nejen k nízké spotřebě paliva, ale i pro dosažení příznivého složení spalín. Tento motor vyniká větší elasticitou, než by odpovídala běžnému motoru o obsahu 2,7 litru s nejvyšším točivým momentem 20,5 mkp, dosaženo již při 2500 otáčkách za minutu.

RENAULT navazuje tímto novým velkým vozem na svou slavnou tradici z počátku třicátých let, kdy jeho výrobní program obsahoval především reprezentační modely s šestiválci i osmiválci až do obsahu válců kolem 9 litrů.

Konstrukční zvláštnosti tohoto vozu: zadní osa je dělená na dvou kyvných ramenech se spirálovými pery, upravená tak, aby zachycovala torzní síly s minimálním vlivem na porušení stopy vozidla.

Přední brzdy jsou dvouokruhové, chlazení velmi účinné. Řízení je opatřeno servo-posilovačem.

Nejzajímavější z celého vozu je motor: Je to šestiválec do V úhel válců je 90 stupňů. Každá řada válců má vačkovou hřídel poháněnou řetězem. Blok motoru je z lehkého kovu s vloženými ocelovými vložkami. Uzávěřený chladicí systém. Vrtání motoru 88 mm, zdvih 73 mm, kompresní poměr 8,65:1, výkon 131 koní.

Vůz je vybaven dvěma karburátory, z nichž jeden je dvoustupňový SOLEX 35 CEET, druhý typ SOLEX 34 TBIA.

Odbor evidence RENAULT-club Praha, žádá všechny členy, kteří ještě mají u sebe dosud nevyplněné karty Přihláška za člena SVAZARMU a EVIDENČNÍ LIST ČLENA SVAZARMU, aby urychleně tyto karty odevzdali. Bez těchto dokladů nelze dokončit výměnu nových členských průkazů. Děkujeme za pochopení.

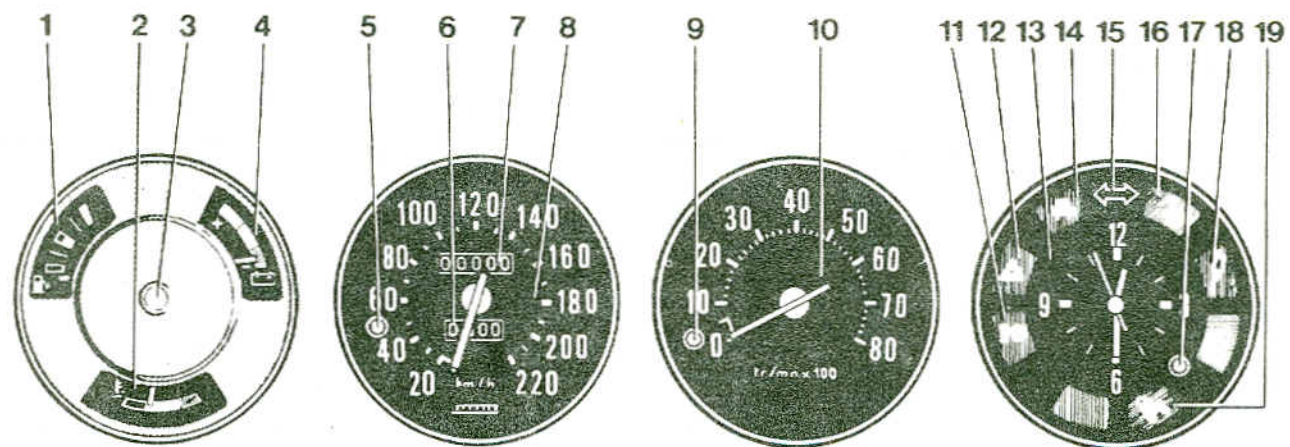
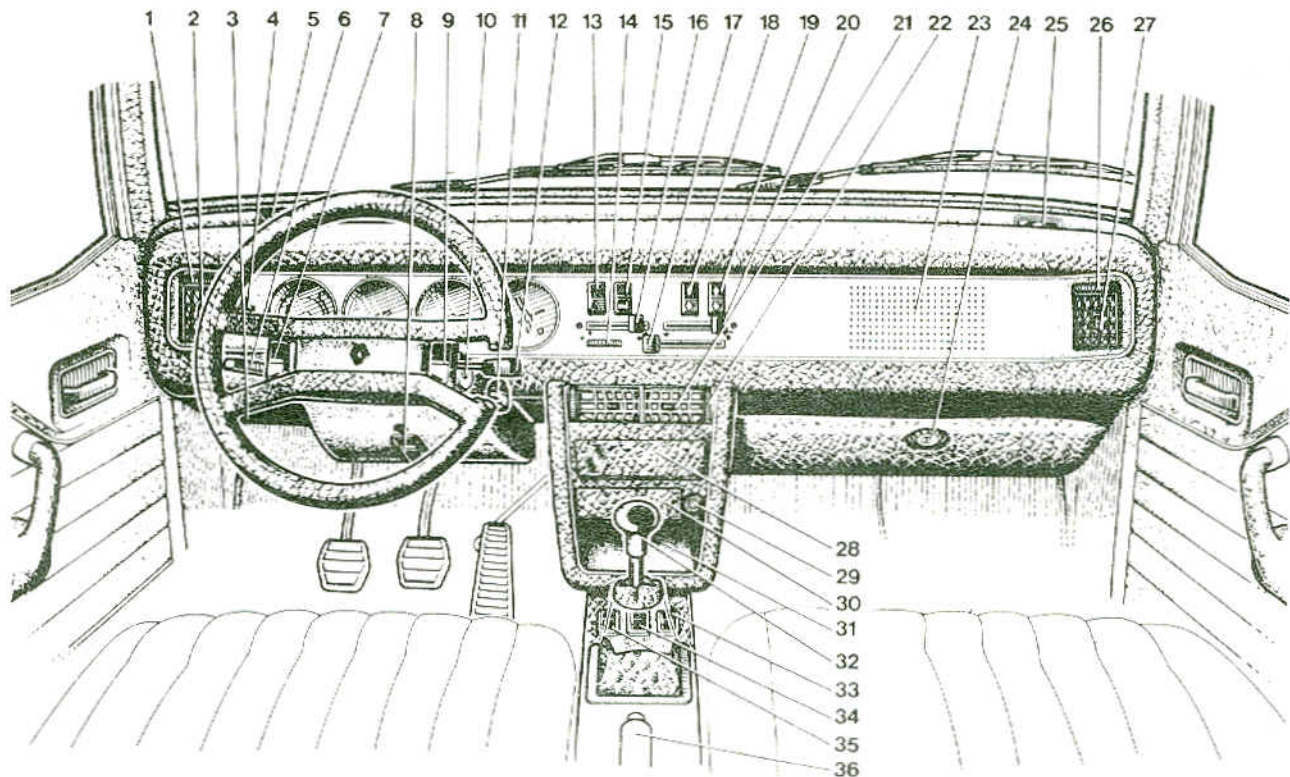
Nové průkazy budou vydávány

v prosinci 1975 a lednu 1976. Každý si tento průkaz osobně vyzvedne a potvrdí podpisem jeho přijetí. Kartu Přihlášky a Evidenčního listu odevzdejte na prosincové besedě, nebo zašlete poštou na adresu našeho klubu.

Za evidenční odbor  
RENAULT-clubu Praha

G. MUDROCH



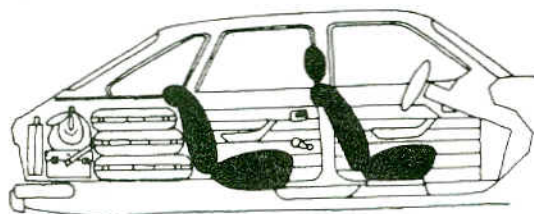


- 1—2 Postranní větrání  
 3 Skříňka na pojistky  
 4 Vypínač osvětlení  
 5 Zatahování žebry postranních oken  
 6 Páka obracení osvětlení a signalizace  
 7 Signální světlo  
 8 Rukojeť na uvolnění kapoty  
 9 Signální světlo  
 10 Kontakt k zapalování  
 11 Regulace reflektorů  
 12 Rukojeť stěrače a umývání skla  
 13 Vypínač signálu nouzový  
 14 Vypínač ventilátoru větrání  
 15 Vypínač žaluzií zadního okna  
 16 Rozdělení vzduchu  
 17 Vypínač regulace teploty topení  
 18 Ovládání levého okna  
 19 Ovládání pravého okna  
 20 Okenice pro přístup vzduchu  
 21—22 Centrální větrání  
 23 Umístění reproduktoru  
 24 Zámek zásuvky na rukavice  
 25 Zatahování postranních oken  
 26—27 Postranní větrání  
 28 Umístění radiopřijímače  
 29 Zapalovač  
 30 Popelník

- 31 Prázdná kapsa  
 32 Rychlostní páka  
 33—35 Umístění vypínačů pro otvírání střešky nebo klimatizace  
 34 Vypínač elektromagnetického zavírání dveří  
 36 Ruční brzda

- 1) Indikátor paliva  
 2) Indikátor teploty vody  
 3) Posiční světla  
 4) Indikátor napětí akumulátoru  
 5) Akumulátor částečného tachometru  
 6) Částečný tachometr  
 7) Tachometr  
 8) Ukazatel rychlosti  
 9) Regulátor intenzity osvětlení přístrojové (palubní) desky  
 10) Otáčkoměr  
 11) Světla  
 12) Nouzový signál  
 13) Hodiny  
 14) Žaluzie zadního okna  
 15) Světelné znamení změny směru  
 16) Opatření brzdových destiček  
 17) Řízení elektrických hodin  
 18) Tlak oleje  
 19) Ruční brzda a ukazatel poklesu tlaku v brzdovém okruhu





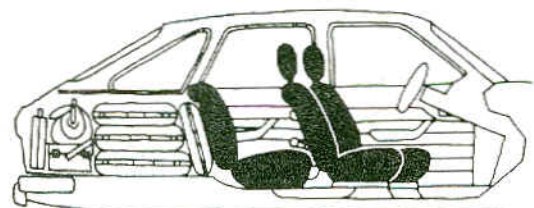
1.

Normální poloha; pasažéři mají nejvyšší pohodlí, zavazadlový prostor 400 litrů.



2.

„Cesta na dovolenou“: Zadní sedadlo se posune dopředu, takže zavazadlový prostor vzroste na 490 l.



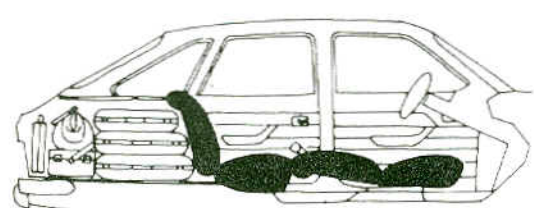
3.

„Matka a dítě“. Posunutím spolujezdceva sedadla dozadu vzniká bezpečná poloha pro ležící dítě.



4.

„Rally“. Zadní opěradlo se překlápí, přední opěradlo se sklápí na zadní sedačku a vznikne tak pololežící poloha.



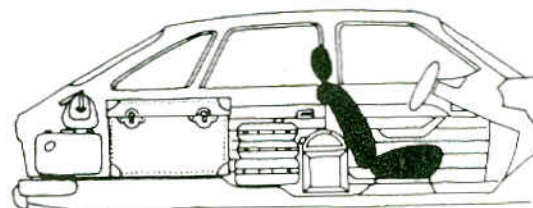
5.

Lůžková úprava. Upravou se získá pohodlná a velká plocha pro odpočinek.



6.

„Neskladné zboží“. Tato úprava umožňuje úpravou zadních sedadel zvýšit nákladní prostor na 990 litrů.



7.

„Zvláštní transport“. Pro přepravu neskladných a obzvlášť velkých předmětů lze zrušením zadních sedadel dosáhnout nákladního prostoru 1400 litrů.







PŘEJI VŠECH NAŠIM ČLENŮM A ČLENŮM OSTATNÍCH ČESKOSLOVENSKÝCH RENAULT-KLUBŮ ŠTASTNÉ VÁNOCE A HODNĚ PŘÍJEMNÝCH DNŮ V ROCE 1976.

Petr MATĚJČEK, předseda Renault klubu rPaha

Vedení servisu RENAULT Autodružstva Praha nám s mimořádnou ochotou vyšlo vstříc a uspořádalo pro náš klub v sobotu 29. listopadu 1975 v pořadí již třetí servisní den, při kterém nám mechanici servisu ve svém volném čase dali do formy naše vozy před nastávající zimní sezónou. Prováděny byly práce různého druhu, především seřizování světel, geometrie kol, brzd a zejména seřizování motorů, pro které bylo k dispozici diagnostické zařízení. Díly, potřebné k opravám byly poskytnuty ze skladu servisu, a k volnému použití byla též olejárna. Časově náročnější opravy byly na místě objednány v přednostním termínovém pořadí. V této souvislosti oznamujeme ze současné nabídky prodejny servisu výhodnou možnost zakoupení kvalitních pneumatik Michelin pro vozy RENAULT 16 za 100 tuzexových korun.

Servisní den probíhal od 8 do 14 hodin a bylo opraveno a seřizováno 31 vozů členů brigádníků našeho AMK. Letošní servisní den byl totiž věnován výhradně členům, kteří se podílejí na výstavbě naší svépomocné dílny. V tomto diferencovaném poskytování výhod chceme i nadále pokračovat a odměňovat obětavé úsilí brigádníků, s jejichž pomocí řešíme náš průřadový úkol — výstavbu vlastní dílny. Za úspěšný průběh servisního dne patří naše poděkování pracovníkům servisu za ochotu a kvalitně provedenou službu a stejnou měrou všem našim členům, kteří přikládají ruce k dílu na naší společné věci. Věřím, že i další naši členové najdou v příštím roce cestu na Kačerov a pomohou nám realizovat naše dlouholeté přání — svépomocnou dílnu.

RADA KLUBU



RENAULT



RENAULT



KOUPÍM | DOSTANU | PRODÁM | DARUJI | SEŽENU |

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

PRODÁM MICHELIN pneu 145 x 15 RADIAL asi 10procentní opotřebení, za 250 korun.

J. HRADEK, Praha 3-Vinohrady

PRODÁM NA RENAULT 8: Pouklaky na sedadla, asi 1,5 kg originál laku — modrošedá metalíza číslo 435, dtto asi 300 g ve sprayi, 4 litry SHELL-MULTIGRADE.

JOSEF SPITZER, Praha 5-Smíchov,

tel. po 17. hodině 5433143

PRODÁM NA RENAULT 12 tlumiče přední Monroe super 500, tlumiče zadní Monroeomatic, 4 pneumatiky i s disky zn. GOODYEAR, 3 hlavní světlomety halogenové i na R 16.

telefon Praha: 35 18 26 2

PRODÁM RENAULT 8, typ 1130, rok výroby 1964, za 16 000 korun. Zn.: Spěchá.

OLDŘICH HODEK, 362 21 Nejdek, okr. Karlovy Vary

PRODÁM NA RENAULT 4CV: katalog, 3 disky starší, 4 pláště 5,0 x 15 k protektorování, sadu starých vložek originál k výbrusu, poloosu a křížový kloub — starší a jiné drobnosti.

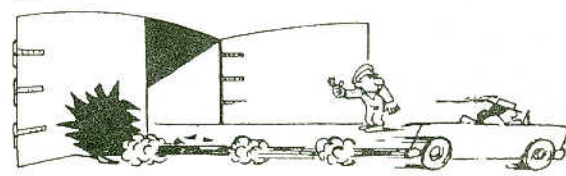
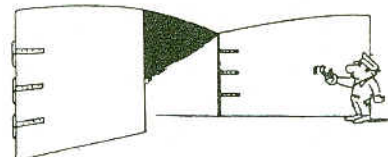
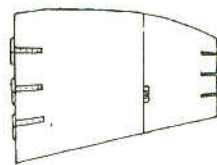
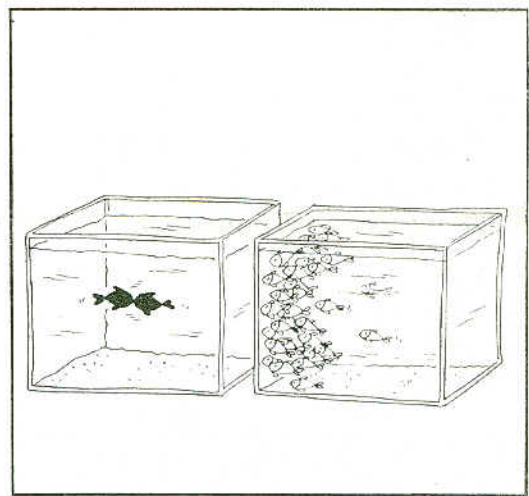
ADOLF SOLNÍČKA,

PRODÁM NA RENAULT 6TL: belgický tlumič 1 ks, přední světlomet 1 ks, rámeček k předním světlům 1 ks, stěrače 2 ks, guma stěrače 1 ks, Disky 145 x 13 3 ks, poklice kol 4 ks, nárazník přední a zadní, pneu FIRESTONE 145 x 13 SR RADIAL 1 ks, remínky k dynamu a pumpě 4 ks, lamela spojky 1 ks, kryty přerušovače 2 ks, palec 1 ks, kladívka sada, olejový filtr, zpětné zrcátko originální vnější i vnitřní, brzdové destičky přední sada, brzdové obložení zadní sada, laňko k plynu, přední maska z umělé hmoty a znak, silenbloky k přední nápravě, stabilizačním tyčím a výfuku — sada, těsnění k přetlakové nádrži, přepínač světel, klaksonu a směrovek — starší, kryt pro přepínač pod volantem. Ostatní: Mlhovky CIBIE 2 ks, autoradio SONY — DV, SV, KV, UKV, držák, zesilovač, zámek vnější, reproduktory i přenosné, západní nahrávky na kazetách 20 ks, disk 145 x 13 na R 12 a Daci, zástěrku RENAULT, anglická tlaková nádrž na mytí vozu 5litrová, hadice a kartáč, měřič hustoty kyseliny a mrazuvzdorné směsi.

MIROSLAV HOLOVKA,

KOUPÍM na RENAULT 5TL dva zadní blinkry (nebo alespoň plexi).

M. HOLOVKA,





Funkce spojky je dána nutností, aby pro řazení rychlostí byly odděleny díly motor a rychlostní skříně. Různost druhu použitého systému spojky je dána silou, která je přes tuto spojku přiváděna z motoru do převodovky. U vozů RENAULT 8 (a s malými obměnami i RENAULT 6) je spojka typu 160D suchá, jednokotoučová s obložení Ferodo, tloušťka kotouče 7,4 mm, vůle na výsouvaví vidlici 2–3 mm.

#### Hlavní díly spojky:

Vypínací páka spojky (obr. 44/1), bowden (44/2), kloubová mísa (44/3), vypínací ložisko spojky (44/4), trojúhelníkový unášecí síly (44/5), uchycení unášče (44/6), perle lamely (44/7), hnací hřídel (44/8), koš spojky (44/9), přítlakový talíř (44/10), přichycení membrány (44/11), lamela spojky (44/12), setrvačnick (44/13).  
K dílům spojky počítáme i ložisko pro hnací hřídel, které je uloženo v konci klikové hřídele (44/15).

#### Demontáž spojky:

Je podmíněna demontáží motoru. Potom povolíme šrouby (obr. 45/1, 2, 3, 4, 5, 6) a dosáhneme oddělení koše spojky (46/1) od setrvačnicku (46/2) a uvolnění lamely (46/3). Na oddělené rychlostní skříně máme pak po uvolnění vratné pružiny (47/4) přístup k výměně vypínacího ložiska spojky (47/2) a výsouvaví páky spojky (47/6).

#### Montáž spojky:

Postup je opačný, musíme však před utažením šroubů (obr. 45/1, 2, 3, 4, 5, 6), použít přípravek (obr. 48 a 49), kterým vystředíme lamelu spojky (obr.) setrvačnicku tak, aby nám šel volně vsunout hřídel rychlostní skříně (47/1) při zpětném nasazování motoru do příslušného osazení v setrvačnicku. *Nezapomenout — vyšší střed lamely míří k rychlostní skříně.*

#### Možné závady:

##### Spojka nevystavuje:

Zadřené lanko spojky — namazat tukem nebo olejem  
Přetržené lanko spojky — vyměnit  
Prasklé lož. spojky — vyměnit  
Prasklá lamela — vyměnit  
Unášecí prasklý — vyměnit

##### Spojka drhne:

Mastná lamela — vymýt směsí benzín — petrolej  
Prasklá lamela — vyměnit  
Opořebená lamela — vyměnit  
Malá vůle spojky (lanko spojky drhne) — seřidit  
Prasklé ložisko spojky — vyměnit

##### Spojka škube:

Prasklé nitý unášče — opravit  
Špatná vůle pedálu spojky — seřidit  
Ložisko spojky vadné — vyměnit  
Nestejný tlak přítlakových pružin (vyhráté) — vyměnit  
Prasklé pružiny lamely — vyměnit

##### Spojka píská:

Je-li použito kníčkové ložisko, pak potřebuje namazat  
Je-li použito tukové ložisko, pak zjistit, zda není opotřebené nebo není-li poškozena páka spojky

Souhrnně možno říci, že převážnou příčinou poruchy spojky je nesprávné obsluhování spojky a nedostatečná údržba. Spojku zásadně nedržíme vypnutou (křížovatky), nepomáháme v kopci přidržovat vůz spojkou místo ruční brzdou a zásadně řádně spojkou vysklapáváme.

Pokud cítíme, že pedál spojky se vrací pomalu, že odpor pedálu je větší, že pedál při výstapnutí pískne, pak je nutné celý bowden spojky, osu pedálu, závěs lamky a páky lamely vymontovat, vyčistit, namazat. Mnoho majitelů zapomíná mazat osu pedálu (přístupná zespolu vozu, po sejmutí krytu).

Zásadně dodržujeme předepsanou vůli na páce spojky, a to 2 až 5 mm, kterou seřizujeme na lanku spojky přímo u páky spojky (viz předchozí část textu).

Pokud demontujeme setrvačnick, pak si vyznačíme jeho polohu vůči klikové hřídeli, kterou při montáži musíme dodržet. U setrvačnicku kontrolujeme následující míry:

D = 0,5 mm ± 0,1 mm  
D = 0,5 mm ± 0,1 mm  
E = 7,0 mm ± 0,25 mm  
C = 22,5 mm ± 0,1 mm

Výměna setrvačnicku je nutná tehdy, pokud na styčné ploše jsou hrubé rýhy nebo praskliny (vznikají přehříváním spojky). Šrouby připevňující setrvačnick (5 kusů) — obr. 46/4 — utahujeme silou 5 mkp.

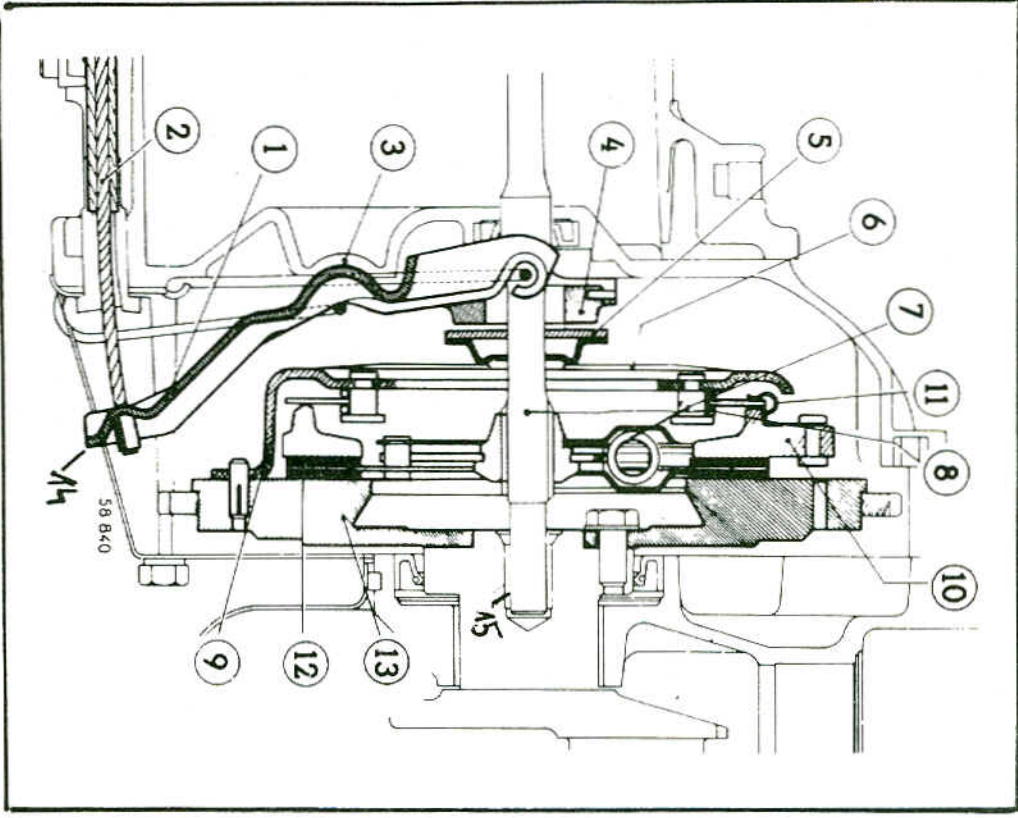
Mnohdy je funkce spojky i řazení značně narušena poškozením silných bloků jak rychlostní skříně, tak i na motoru, dále nárámem na bowden spojky, deformací páky spojky i zadním pedálem. Proto před demontáží spojky a tím i motoru, zkontrolujeme všechna tato místa, tím si ušetříme zbytečnou práci.

Rovněž před koupí náhradních dílů, vliště lamely spojky s obloženími, oznamíme u prodejce číslo motoru, neboť drážky na hřídeli, na které se lamela posouvá, jsou různé — buď 20 nebo 10 drážek. Jinak ostatní díly jsou souhlasné.

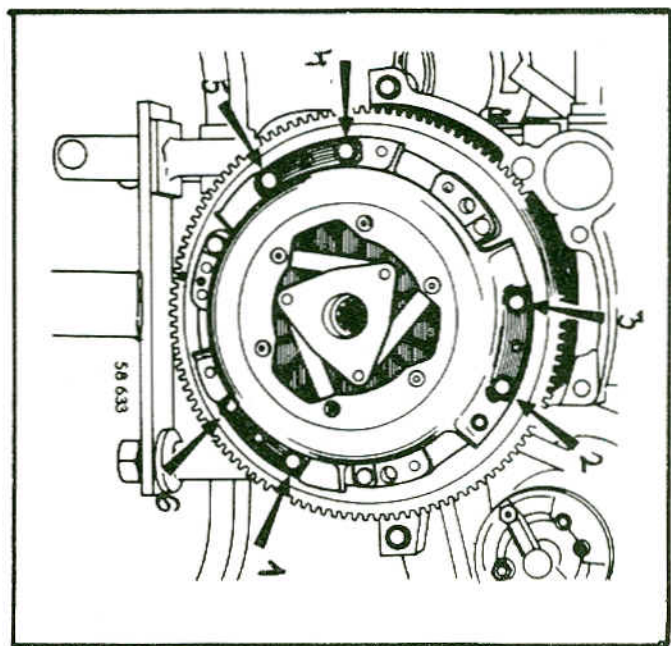
Ště jednodu upozorňujeme, že hlavní podíl na závadách spojky je v činnosti řidiče, dbáme tedy všech předpisů o údržbě spojky a příslušenství i rad, jak jezdit, abychom si ušetřili nepřiměřenou a dosti složitou práci spojenou s opravou spojky.

#### Poznámka:

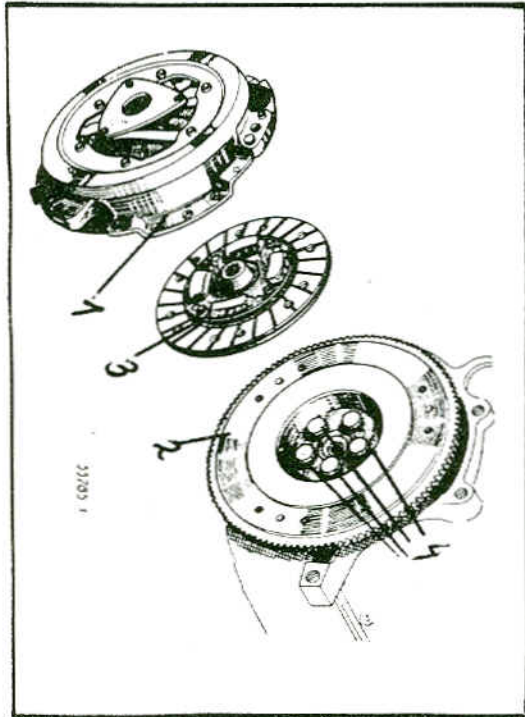
Mimo specifické rozměry pro jednotlivé typy RENAULT, jsou všechny údaje shodné — jak v údržbě, tak i ve způsobu jízdy — pro všechny typy vozů RENAULT.



obr. 44

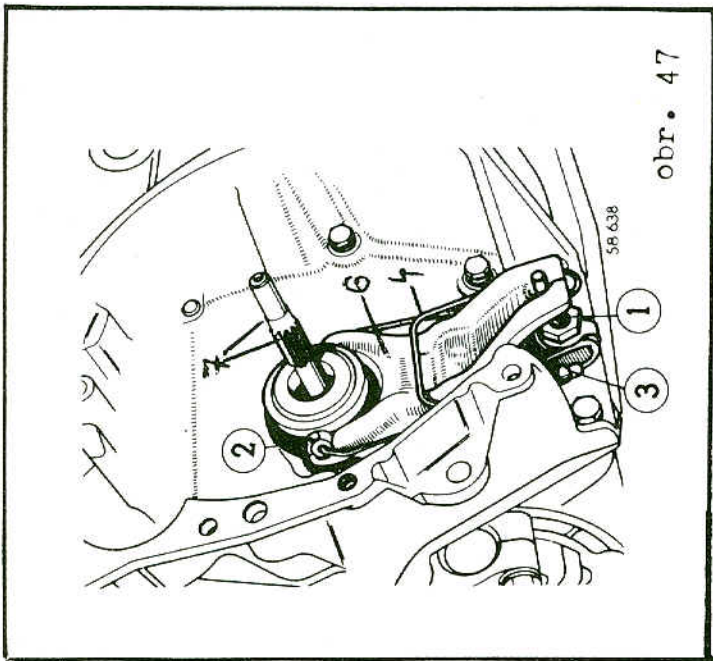


obr. 45



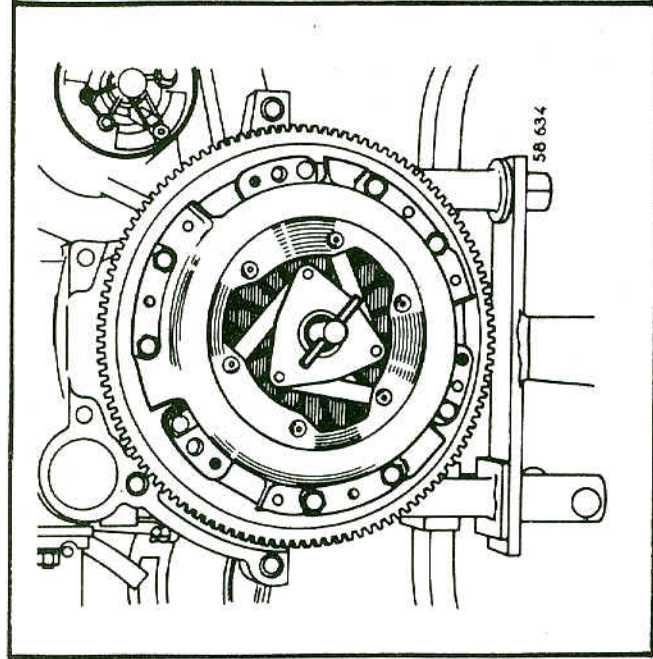
obr. 46





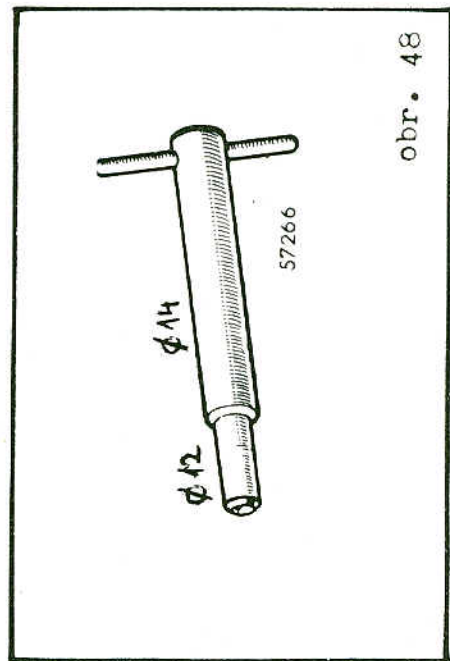
obr. 47

58 638



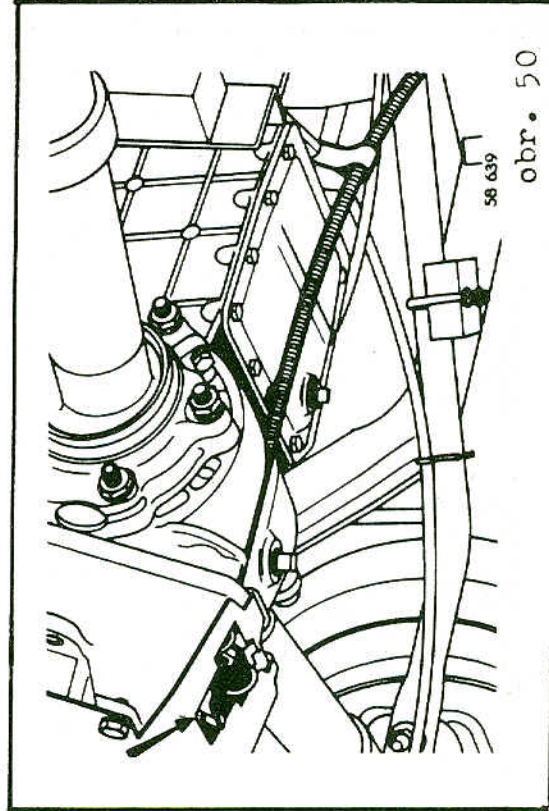
obr. 49

58 634



obr. 48

57266

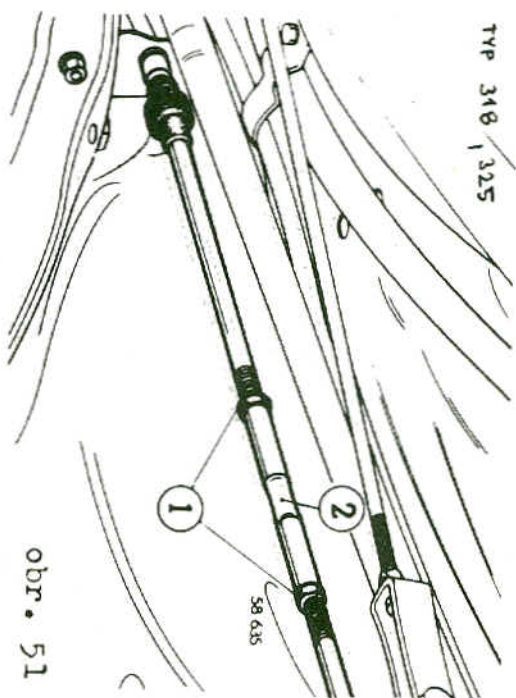


obr. 50

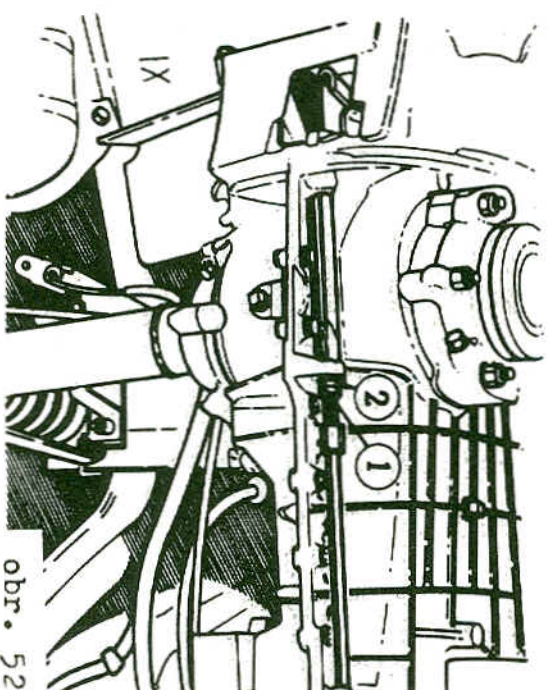
58 639



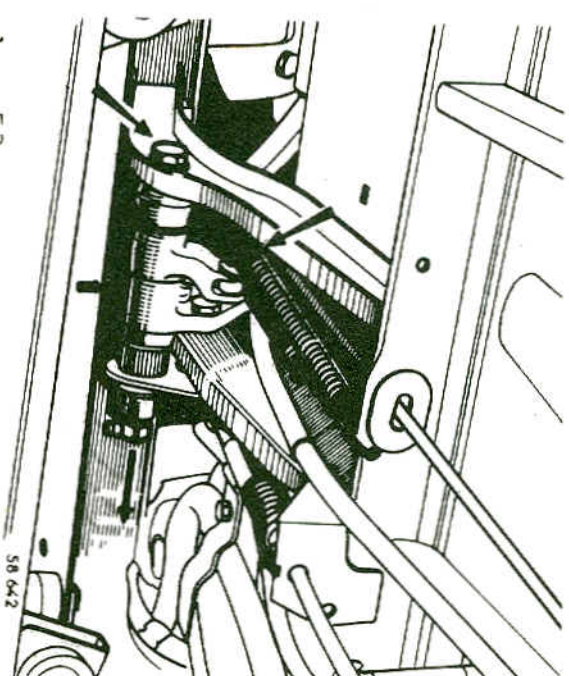
тип 348 / 325



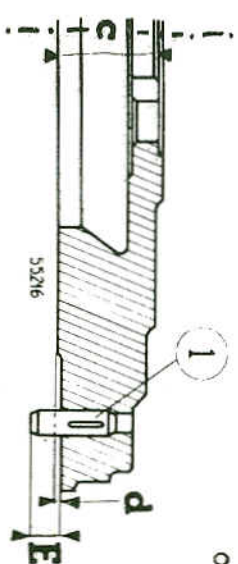
обр. 51



обр. 52

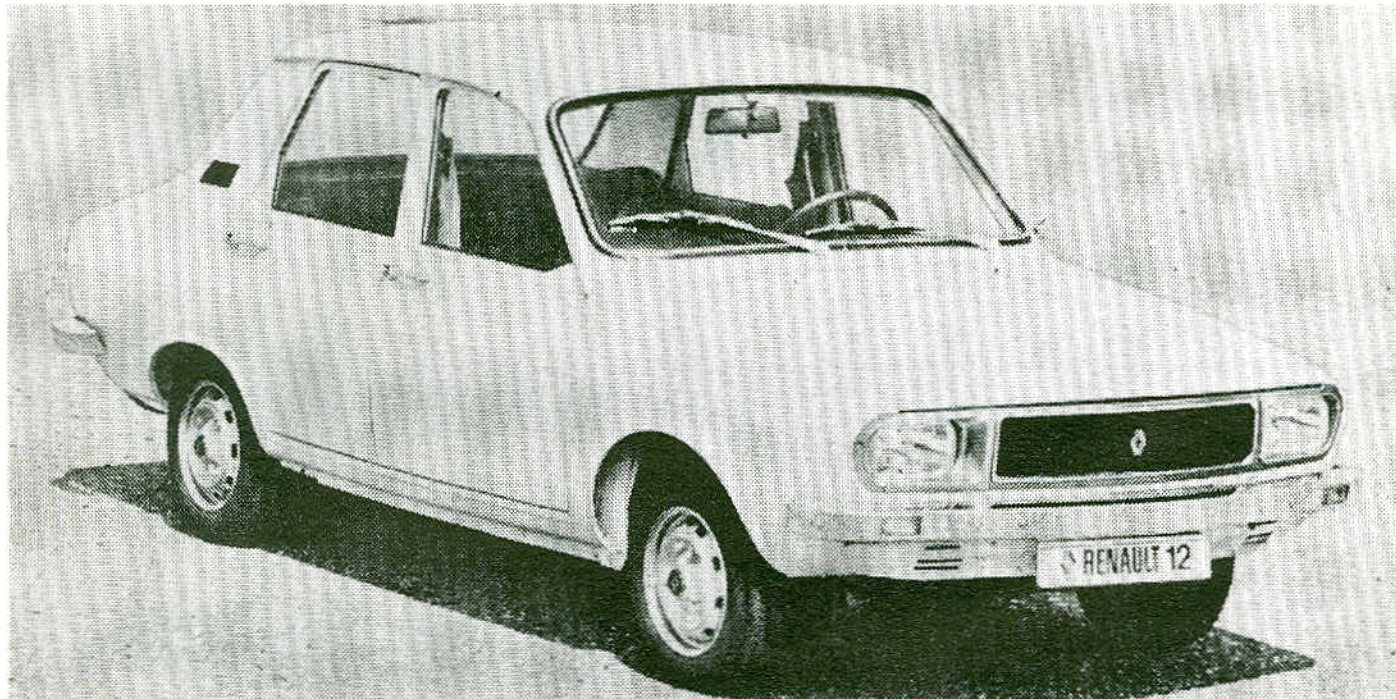


обр. 53



обр. 54





pro povolení pevně utažených níček (třeba u chladiče, benzinové nádrže apod.), která se nedají pouhou rukou uvolnit, doporučuje se obtočit je několikanásobně pásem z gumy nebo obdobné umělé hmoty, případně náhradním klínovým remenem a jejich otočení bude tím menším problémem, čím větší se nám podaří vytvořit obvod víčka za předpokladu, že zvolená bandaž nebude po jeho povrchu klouzat;

začne-li při jízdě chladičí kapalina vřít, nevypínejte motor! Při běhu naprázdno se kapalina dříve ochladí, aby bylo možno opatrně otevřít víčko nalévacího otvoru. Po zastavení motoru přezkoušejte především napětí klínového řeme-

ne, zdali na ventilátoru neprokluzuje. Pokud má vůz žaluzii před chladičem, přesvědčte se, zda nevázne v zakryté poloze. Místní netěsnosti na chladiči lze v případě nutnosti utěsnit pomocí žvýkací gumy, a tak lze dojet k nejbližšímu servisu, kde mají potřebné utěšňovací prostředky;

při prasklé pružině plynového pedálu si lze ve většině případů vy pomocí jednoduchým gumovým kroužkem (například od zapalovací láhve); upevněte proto jednu klíčku gumy na správném konci plynové páky a druhý konec na vzduchový čistič, nebo jiný sroub tak, aby guma byla dostatečně napnutá, takto dojedete celkem spolehlivě až domů nebo k nejbližší dílně;

nepravidelný běh a vynechávání motoru nasvědčují obvykle závadě na svíčkách. Svěpomocně doporučujeme vyhledat vadnou svíčku takto: vytahujte postupně z jedné svíčky po druhé kabelovou nástrčku. Pokud je příslušná svíčka v pořádku, projeví se sejmutím kabelu snížením otáček motoru a zvýšením nepravidelnosti chodu běžícího motoru. U vadné svíčky motor na sejmutí přívodního kabelu nereaguje. Za tmy se pozná vadná kabelová nástrčka tím, že zapalovací jiskra přeskakuje na jejím povrchu. Při této práci se chraňte před přeskočením elektrické jiskry (není však zdraví nikterak nebezpečné), koženými rukavicemi nebo alespoň suchým hadrem!

"ROZUMY"

"ROZUMY"

