



RENAULT

Zpravodaj



AMK SVAZARMU ČSR | RENAULT CLUB PRAHA | ROČNÍK XVIII — 1976

Členská beseda se koná
28. II. 1976 v ZK TESLA,
ČÁSLAVSKÁ 5, PRAHA - VINOHRADY.

Na programu:

- technická poradna
- beseda s Františkem Štastným
- organizační záležitosti
- motoristické filmy.
- barvy a laky na vozech.

Změna programu vyhrazena.



UPOZORNĚNÍ ČTENÁŘŮM:
TUTO ČÁST TECH. TEXTŮ SI LASKAVĚ ZARADTE PŘED PASÁŽ OTIŠTĚNOU V LEDNOVÉM VYDÁNÍ „RENAULT ZPRAVODAJE“!

REDAKCE

BUDEME JEZDIT NA R 16 ZE SOVĚTSKÉHO SVAZU?

Sovětský svaz svou rozlohou, počtem obyvatel a smělymi plány přijatými pro následující období na podporu svého hospodářského rozvoje představuje pro ostatní země cestu k odbytu své výroby netušených možností. V souladu s dlouhotrvajícími odbytovými potížemi, se kterými se světový obchod potýká na tradičních trzích, vyvíjí řada západních firem nemalé úsilí o zachycení na tomto obrovském sovětském trhu s cílem zajištění své účasti při rozvoji sovětské ekonomiky.



Zmíněná odbytová krize se nevyhnula ani automobilovému průmyslu, spíše naopak. Proto mezi firmami hledajícími možnost zakotvení v SSSR jsou především západní automobilky. K těm úspěšným patří firma Renault, která svou aktivní činností dosáhla v poslední době významného úspěchu. Nedávno v Paříži podepsal prezident firmy Renault P. Dreyfus spolu s náměstkem ministra zahraničního obchodu SSSR N. Soucovem smlouvu o dalším pokračování spolupráce, podle níž francouzský automobilový monopol dodá a smontuje zařízení pro licenční výrobu automobilů a zajistí technickou pomoc pro sovětský automobilový průmysl, včetně úseku průmyslových vozidel a traktorů. Uzavřená smlouva, na jejímž plnění se zúčastní i některé další francouzské firmy, je začleněna do smlouvy francouzsko-sovětské ekonomické spolupráce pro období 1975—1979 podepsané v roce 1974, a její finanční objem je možno vyjádřit částkou 1 200 000 000 francouzských franků.

O podobnou smlouvu se SSSR měly zájem i jiné, a ne ledajaké automobilky. Proč tedy Renault? Za prvé již dřívější spolupráce přinesla oboustrannou spokojenost a potom: „Nakupujte u odborníků“, tvrdí jeden z reklamních sloganů. A těmi v Billancourt ve vývoji a výrobě automobilů nepochybně jsou. —Mat

RENAULT

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 ukopisy redakce nevrací.

Výzva našim čtenářům ke spolupráci při tvorbě časopisu.

S cílem obohacení našeho časopisu chceme v letošním roce otiskovat původní články našich čtenářů zaměřených na téma: **Dovolená s automobilem.**

V rámci této rubriky budeme zveřejňovat zkušenosti a zážitky získané při vašich cestách v tuzemsku a v zahraničí formou cestopisných článků.

Obrácíme se na vás se žádostí o spolupráci. Zaslějte redakci příspěvky o cestách, které jste uskutečnili se svou rodinou nebo přáteli. Pro vaši pomoc uvádíme jako vodítko některé základní body, které by tyto cestopisné články měly obsahovat, které však nejsou závazné a budou vždy přizpůsobené podmínkám navštíveného místa nebo země:

1. Nejvhodnější čs. hraniční přechod. Vizové a celní zvyklosti v navštívené zemi, resp. v tranzitních zemích.
2. Kilometrové vzdálenosti. Stav silnic, poplatky na cestě (při použití dálnice apod.), zvláštnosti dopravních předpisů.
3. Benzín. Druh vhodný pro Renaulty — cena — způsob čepování — vzdálenosti mezi jednotlivými čerpadly.
4. Ubytování po cestě a na místě. Možnost volného stanování, v kempingu, v hotelu — ce-

nové relace. Doporučené kempy — platnost karnetů (slevy).

5. Stravování — cenové relace — nutnost některých potravin z domova.
6. Zkušenosti z provozu vozidla — poruchy — doporučené náhradní díly, případně cenové relace v opravárnách a jejich technická úroveň.
7. Co nám pobyt dal — doporučená místa k návštěvě, prohlídce atd.
8. Některé zajímavé příhody, kuriosity, osobní postřehy apod.

Z uvedené osnovy je zřejmé, že smyslem těchto článků bude podělit se s ostatními čtenáři o zkušenosti, které jste na uskutečněné cestě získali jako řidič a turista; neboť mnohdy tyto informace konkrétního uživatele nelze získat v žádných prospektech a brožurách cestovních kanceláří. A když navíc k této informativní části článku přidáte i něco osobních zážitků a postřehů, bude náš časopis a všichni společně obohaceni o poutavou rubriku, obsahující náměty k zamyšlení na naší vlastní dovolenou nebo alespoň poznání zajímavých míst očima přímého účastníka!

Máte-li pocit, že byste samostatný článek nezvládli — nevádí — pošlete nám alespoň vaše poznámky k jednotlivým bodům osnovy a redakce je již upraví do čtenářské formy.

Těšíme se na vaši spolupráci!

Dnes uveřejňujeme první článek:

S RENAULTEM DO TURECKA

ING. TOMÁŠ VŠETEČKA

Než přijde doba, kdy nastane „dovolenové“ putování motoristů za sluncem, horami, mořem nebo poznáním, uplyne ještě hodně týdnů, ale pár vzpomínek na cestu uskutečněnou Renaultem člena našeho klubu může nám tu dobu přiblížit nebo snad se stát i námětem pro vaši dovolenou.

Turecko bylo cílem naší cesty snad proto, že je snadno dosažitelné vozem a je zde již silně patrný vliv orientu. Před cestou jsme toho o Turecku věděli minimálně, a tak mapa zakoupená v SNTL a pár poznámek o zajímavých místech a památkách vypsanych z knížek v městské knihovně (budu je uvádět v závorkách za názvem příslušného města) byly základem a trasa pak vznikla spojením těchto míst velkou smyčkou, jejíž začátek a konec byl na hraničním přechodu mezi BLR a Tureckem.

Administrativní příprava cesty je velmi jednoduchá, neboť až do Turecka jedeme zeměmi, které pro Čechoslováky nevyžadují transitzní víza (pouze předložení výjezdní doložky s pasem) a tak vlastně podáním žádosti o vstupní vízum u Tureckého zastupitelství a 14denním čekáním, než se příslušné razítko octne v pase, se vše vyřídí. Pro zjednodušení placení benzínu jsme si v Autoturistu zakoupili blokové poukázky na bulharský benzín, dále zelenou kartu a karnet (mezinárodní doklady vozidla na 6 týdnů 170 Kčs).

Materiální příprava spočívala v nákupu vhod-

ných potravin nepodléhajících v teple zkáze a shromáždění nutných cestovních potřeb jako spací pytle, židličky, stolek, vařič, kanistr na vodu a drobné osobní potřeby. Pro vůz jsme si nebrali žádné náhradní díly, neboť většinou se porucha týká věcí, kterou s sebou nemáme, a tak jsme pamatovali jen na olej, láhev destilované vody a kanistr na benzín pro všechny případy.

K hranicím Turecka jsme jeli nejkratší cestou přes Bratislavu, Budapest, Szeged, Bělehrad, Niš, Sofii, Plovdiv a pak už to byl jen kousek k hraničnímu přechodu Svilengrad — Mustafa-pasa. Tuto část cesty po výborných silnicích v délce 1817 km jsme pohodlně ujeli za tři dny. Veškeré celní formality včetně bulharských probíhají rychle a bez problémů, pouze v řadě vozidel jsme čekali, až na nás přijde řada k odbavení. Vjezdem do Turecké celnice se mění dosavadní průběh odbavování především proto, že k odbavení vozidel už se nestojí fronta, ale vozidla si na zaparkování hledají místo bez pořadí, ladu a skladu. Dalším překvapením je, že vůbec nikoho nezajímá, že tam stojíte a u výjezdu z obrovitého celního prostoru je závara, kde po kontrole, že máte již vše odbaveno, vás pustí dále. Do té doby tam můžete být snad jak dlouho chcete. Sami tedy začnete pátrat, kdo by vám dal razítko do pasu, kdo vám orazítkuje karnet a nakonec, kdo celně prohlédne váš vůz. Protože všude se vůbec ne-

spěchá a také je vždy před úředním fronta hluchých arabů vracejících se kdoví odkud, je vyloučeno něco chtít urychlit, a tak obrnění trpělivostí teprve po dvou hodinách dosáhneme zvednutí celní závory. Po chvíli jízdy jsme v EDIRNE (Selimiye moschee) a po dalších 258 km v INSTANBULU (Topkapı museum, Blau moschee, Hagia sophia moschee, Süleyman moschee a Basar). Než vůbec jsme se dostali k prohlídce, zjistili jsme, že Istanbul je především obrovitý blázinec na ulicích, který se neřídí žádnými dopravními předpisy, na které jsme zvyklí, ale zato pořád se troubí. Nemůžete čekat ukazování směru jízdy, zásady o přednosti, prostě vůbec nic. Přitom ale ulice jsou napěchovány vozidly a všichni řidiči jsou dravci. Přesto všechno to fungovalo bez havárií, a tak i my jsme se psychicky zdeptáni proplekli na parkoviště ve středu města. Dva dny jsme prohlíželi zajímavá místa a vydrželi v tom pekelném troubícím kolotoči. Pak už jsme moc rádi přejeli nový most přes Bospor, dlouhý 1074 m (bez podpory) a vysoký 64 m nad mořskou hladinou a byli jsme v Asii.

Po malé chvíli jízdy ze silnice ubývá vozidel i dopravního ruchu a brzy je provoz opravdu minimální a takový již zůstává po celou další naši cestu. Protože ani zde neplatí žádné dopravní zásady, je třeba i nadále zachovat ostražitost a být připraveni reagovat na zcela nezvyklé události.

Z ISTANBULU jsme jeli na IZMIT. Zde jsme udělali kratší zastávku na BURSU, kde jsme navštívili „zimní středisko“ na hoře ULU DAG (2543 m) a pak už přímo na IZMIT, BOLU a ANKARU, což bylo 481 km, při zastávce na ULU DAG 690 km.

ANKARA (archeologické muzeum, Hacı-Bayram moschee, Säule des Julian a Gençlik park), turecké hlavní město, kde velmi zajímavá je i návštěva obrovského a jediného obchodního domu, který na rozdíl od běžných obchodáků ve svém nitru skrývá stovky samostatných malých krámků s velkým množstvím normálního zboží i nepředstavitelného haraburdí. Z Ankary jsme jeli na AKSARAY, přičemž po cestě jedeme řadu kilometrů podél solného jezera TUZ GÖLU, kde ze solných pláží si můžete odebrat zásobu soli podle vlastní úvahy a nechat se při koupání vznášet vodou, které moc hustoty nechybí, aby se po ní dalo takřka chodit.

V AKSARAY jsme obořili na NEVSEHIR a dále do GÖREME (zcela světově ojedinělé přírodní útvary) a pak dále přes NIDGE na ADANU (238 km). Tuto cestu jsme úmyslně volili po venkovských silnicích, neboť v této části Turecka a prakticky v celém východním Turecku máme pocit, že jsme se vrátili do 14 až 15 století, je to obrovská exkurze do minulosti. Fotografovat je možná pouze úplně nepozorovaně a nocovat výhradně ve větších městech, jízda za šera a v noci zcela vyloučena. Samozřejmě nejen zde, ale prakticky celá asijská část Turecka, kde jsme projížděli, byla nabita poznáním a skutečnost přesahovala i naše nejbudnější představy.

Z ADANY jsme se vraceli podél Středozemního moře na ANTALYA (503 km) přes řadu pozoruhodných míst SILIFKE, MANAUGAT, SIDE, PERGE, ASPENDOS (!). V celém úseku vede

silnice podél moře a hornatá krajina se střídá s obrovskými banánovými plantážemi a prakticky celá délka pobřeží je lemována překrásnými písčnými plážemi a zátokami s řadou polorozpadlých pevností z dob velmi dávných. Z ANTALYE jsme jeli na DINAR, DENIZLI, kde jsme udělali kratší zastávku na PAMU KKALE (antické lázně a především mimořádný přírodní úkaz) a pak dále do EFESU (!). Potom ještě v okolí jsme navštívili vzácné památky u PRIENE, MILET, DIDYMA a pak už jsme dorazili do IZMIRU (z Antalye 590 km). V IZMIRU (Kadifeli, Agora) jsme celý den strávili prohlídkou staré části města, která je jedním velkým tržištěm a pro nás pak nezapomenutelným zážitkem.

Z IZMIRU jsme dále pokračovali na CANAKKALE (352 km), po cestě navštívili BERGAMA a TROJU (!).

V CANAKKALE jsme se trajektem převezli přes Dardanelskou úžinu a přes EDIRNE jsme zase přijeli po čtyřtýdenním putování na Tureckou celnici. Odbavení směrem do BLR bylo podstatně rychlejší než při vjezdu, ale zase jsme se hodně naběhali než se zvedla příslušná závora. Cesta zpět stejnou trasou proběhla bez problémů a tak doma jsme konstatovali, že máme za sebou celkem 6422 km bez jakékoliv poruchy. Podrobnější popis výjimečnosti památek nebo všech zajímavostí by značně přesáhl rozsah našich možností a tak závěrem jen stručně několik nutných drobností.

Vízové a celní zvyklosti na všech hraničních přechodech mimo tureckého jsou obdobné, jako když jedete třeba na krátký výlet do NDR. Potřebné hlavní vzdálenosti mezi jednotlivými místy jsem uvedl dle skutečného odpočtu kilometrů na tachometru. Poplatky, které jsme platili = 7 DIN v Jugoslávii za průjezd horskou silnicí těsně před hranicemi BLR, dále 8 TL za přejezd mostu přes Bospor a 13 TL za trajekt přes Dardanely. Vstupy do památek, muzeí atd. jsou 2–5 TL (v Asijské části většinou návštěva bez poplatků), parkování zdarma. Benzín stojí 1,53 TL normal (83 okt) a 1,65 TL special (93 okt), pumpy jsou umístěny ve vzdálenostech, že se nemusíme obávat, abychom nezůstali viset bez benzínu. Protože se ale těžko domlouvá s obsluhou, osvědčilo se nám tankovat za ucelenou část peněz (předem jsme si spočetli, kolik asi do nádrže lze doplnit a kolik to bude dělat TL), kterou jsme obsluze před tankováním předložili.

Autokampů je velmi málo a jsou převážně jen u velkých měst jak ve vnitrozemí, tak u pobřeží. Jinak volně lze tábořit a stanovat u moře i jinde jak se vám líbí, jenom je potřeba při každé příležitosti doplnit zásobu pitné vody, která není dlouhé úseky cesty k dispozici.

Ceny hotelu od 20–250 TL podle kategorie hotelu a vybavení pokoje (platí pro 2lůžkový pokoj).

Oficiální kurs je 100 DM = 525 TL.

Počasí je velmi spolehlivé a pro nás až příliš teplé, ve voze za jízdy bylo běžně 30–33 °C a ve stínu teplota v létě dosahuje 45 °C, průměrná roční je uváděná jako +20 °C.

Moře je čisté a teplota vody byla 27–29 °C.

Turistický ruch v asijské části úplně minimální, trasa popsané cesty, mimo podél moře (zhruba

1/2 cesty), vedla dále pustinami prerijského typu, divokými horami a překrásnými údolími s bohatou vegetací a čistými bystrinami. V malé části pak i úrodnou zemědělskou krajinou. Jídlo v malých hospůdkách občas se poděl cest vyskytujících je levné, dobré a vždy před vámi na ohni připravované. Ovoce podle druhu levné až velmi drahé (jablka). Nákup potravin ve větších městech bez problémů. Ceny zboží jsou často uvedeny na cenovkách a sluší se smlouvat rukama nebo jak chcete, přičemž základní cenu vždy dokážete upravit

o 1/3 ve váš prospěch, domorodci až o 1/2, neboť nejsou odkázáni jen na ukazování. Mimo potravinářské a zelinářské obchody se smlouvání děje při kávě nebo čaji (v režii prodávajícího) a vždy beze spěchu (!) a nutno upozornit, že smlouvat patří ke zdejšímu zvyklostem, prostě sluší se to. Celou cestu bylo na co se dívat, co fotografovat, ani o překvapení nebyla nouze a tak i delší denní etapy v tom teple nepůsobily únavně. Mohu vám návštěvu Turecka jako tip na některou příští dovolenou jen doporučit.

INZERCE ● INZERCE

PRODÁM RENAULT 8 — po havárii na součástky (hnutá karosérie) — před havárií celková GO.

LADISLAV PŘIBYL,

PRODÁM NA RENAULT 8: levé přední dveře mírně poškozené, 2 kusy zadních per (spirál), držák přední kapoty pravý, těsření pod želvou (vodní pumpy), montážní kolíčky na R8 a autoplachtu na zakázku na R8. Dále 4 pneumatiky Barum Radial 155X15 — ojeté, vhodné k protektorování — levně.

IVAN KRALIK

141 00 Praha 4-Spořilov II
telefon: 76 29 20

PRODÁM NA RENAULT 12 (nebo DACII): zahrádku na střeše, originál konzole pro autorádio s reproduktorem, brzdové destičky, příhrádku na přístrojovou desku a dveře, držák kazet pro magnetofon, originál cyklovač střecha, barvu (blanc 355), klínový řemen, žárovky a další drobnosti.

DR. JAN KRUPKA,
telefon — byt: 24 82 33,
zaměstnání: 22 84 41 l. 420

KOUPÍM NA RENAULT 4CV originál hlavní a ojniční ložiska na kliku na 1. až 3. převrus. Dohoda jistá. KOLEGOVÉ, POMOZTE!

ALOIS HENDRICH

Prodám na CV 4:
motor po GO,
rychlostní skříň,
kulové čepy,
pěra,
kompletní řazení
a jiné.
Vil. Kundlák

KOUPÍM „R8“ V DOBRÉM STAVU.

PRODÁM NA R5-DAUPHINE MNOHO NÁHRADNÍCH DÍLŮ.

280 02 ROZDOLNÝ

**Cena inzerátu: poštovní známky
v hodnotě 5,— Kčs**



POZOR — od 1. 1. 1976 děti ve věku do 12 let na zadní sedadlo!

PŘEDJÍZDĚNÍ NEPRERUŠOVANÝCH

KOLON

skládající se z mnoha vozidel náleží často k nebezpečným situacím, mnohdy doprovázeným nehodami. Příčinou toho je téměř vždy předpisům odporující počínání předjíždějícího řidiče. Dopravní předpisy zakazují jednoznačně předjíždění vždy, kdy by ostatní uživatelé silnice a zejména protijedoucí mohli být ohroženi nebo omezeni, a když řidič předjíždějícího vozu nemůže bezpečně zjistit, že se bude moci po dokončení předjížděního manévru bezpečně zařadit do proudu, aniž by tím ohrozil nebo nějak omezil řidiče ostatních vozů a konečně, při nedostatečné viditelnosti.

Z těchto zákonných předpisů lze odvodit, že větší počet vozidel jedoucích v seřazené koloně se smí předjíždět jen tehdy, když řidič může bezpečně zjistit, že jeho vůz bez ohrožení nebo omezení jiných vozů bude schopen se opět zařadit; za takové nepřípustné omezování je nutno pokládat již to, že některý z ostatních účastníků provozu bude nucen použít brzd nebo provést vyhýbací manévr.

Pro předjíždění kolon vozidel platí proto zásada, že předjíždění je jen tehdy předpisově správné, když lze dohlédnout až na konec všech v koloně jedoucích vozidel.

Kdo chce za těchto okolností předjíždět, musí si být vědom toho, že

během předjíždění jej mohou potkat překážky a zvýšené nebezpečí. Nepřípustné je proto tak často pozorovatelné počínání, že řidič nasadí k předk náhlému zabrzdění a narušuje tím předepsanou bezpečnostní vzdálenost mezi mnoha vozidly. Takové počínání nejen že odporuje dopravním předpisům, ale lze jej kvalifikovat jako bezohlednost první třídy.

Jízda kolony, jejíž konec nemůže spatřit, a při objevení se vozidla v protisměru vynucuje si zpětné zařazení do bezpečnostní mezery v koloně. Tím ovšem nutí nejednoho z řidičů, jedoucích disciplinovaně v řadě,

NESERIZENÉ BRZDY

AKUTNÍM NEBEZPEČÍM

Brzdy, které táhnou vůz k jedné nebo ke druhé straně, jakmile se na ně šlápne, představují při vlhkém zimním a jarním počasí zdroj nebezpečí první třídy. Protože dříve, než řidič přerušovaným brzděním a vyrovnáním vozu řízením něco dokáže, již dávno může dojít k vážné nehodě. Z těchto důvodů radí odborníci s veškerou náležitostí, abyste si dali co nejdříve přezkoušet stav brzdového obložení a celkovou účinnost brzdového systému. Špatně seřazené brzdy mívají obvykle příčinu v zaolejovaném nebo nestejnoměrně opotřebeném brzdovém obložení nebo ve vážnoucím pístu v brzdovém válečku kola (v takzvaném prasátku). Při opravě se nedoporučuje výměna obložení nebo brzdového válečku, jen na jediném kole, ale vždy minimálně na obou kolech téže nápravy, ne-li už na všech čtyřech kolech. Seřizováním funkce ojetého obložení tak, aby odpovídalo novému obložení na protějším kole, se toho obvykle již mnoho nedokáže. I když nepochybuje o technické zručnosti valné většiny členů našeho klubu, doporučujeme všem, kteří mají i ty nejmenší pochybnosti o výsledku svého díla, aby opravu a seřízení brzd přenechali plně kvalifikovaným odborníkům, protože na funkci brzd bezprostředně závisí nejen stav jejich vozu, ale mnohdy i zdraví a život jich samotných a ostatních uživatelů silnic.

Jisté nepravdivosti ve funkci brzd lze na voze zjistit i tehdy, projede-li řidič hlubokou kaluží a namočí-li tím styčnou plochu bubnů nebo disků s brzdovým obložím. V tomto případě je však tato závada poměrně snadno odstranitelná: několikrát silné zabrzdění obvykle k vysušení brzd postačí, a tím je zjednána trvalá náprava.

ZPRÁVY Z NAŠÍ DÍLNY

Vážení přátelé, blíží se pomalu jarní období a tím také doba zahájení dalších prací na naší dílně. Cílem je dokončení hlavního objektu, tj. vlastní dílny v době co nejkratší tak, abychom mohli zahájit prohlídky vozů.

Na dílně je třeba provést tyto následující práce:

1. Zboření přístavku u kuchyňky, vykopání základového pasu pro obvodovou zeď a jeho zabetonování.
2. Vyzdění čelních stěn dílny a přístavku s osazením vrat a jejich omítnutí.
3. Provedení střechy nad přístavkem a utěsnění styku zkruží „Čejky“.
4. Vybetonování podlahové plochy v dílně a její začištění.
5. Provedení el. instalace.
6. Vnitřní povrchová úprava.
7. Zboření zbývajících částí kůlen.

Po provedení těchto prací je možné zahájit provoz vlastní dílny.

Dále nás čeká dokončení oplocení včetně vjezdových vrat, aby byl objekt uzavíratelný.

V přístavku dílny vybudovat fekální jímku a WC.

Na objektech klubovny a zimní dílny opravit střechu, opravit rozbitá okna, dát konečnou podobu podlahám, dokončit elektroinstalaci a vymalovat.

Sehnat pár židlí a stůl, aby schůze výboru mohly probíhat v klubovně, aby se u členů výboru vytvořil mateřštější vztah k celému dílu.

Dalším úkolem je postavení venkovní rampy a pak již provádět jen zušlechťovací činnost, jejíž termín dokončení je nutno položit do daleké budoucnosti, neboť zlepšovat a upravovat je stále co.

Tímto přehledem se ti, kteří se v loňském roce zúčastňovali brigád, jistě nenechají odradit a věřím, že mnozí z vás, kteří zde ještě nepřiloužili ruku k dílu, přijdou pomoci alespoň ze zvědavosti. Práce je zde dobře honorovaná a za každou odpracovanou hodinu se započítává 60 minut.

Se zahájením prací počítáme v březnu a naší snahou bude pracovat s přibývajícím dnem i ve všední dny odpoledne, abychom dali příležitost vyniknout i těm, kteří o sobotách šlechtí své bungalovy.

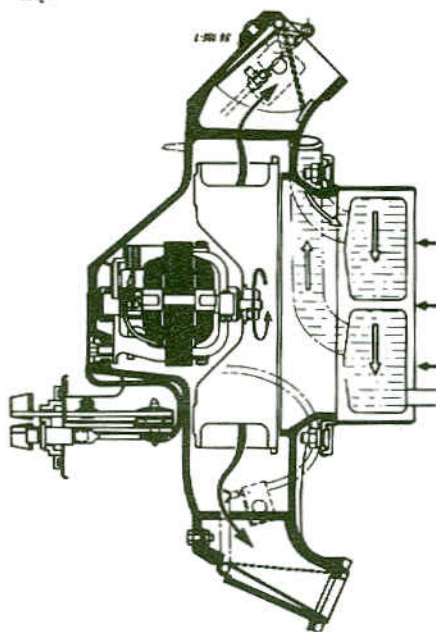
Na konec malý přehled těch, kteří v loňském roce odpracovali největší počet brigádnických hodin:

ing. Nakládal,	Jeřábek,
bratři Petržalové,	Svoboda,
Pajer,	Hübl,
Filinger,	Brychta,
Mayer,	ing. Matějček,
Pron,	Šaffek.

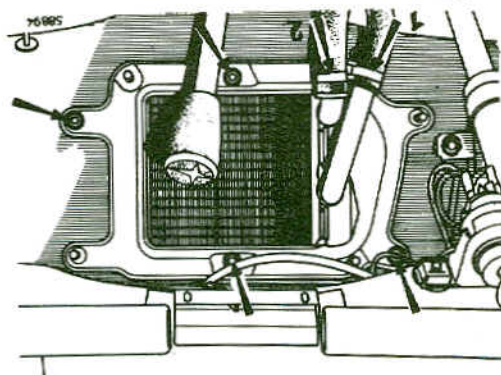
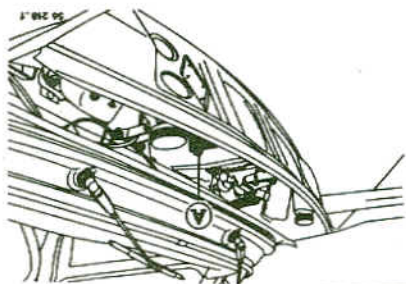
Upozornění odboru evidence členů!

Loňského roku již vystavené „Osvědčení Ústředního automotoklubu“ pro cesty do zahraničí platí i letos po zakoupení známky v ceně 20.— Kčs. Nová osvědčení se budou vydávat po vyplnění žádosti a zaplacení 20.— Kčs v hotovosti. Tiskopisy budou k dispozici u prezence na únorové besedě, která se bude konat 26. 2. 1976.

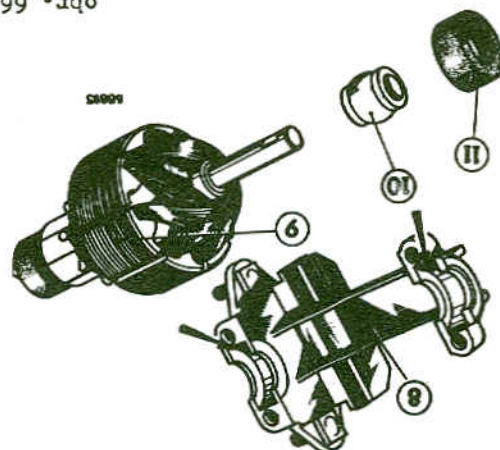
Ještě je mnoho členů, kteří si neodebrali nové průkazy Svazarmu. Zadáme všechny, kterých se to týká, o vyzvednutí na únorové besedě. Poslední příležitost! Podle směrnic ÚV Svazarmu je nutné odebrat průkaz osobně a převzít podpisem na soupisovém archu.



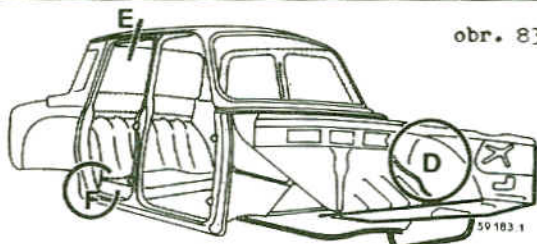
89 • 190



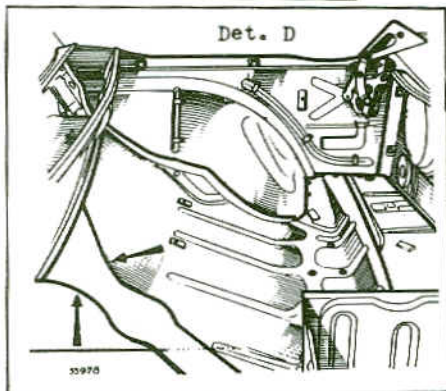
99 • 190



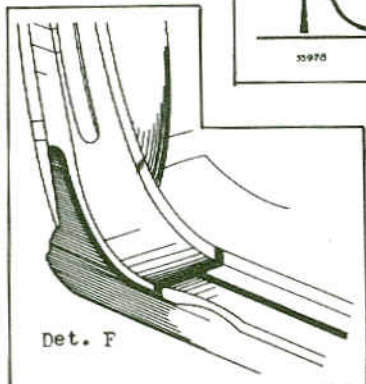
obr. 83



Det. D



Det. F



TOPENÍ — VĚTRÁNÍ — CHLAZENÍ

Protože se jedná o jednoduché montáže a obrazový materiál, který máme k dispozici je dostatečně názorný, omezíme se v následujících textech především na obrázkové části.

Na obr. 55 je znázorňeno schéma topení a větrání.

VENTILÁTOR TOPENÍ

Demontáž ventilátoru topení

1. Odšroubujeme krycí plech (obrázek 56/6), krycí rámeček (obrázek 57/1, 2),
2. odšroubujeme šrouby (obr. 58/1, 2, 3, 4, 5),
3. pro snazší manipulaci odpojíme panel pro ovládání topení a větrání (obr. 59, 60, 61),
4. demontujeme dále těleso větráku (obr. 62),
5. odšroubujeme motorek větráku (obr. 63),
6. na motorku (obr. 64) můžeme zkontrolovat uhlíky (obr. 65),
7. nebo motorek dále demontovat a namazat ložiska (obr. 66),
8. pokud chceme zkontrolovat či opravit radiátor topení, povolíme hadicové svorky (obr. 67/1, 2), a odšroubujeme šrouky připevňující radiátor (obr. 67).

Montáž ventilátoru topení:

Opačný postup demontáže.

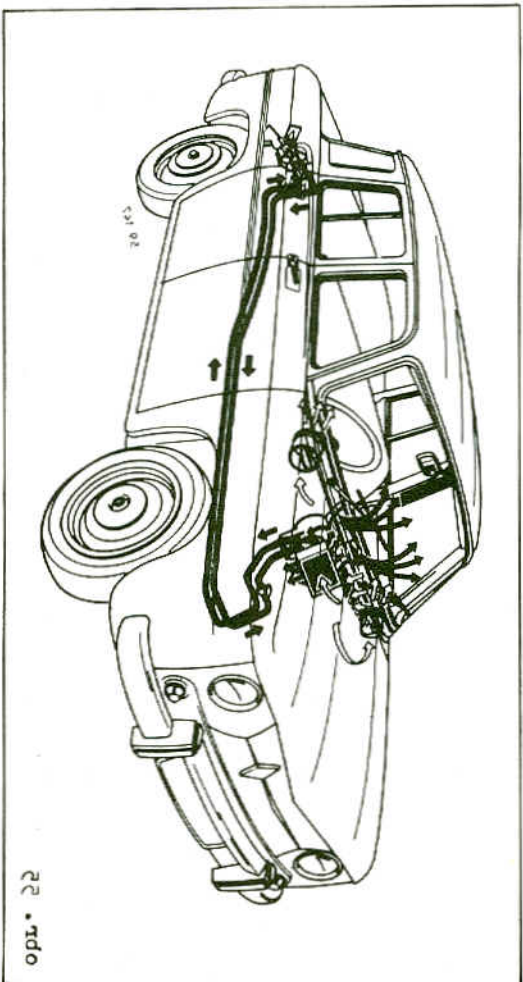
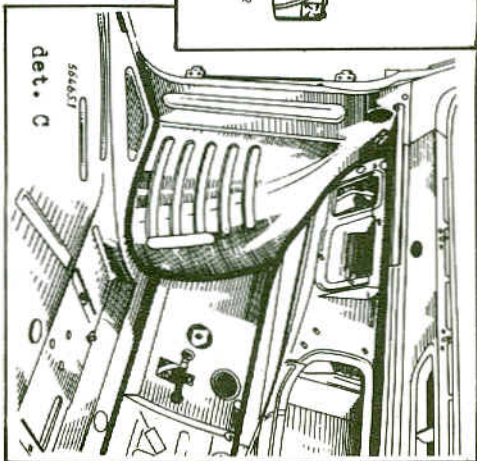
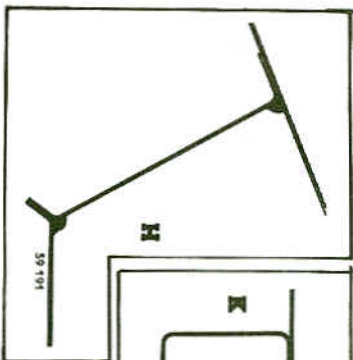
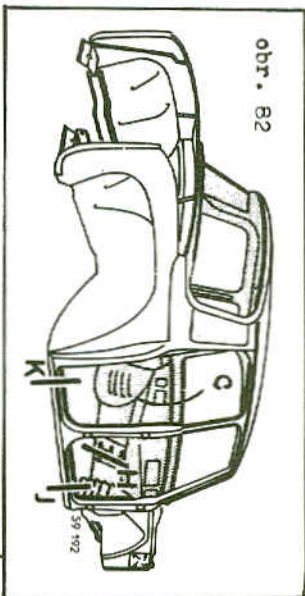
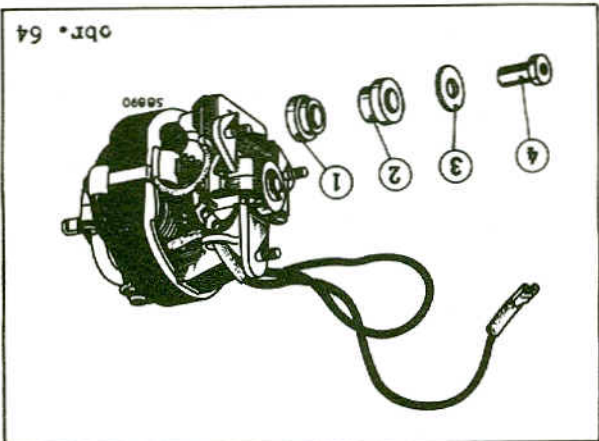
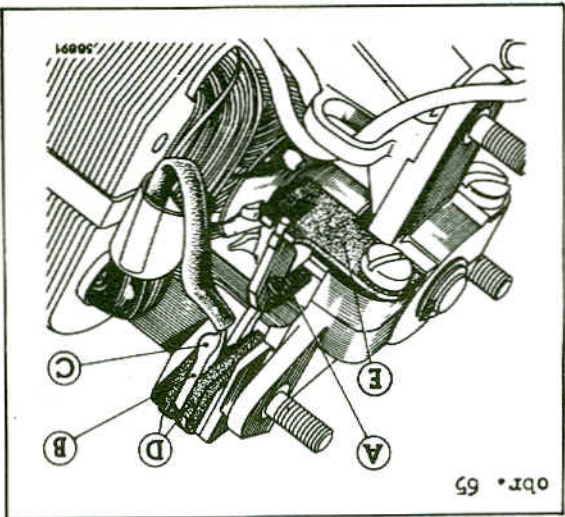
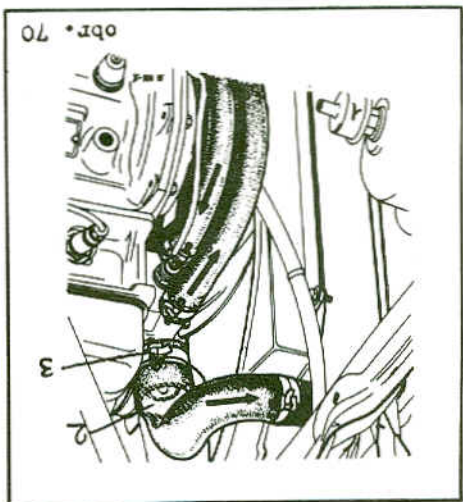
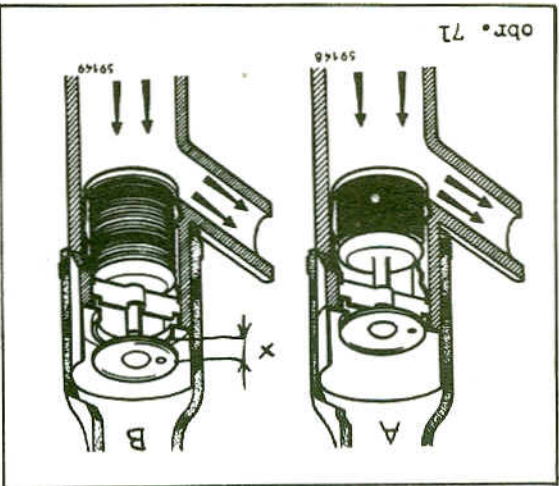
Všeobecné informace:

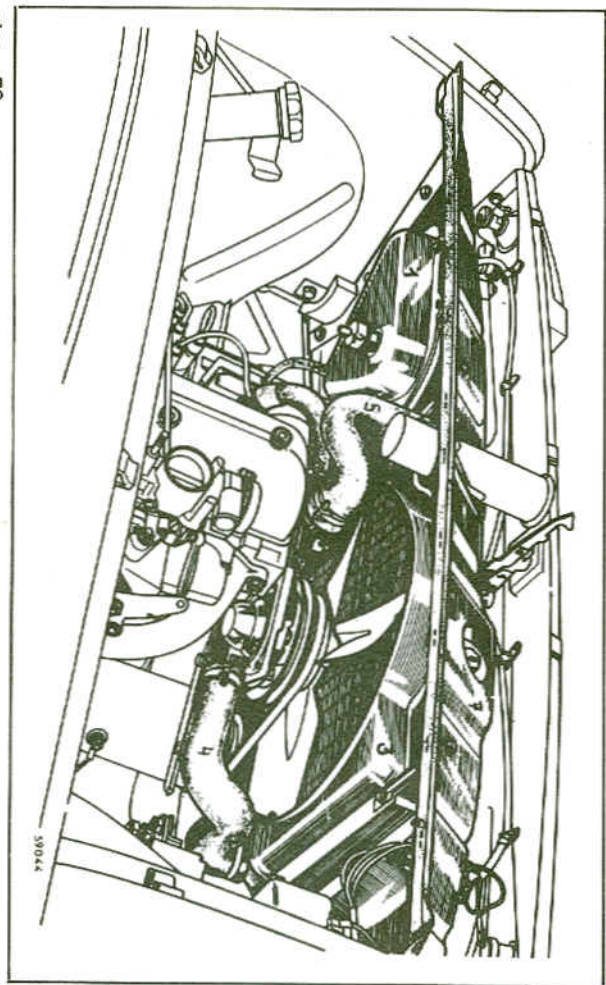
Při popsání práci nejsou na nás připraveny žádné zvláštní chytáky.

ale nezapomeňme odpojit před demontáží baterii a pokud demontujeme i radiátor, pak před povolením hadicových svorek (obr. 67/1, 2) nějakou vhodnou svorkou skřípnout hadice, aby nedošlo ke zbytečnému úniku kapaliny a abychom hlavně nemuseli vypouštět kapalinu z celého okruhu. Před skřípnutím hadic nezapomeňme na odfouknutí případného tlaku v chladicí soustavě u skleněných nádob vyrovnávací nádržky povolením šroubového závěru nádoby nebo u kovových nádob povolením (klíčkem 17), pletakového ventilu (obr. 70/1). Po montáži celého kompletu odvzdušníme radiátor topení šroubem (obr. 68/1). Pro lepší pochopení funkce, prohlédněte si před zahájením práce text (obr. 69).

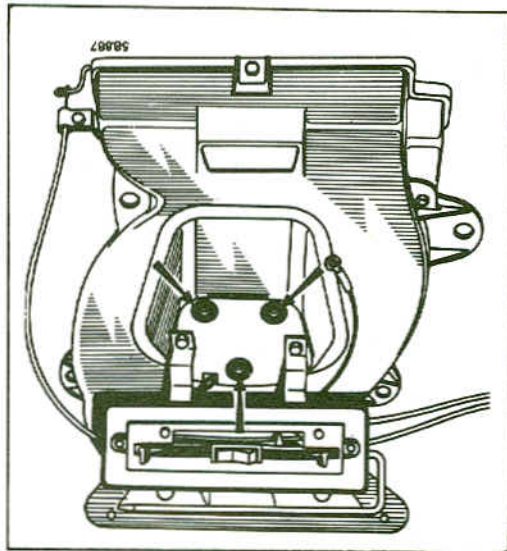
ZÁVADY — nejběžnější:

1. Pískání motorku větráku, případně jeho velká hlučnost — odstraníme namazáním ložisek, výměnou případně zabroušením uhlíků.
2. Unikání kapaliny někde u radiátoru, objevuje se jako občasné kapání na podlahu v místě pedálu plynu — odstraníme ve většině případů dotažením páskových svorek hadic topení v místě nasazení na radiátor (obr. 67/1, 2).
3. Těžce jdoucí kohout topení (obr. 58/5) — rozebrat a namaznout (A 00).
4. Těžce jdoucí lanovody (obr. 59/1, 2) znesnadňující regulaci — opět odpojíme ve svorkách a řídkým olejem promažeme.

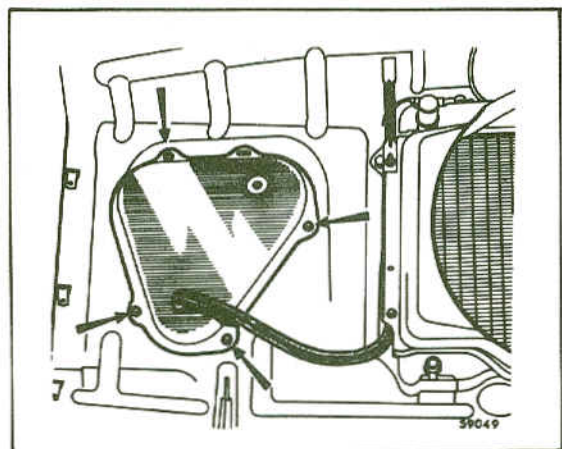
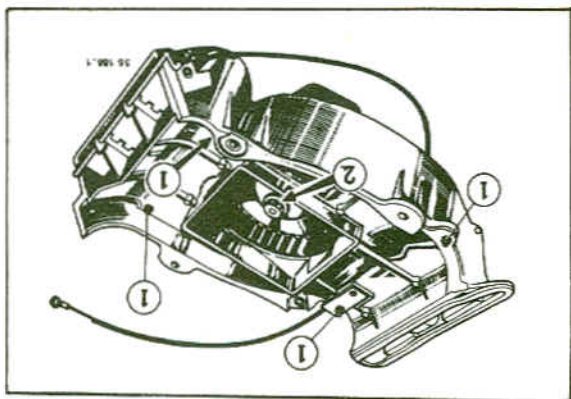




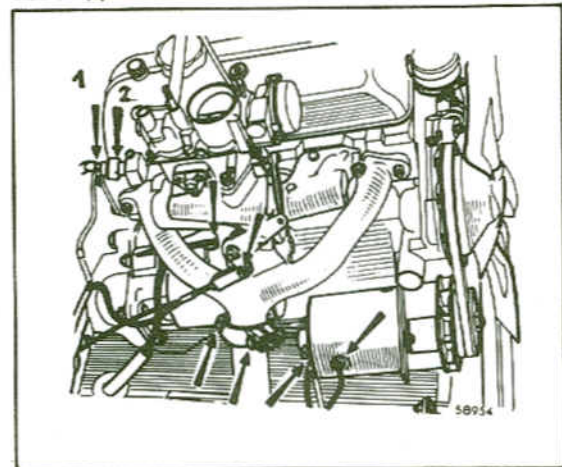
obr. 63



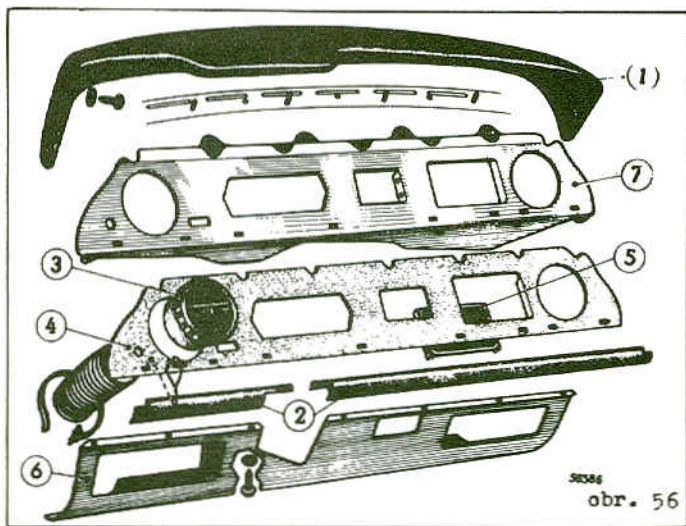
obr. 62



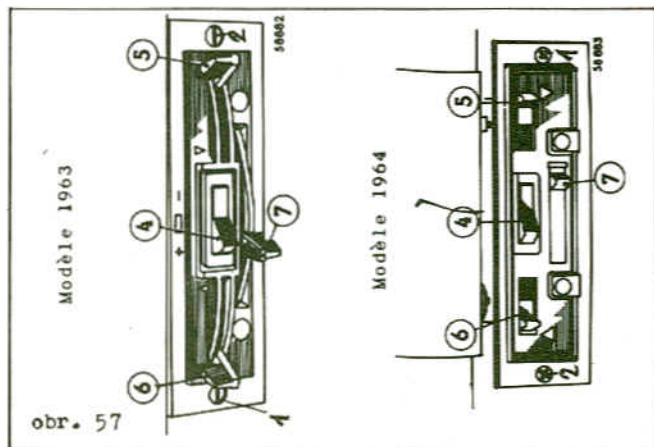
obr. 77



obr. 78

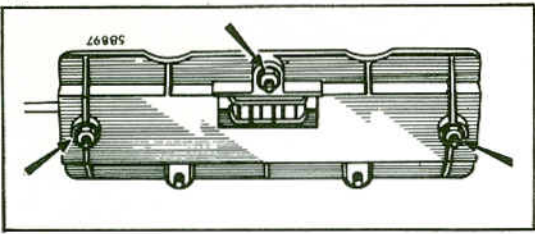


obr. 56

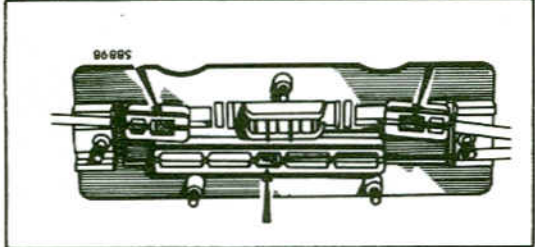


obr. 57

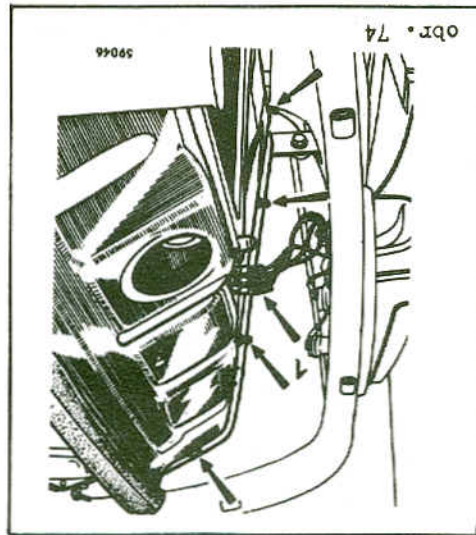
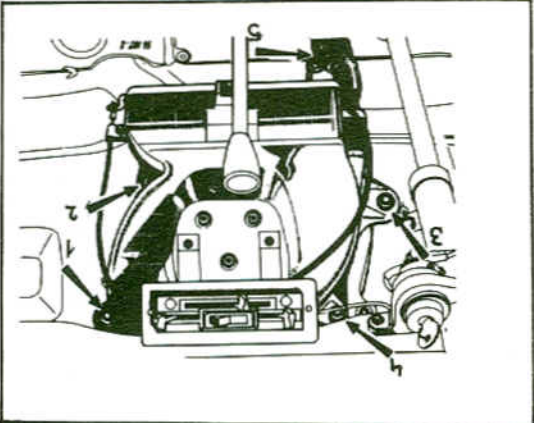
obr. 61



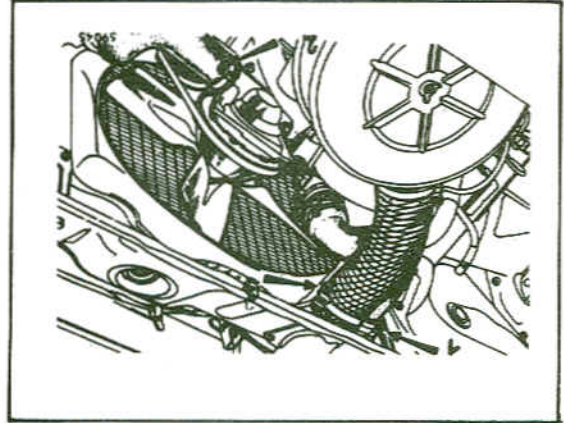
obr. 60



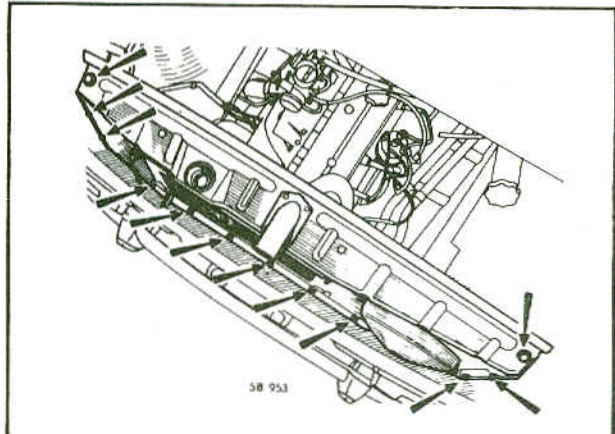
obr. 58



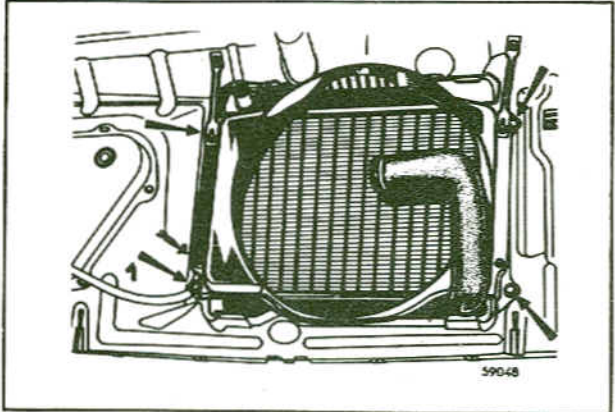
obr. 74



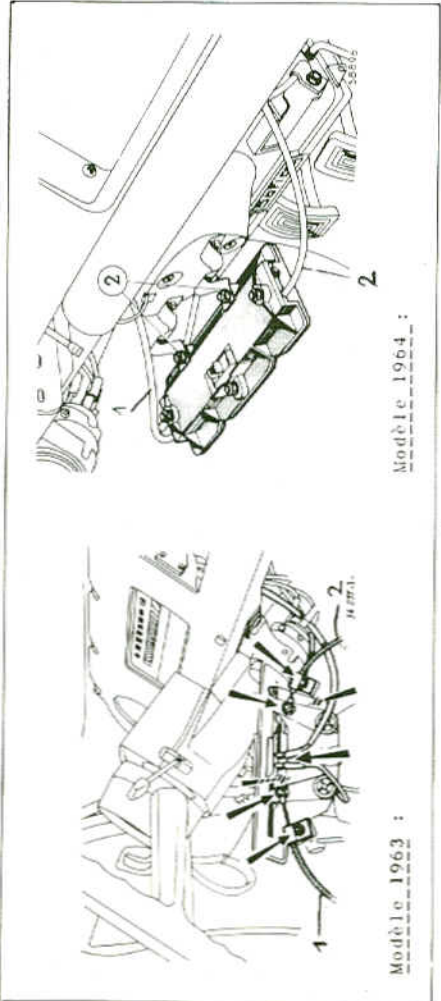
obr. 73



obr. 75



obr. 76



obr. 59

Modèle 1964 :

Modèle 1963 :