



Založen
1958

zpravodaj

PRO
MAJITELE VOZŮ RENAULT A DACIA VYDÁVA
RENAULT CLUB PRAHA

Květen
Červen

1992

Ročník

XXXII.



Rada klubu Vás zve
na besedu před dovolenou,
ve veslařském klubu
poslední středu v červnu
t.j.

24. června 1992

v 19.00 hodin

Přítelové klubu.

Blíží se nám čas dovolených a pomalu se ohýstáme na pořádné projetí se svým přiblížovadlem. Na besedě si popovídáme co nás může potkat za nepřijemnosti a co dělat, abychom se vrátili z dovolené šťastně domů.

V příštím roce náš klub bude mít kulatá výročí 35-té výročí založení RENAULT klubu. Na besedě se také zamyslíme nad tím, co všechno budeme muset udělat, abychom výročí důstojně oslavili.

Srděně zve rada klubu

Co je nového ?

Protože jsem si honem neuměl najít jiný titulěk k tomuto článku, použil jsem tohoto "nevšedního" titulku. Ovšem myslím, že je důležité v čem je to "nového".

Tedy samozřejmě myslím automobily, přece Vám nebudu psát třeba o lustraci, ale přece jenom to budou poznámky k automobilismu a věcech kolem.

V jiném článku se Vám zmiňuji o naší návštěvě v Německu, snad právě proto, že jsem se tentokrát vezl jako pasažer, jsem měl čas koukat kolem sebe i při tom cestování. Tak třeba jsem si všiml věci, která byla před několika lety v Německu skoro vyloučená, a touto věcí je nepořádek kolem silnice, zvláště v blízkosti hranic. Já nechci tvrdit, že ten čurbes u silnice je speciálně náš vliv, ale už to něco ukazuje. S tím vlastně souvisí i to, že v okolí hranic pomalu nebudete potřebovat němčinu, protože je zde hodně českých nápisů a v obchodech je dost personálu, jejíž čeština nápadně připomíná pražský dialekt.

I když v našem městě se již objevují nové prodejny automobilů, a sem tam i reklamy v novinách, přece jenom vidět nové typy automobilů bylo pro mě a věřím, že by bylo i pro Vás, něco EF EF. Jen jedna věc mě udivila, i když si myslím, že to není v každém německém obchodě, ale když jsem si prohlížel nové typy Renaultů, tak mě pan vedoucí z prodejny klidně řekl: "Nechcete si ten vůz zkusit?". Raději jsem řekl ne, protože nevím zda bych ty koně pod kapotou udržel na uzdě, ale maně mě napadlo co by ten obchodník dělal, kdybych s tím novým drakem se jménem Renault, někde dremul. No, zůstalo při prohlížení a tichém obdivu.

Ale když jsem nadepsal článek co nového, tak jsem viděl, tedy zatím na plakátě novinku Renault pro příští rok. Než Vám řeknu o jakou novinku jde, tak musím prozradit, že Renault má pro příští rok ještě něco pod palcem, ale o tom napíše, naopak o tom druhém se dost halasně zmiňuje. Je to typ, předem nazvaný Mignon, tedy opravdu Moňonka, jak ji známe my letitejší, tedy cukrátko-prcek. Veliký to bude necelé 3 a půl metru, motor má být z R5, jen rychlostní skříň má být jiná a jiná bude i spotřeba - prý 3.5 až 4 litry.

Je pravdou, že by se o těch novinkách dalo psát moc a moc, ale dnes myslím, že to psaní a vyprávění o novinkách v cizině už je cel-

kem zbytečné, protože projetí hranice je otázkou asi 3 až 5 minut a mimochodem ceny tu u nás a tam už se proklatě vyrovnávají. Mimochodem 1/3 litru lahvého piva běžné značky, dšluji v restauraci 4 marky. Je jisté, že né všude a každému, ale co jsem platil, to jsem platil.

A teď ještě něco pro potěšení, tedy mě to alespoň potěšení udělalo, že v mnohých obchodech tam za kopečkama, se setkáváme se zho-
žim Made in ČSSR. (Promiňte, já nevím určitě, zda se ještě používá tato zkratka našeho státu a co vlastně znamená, tak prosím ještě jednou za prominutí.)

Jiří Beneš

Co by delegace.

Ano, bylo to, co by delegace, protože více méně jsme jeli navštívit přátelský autoklub, respektive Renault club, který slavil třicet let své činnosti.

Prostě Renault Club Aschaffenburg měl své jubileum a pozval k návštěvě pár známých z minulých setkání, aby se jim pochlubil se svou činností.

Než Vám začnu povídat o tom, v čem se tento klub může chlubit, myslím, že bude polřebí Vám povědět o vlastně základní činnosti těchto klubů v Německu. U nás stále ještě a myslím, že i v budoucnu dost dlouhou dobu bude, hlavní pozornost v činnosti klubu věnována té technické části - tedy myslím tím nejen přímoú opravárenskou tč-
matiku, ale i tu techniku pro vlastní samopravy, které v našich podmínkách budou ještě dlouhou dobu nutností, protože - ostatně to víte nejlépe co myslím. Není se co divit, protože všichni chceme jezdit a každý vždy nemá možnost svůj vůz dát honem do servisní dílny, tak tedy opravuje, někdy i "opravuje" sám nebo s kamarádem. Vlastně tím je dána a určena hlavní náplň naší svépomocné dílny, a hlavní náplň činnosti celého klubu, činnost společenská je v našem

případě opravdu vlastně jen přivažek. To je ovšem ten základní rozdíl v náplni činnosti autoklubu našeho a autoklubů v cizině tedy i v Aschaffenburgu. Tam hlavní a vůdčí náplní činnosti zůstává jen a jen činnost společenská, a to v plné šíři. K tomu je zaměřeno veškeré snažení, námaha, náklady i čas. Při oslavě zmíněného jubilea v Aschaffenburgu to bylo znát už třeba v tom, že oficiální delegaci zmíněného klubu přijmul starosta města, o svazu a o výročí psal místní tisk a na večerní zasedání se muselo dokonce v kravatě.

(Víte jak jsem trpěl?)

Zmíněný klub má prakticky několik, řeklo by se, sekcí, kde se scházejí fandové na starší vozy, fandové na nové R 25, a hlavní náplní je, jaké šaty má paní X a jaké paní Y. Je logické, že to úplně tak není, ale chtěl jsem Vám vyznačit jaký je základní rozdíl v práci našich klubů a klubů v Němcích. Když už píšu o Aschaffenburgu a autech, tak nesmím zapomenout na jednu zvláštnost, kterou v Aschaffenburgu najdete, a kterou Vám doporučuji při eventuální návštěvě tohoto města jistě nepřehlédnout a touto raritou je místní soukromé museum sportovních automobilů.

Je to rozsáhlá výstava sportovních automobilů, jejich i sběratelskou cenu si vůbec neumím představit, ale - no posuďte sami. Mezi ty obvyčejnější patří : Alfa Romeo, Mercedes, BMW, Lancia, Maseratti, no jsou tam samozřejmě perličky a la Lamborghini Miura, Bugatti, Mustang-Sport, Hamilcar, no raději Vám popřeji příjemné překvapení, když se k návštěvě tohoto musea rozhodnete a to Vám opravdu vřele doporučuji.

Podobná rarita jako je museum sportovních automobilů je i blízkost letiště ve Frankfurtu, proložte jaký je provoz, tedy letecký provoz, v tomto městě stojí zato, ale ku podivu to ani moc nevadí.

No nic, nechoť psát místopis Aschaffenburgu, který si můžeme přečíst v každé příručce, ale jen Vám oznámit, že jsme se snažili projevít našim přátelům přání všeho dobrého pro další činnost klubu a chtěli jsme těmto našim přátelům předat Vaše pozdravy.

O čem si povídáme.

Já už nyní nemůžu nadepsávat své články jako rady a porady, protože tak zvaní kamarádi z naší dílny, mě tvdí, že každému jenom radím a sám se toho nedržím, ale to všechno jsou drby a klepy a tak poslouchajte:

Víte, ono to, co nás učili ti naši automobilový předchůdci, to nebylo vždycky úplně nevhodné pro dnešní dobu, jak se snaží mnozí vysvětlovat.

Vezměte si třeba jednu věc: Když jsem se začínal motat kolem automobilů, tak nás náš tehdejší učitel, kamarád a rádců učil, že pneumatiky vydrží, když je budeme přehazovat. Tenkrát se to přehazování dělalo tak, že se postupně vždy přehodily kola o jedno dopředu, tedy reservo na levý zadek, ten na levý předek, odtud kolo na pravý předek a konečně odtud kolo přešlo na pravý zadek odkud kolo šlo na reservo. Tuto výměnu doporučovali udělat vždy po půl roce. Mnozí teď v nynější době to pokládají za zbytečnost. Asi to tak nehude, protože k tomuto tématu se vrací Američané v odborné literatuře, ovšem ne v časovém období po půl roce, ale po ujetí 10000 mil. Zjistili totiž, že prováděním této výměny se ušetří pneu až tak dalece, že se ujede o 25% km na těchto měněných pneumatikách více. No a to už při dnešních cenách pneumatik práce stojí za to.

Stejnou moudrost bychom mohli ve zmínané literatuře najít i v článku, kdy se píše o čištění vzduchového filtru a jeho výměně. Docílené snížení opotřebení motoru bylo zjištěno až o 20% větší.

Neházejte všechny rady těchto automobilových pamětníků do koše. Kdyby jsem napsal do našeho časopisu článček, aby majitelé nezapomínali při údržbě vozu na kontrolu lanového ruční brady. To je opravdu víc než pětadvacet let co jsem to napsal, a zeptejte se dneska našich kluků v dílně, jaká že je poruchovost lanového ruční brady. Ano, každý druhý vůz má zadřený lanovod. A přiznám se, že tenkrát ten článek jsem opsal z příručky pro motoristy staré už tehdy.

Já se Vám i sňě omlouvám, že to co Vám píšu, co Vám radím, to už dneska sám nedělám. A je mi hrozně líto, protože bych nejen chtěl, ale hlavně měl bych, ale poručte zdraví.

No dneska jsem rád, že alespoň něco může pomoci Vám.

Ahoj Renéš

Než začnu odpovídat na vaše dotazy tak malé vysvětlení. Nedávno mě jeden tazatel vynadal, že jsem mu odpověď dal do časopisu a on ji nečetl, protože si časopis půjčuje a ten půjčovatel nebyl doma. Tak na vysvětlenou: Když je dotaz všeobecný snažím se ho dát do časopisu, ovšem jedná-li se o nějakou unikátní, či speciální otázku, obvykle odpovídám přímo dopisem. Ale nikdy ne podle toho, zda je tazatel členem klubu či ne. Chcete-li odpověď do časopisu prosím, ahytla to v dotazu uvedli

Dr. Š.L. Dášin - R8

Mám dojem, že mě zadní brzdy přestaly brzdit i když je tam dost kapaliny. Co s tím?

Odpověď : Množství kapaliny by pravděpodobně mělo vliv na brzdění vůbec a nejen na zadní brzdy, ale všeobecně, zadní brzdy jsou méně namáhány než přední a je docela možné, že i při intenzivním brzdění nefungují, je nutné vyčištění a seřízení.

V.N. Jihlava - R5

Najednou mě začal můj vůz při jízdě táhnout k jedné straně a nemohu najít příčinu. Poradte!

Odpověď : Těch příčin může být převela, ale hlavní důvod bude asi:
a/ poškozené ložisko,
b/ zadřená brzda,
c/ porucha polosy.

Pozn : Příčina : vysušené ložisko a prasklé kotouč brzdy

Při jízdě, respektive, při návratu ze Slovenska mě motor začal choít na malé obrátky. V dílně v Brně zjistili ucpaný přívod benzínu. Motor si nechoít, ale občas vynechává i při obrátkách. Co to může být?

Odpověď : Podobných případů už jsme v dotazech měli moc, ale bohužel i příčin těchto závad je také moc. Náhodně jmenuji: Špatná vzdálenost kontaktů přerušovače, voda v benzínu, přílišné ohnutí benzín. trubky, staré svíčky, atd. atd., ono by se těch příčin našlo ještě víc. Nejlepší recept - navštívte naši dílnu.

B.P. Praha 8 - Dacia

V poslední době cítím při odbočování do prava, že slyším s cukáním volantu i chrupavé zvuky, ale při jízdě na rovině není slyšet nic, kde hledat závadu?

Odpověď : Takle rada přichází už po provedené opravě, ale tím spíš si dávejte na podobné závady pozor. Byla to velká závada na kulovém čepu v řízení. Jak podobné chování řízení při odbočování zjistíte, ihned do dílny, protože takováhle závada může sardět i křehovem.

K.B. Vlašim - Dacia

V poslední době jsem zjistil, že při sejetí víčka co se nalévá olej, se usazuje takový hnědý kal a podobný se ukazuje i na měrce oleje. Vůz ale jezdí normálně, co to může být?

Odpověď : Mimo to ukazování se hnědého kalu se Vám asi také zdánlivě více ztrácela voda z chlazení, i když nabyly nikde kapky. Ta příčina je prasklé těsnění pod hlavou motoru a tak hurá do dílny.

Pozn.: Bylo to těsnění.

G.L. Poděbrady - R15

Chci si dát na vůz kola s elektronovými disky - může se to?

Odpověď : Tak jste mě nachytal, protože opravdu tohle nevím. Při dotazu u dopraváků mě bylo řečeno, že kola s těmito disky se smějí používat jeden rok, ale v odborné dílně mě řekli, že žádný předpis neexistuje. Tak prosím o omluvu, nevím, ale prosím čtenáře, pokud někdo je přesně informován jak to s těmito disky opravdu je, ahy nám laskavě napsal, zajímá to moc lidí.

Jiří Beneš