



# Aerovkář

ČASOPIS AERO CAR KLUBU • PRAHA

Č 5

1971

— R. D. K. V. O. R. O. V. K. A. R. —



V. Š. E. G. K. U. B. A. T. U. R.

Co chybělo v referátech, doplnil nám Standa.

Od 13.12.1960, kdy jsme se sešli v kavárně Svět v počtu 35 majitelů Aerovek a založili ACC Praha, nacházíme s manželkou v klubu opravdové přátele a žádné náfučky. Za 10 let trvání klubu jsme byli odměňováni víc, než za 20 let na jediném pracovišti.

Vzpomínám na závod, kdy nám záviděli členové jiných značkových klubů družnost i veselí, dokonce i 121 piv na 11 aerovkářů, kteří vyhráli 7 hlavních cen za 130 startujících. Nikdy nezapomeneme na týdenní rekreaci na horách, která mi byla odměnou za práci ve výboru. Zde jsem se též naučil jezdit takovým způsobem na skibobu, že jsem jej úplně demoloval. A o Aero - Rallye ani nechci psát, tu nám závidí 106 značkových klubů.

Jako zlatem se nám zapsaly do paměti výlety s Aerovkami do NDR i na Balaton. Byli jsme i trochu hrdí na členy, kteří projížděli Belgií, Francií, Lucembursko, Řecko, Turecko, Anglii a pak nám promítali filmy, které provázeli slovem a vzpomínkami. Zde je dobře si vzpomenout i na cestu s 500. Aerovkou 5 státy za 5 neděl a najetými 5 tisíci km, kterou absolvoval Láďa Tůma, na cesty do Jugoslávie Láďi Sedláčka atd.

Nejvíce bych chtěl psát o časopisu, abyste věděli, co dá práce. Zkuste napsat v jednom dni 1000 adres, nebo u 1000 časopisů lízat pěkně stránku za stránkou a těch je cca 10 v každém výtisku. To je mravenčí práce. A to už je časopis hotový z tiskárny. Co předchází, to snad napíše někdy osoby zasloužené. Jsem na ten časopis hrdý, ukazují jej, ale už nepůjčují. Nebyly mi totiž vráceny svázané ročníky, i když držitel má moji adresu a je to již asi dva roky. Podobná věc se stala i klubu. Chybí nám dvě alba fotografií, které od roku 1931 až do roku 1939 schovával dřívější předseda. Je to klubová památka a prosím touto cestou držitele, aby je vrátil. A opravdu posledním postesknutím je neplacení členského příspěvku a předplatného na časopis. Znam příklady, kdy členové přestali platit a začli, až kdýž něco opět potřebovali. Jsem pro pomoc, ale jsi našim členem?

Vraťme se však k věcem veselejším, třeba k filmům, které jsou nám promítány a na které se vzpomíná v práci i mezi přáteli a známými. Takový barevný "Indianapolis" nebo "Jak se jezdí v New Yorku", "Dálnice v cizině", to jsou pro motoristu "chuťovky". Zfilmovaná AR - to je film, který ukazuje vše - sportovní náplň, dramatické situace, komické záběry i solidaritu a přátelství soutěžících.

O našich tanečních zábavách nechci psát, ta nálada, pohoda, masky, do toho Šmidlík - no to se musí prožít. Mít tak někde k pronajmutí horskou chatu a prožít tam společně Silvestra, to je můj sen.

Standa Nevrkla

Čas je běžec s dlouhým krokem ....

Je název taneční skladby, která se těšila velké přízni mladé, střední a ku podivu i starší generace. Její molová tónina uváděla do vzpomínek starší posluchače, těm o něco mladším přivodila sentimentální náladu a ti, kteří opustili školní lavice, při jejím neúprosně přesném rytmu ukrajovali svými kroky na tanečních parketech částky z neúprosně ubíhajícího času.

Na tento nepopiratelný fakt jsme si vzpomněli při výroční schůzi, která se konala v den 10.výročí znovuzaložení Aero Car klubu Praha. Dva ze spoluzakladatelů - Standa Nevřkla - muž neustále rozdávající svou dobrou náladu, starající se celých 10 let o smích na rtech všech našich příznivců a - Pepík Koželuh - člověk, který udržel mnohé naše Aerovky na silnicích naší republiky a věnoval klubu všechnen čas denní i noční. Technik na slovo vzatý, postávající s praporkem startéra AR neb s přesnými záznamy a svazkem klíčů ve funkci ubytovatele. Oba se upsali klubu "krví" a jejich vzpomínky, kterými připomněli kulaté výročí, byly vyslechnuty za naprostého ticha 80 členů této schůze.

Každý vzpomněl způsobem jemu vlastním. Standa vzpomínal na nejkrásnější akce jako byl výlet do NDR neb týden na horách, AR, výlety do Jedlové, na Osiku, na Noční jízdy a mnohé, při kterých byla dobrá nálada naším stálým průvodcem. Vzpomněl na mnohé přátele a kamarády, které mu klub dal a jen smrt dokázala přerušit tento vztah. Ať už to byl Bohouš Salaba, který byl naším dlouholetým předsedou, spoluzakladatelem našeho populárního "Šmidlíku". Nebo p. Nevolka - technik továrny Aero, který nám na Zvonařce objasňoval složitější ústrojí vozů, kterým věnoval kus svého života. V neposlední řadě Eva Draždáková, která s kytarou v ruce, velkým repertoárem trempsých písní, pomáhala Standovi i všem ostatním producentům dobré nálady k té nejlepší atmosféře našich podniků.

Druhá vzpomínka - přednesená naším bývalým technikem, měla obsah trochu odlišný. Vzpomněl na zakladatele ACC - na prvního předsedu, kterým byl p.Langer, mechanik firmy Aero, na první schůzku v kavárně "Svět" v Libni, na místnosti, kterými klub prošel během 10.leté činnosti, z nichž delší zastávky byly "Na Šumavě" ve Štěpánské ulici, "Na Zvonařce" u nuselských schodů, "Na Staroměstském náměstí" a v místnostech ČSD na Smíchově. Početil všem, kteří pro klub odevzdávali maximum svých možností. Mimo výše zmíněných to byli hlavně: zakladatel našich soutěží a AR Zdeněk Daneš, jeho "pravá ruka" a později náš předseda Ivan Ehlich, za jehož vedení měl klub nejvíce členů a snad nejbohatší náplň. Ovšem k této dvojici patřil Tonda Lešák, inženýr, který dokázal protelefonovat a projezdít snad celou republiku, jen aby sehnal pro aerovkáře rekreaci, výlet, noclehy a jen za to, že mu občas někdo řekl: "Tondo, bylo to prima". K těmto lidem patří i Franta Kundrát, který později přebíral náplň Zdenka Daneše. Nenápadná a snad trochu i neoceněná práce Bohouše Víta, který sháněl od obtisků přes kuzele, provazv až po odvoz, vše co klub potřeboval ke své práci. Tak bych mohl pokračovat ještě mnoha jmény, např. p.Melichar, dr.Reif, Brutarová - Sedláček, Jarda Svoboda, dr. Veleba, pí Ehlichová a ke každému by byla celá kapitola, třeba o založení časopisu nebo o jeho problémech při tisku, i o problémech účetnictví, financích, revisních účtech atd.. Nebo novější jména ing.Jankovec, Stauch, Voda, ing. Gerndt a jiní.

Tak snad už jen přání do příštích 10.let: mít elán jako zakladatelé, docílit ten nejhezčí a nejkamarádštější vztah jako za Bohouše Salaby, mít opět náplň a program jako pod vedením Ivana Ehlich a chuť i snahu nového výboru, který se snaží vše realizovat.

Pavel Krumphanzl

*Vážení a milí čtenáři!*

V našem časopise někdy otiskujeme dopisy, které obsahují náměty k diskusi nebo chválí Aerovky i naší práci. Dnes jsme se rozhodli, že otiskneme dopis úplně opačný. Dopisy podobného smyslu, které jsme dostali za 6 let existence našeho časopisu, by se daly spočítat na prstech jedné ruky, a dopis pana Beldy je všechny svou "důrazností" daleko převyšuje (otiskujeme bez korektury a doslovně):

"Paní Brutarová, je nový rok a místo abych Vám popřál do Nového roku, musím Vám napsat tento dopis, ke kterému se již dlouho chvstám. Jako odběratel časopisu Aerovkář jsem měl zájem o starší ročníky tohoto časopisu. Bylo to v srpnu, kdy jste mi osobně nabídla, že mi nějaká čísla pošlete na dobírku. 25.srpna 1970 jsem zaplatil 57,- Kčs a od té doby jsem nic nedostal. Nevím, jestli nemáte dost slušnosti napsat a vrátit peníze jestli už ty časopisy nemáte a nebo si z toho děláte výdělečný podnik abyste uživila svoji "aerovku". Celý ten váš Aero Car Club je jen samé placení a jeho činnost se projeví pouze na technickém stavu vašich vozidel (celého předsednictva). Jestli jste se domnívala že se již neozvu tak se moc mýlíte. Doufám, že do čtrnácti dnů bude tato věc vyřízena, jinak budu nucen obrátit se na advokátní poradnu, protože paní Brutarová nebudete z nikoho dělat vola. Složenky byly placeny 25.8.1970 na poště v Liberci - podací čísla 10805, 10806, 10807 (32,- Kčs, 15,- Kčs, 10,- Kčs). S pozdravem Ivan Belda, Františkovská 130, Liberec III."

Panu Beldovi byly vráceny všechny peníze, které ACC Praha zaslal a Vám, kteří chápete naše těžkosti, nenadáváte nám a věříte, že děláme vše, co je v našich silách, jsme dlužni vysvětlení, proč musíme na každé číslo Aerovkáře tak dlouho čekat.

O náplni 24 stránek časopisu přemýšlíme při schůzkách na téma: Aerovky, opravy, silnice, služby, bezpečnost provozu, turistika; také při četbě časopisů, sledování televizního programu i při jiných příležitostech. Příspěvky vyžadujeme od nejručnějších osob, o kterých tušíme, že znají a vědí něco zajímavého. V šestém roce existence časopisu si myslíme, že jsme už o konstrukci a údržbě Aerovek napsali všechno, nechceme se opakovat, ale také se nechceme zabývat specialitami, které by zajímaly jen malou část našich čtenářů.

Články napsané v konceptech je třeba úhledně, bez překlepů a oprav přepsat na stroji a současně se dohodnout na pořadí jednotlivých článků, obstarat fotografie a nakreslit výkresy. Pak se napsané články podle potřeby rozstříhají a jednotlivé stránky se doplní obrázky a slepí do konečné podoby. Na tuto práci už dlouho hledáme spolupracovníka, který by dal časopisu jednotnou úpravu. Hotové stránky se fotografují na negativy, vřetušují a znovu fotografují na kovolisty, a to už je odborná práce, kterou nemohou vykonat bez odměny členové klubu. Dále je třeba obstarat papír - 6.000 archů formátu A3. To je v současné době náš největší problém. Potom odešleme papír i kovolisty do tiskárny a čekáme na vytisknutí. Z tiskárny dostaneme 6 balíčků po tisíci listech. Těch 6 balíčků je pro malý cinkáček pořádný náklad, který se musí dopravit k někomu, kdo má velký bvt a dobré nervy, tam se sejde brigáda asi deseti lidí, kteří tři hodiny chodí kolem těch balíčků, z každého seberou jeden list a kdůž mají všechny, tak je přeloží, odloží a jedou znova, až je složeno všech tisíc časopisů. Pásky s napsanými adresami a nalepenými známkami už připravila jiná parta, tak se hned časopisy zapáskují a odvezou na poštu a zbytek se uloží pro další zájemce.

Starší časopisy máme složeny na Žižkově v místnosti Trial klub Praha. A teď si představte, že Rudla pracuje v Aero Vodochody a bydlí střídavě v Modřanech nebo ve Veltrusích. Já bydlím ve Kbelích, pracuji v Karlíně a časopisy máme na Žižkově. Další spolupracovník bydlí na Proseku a pracuje v Ruzyni, Ivanka, která nám články píše na stroji a rozesílá složky na předplatné na Václavském náměstí. A teď se někde musíme sejít a předat si adresy. Dojít na Žižkov, vřbrat potřebné časopisy a tam můžeme, jen kdůž tam je pracovník Trialu, ale kdůž tam zase není školení ani jiná akce.

O nějakém obohacení nemůžte být ani řeči.

Předplatné poukázané složenkou, je v bance zapsáno na náš účet, předplatné přijaté na schůzi hotově je řádně zapsáno a nemůžte být použito bez řádného dokladu. Žádného z nás ani nenapadne, účtovat projety benzín nebo telefonické hovory.

Práce pro klub se projeví na stavu našich Aerovek jedi- ně negativně. Každý z nás má povinnosti v zaměstnání a k rodině, a volný čas, který by mohl věnovat svojí Aerovce, věnuje Vám, kteří nám nenadáváte.

Za výbor ACC Praha a redakci

Jaroslav Brutarov

Na den 28. listopadu byla připravena noční orientační jízda ACC. Zúčastnilo se jí 24 vozů Aero různých typů. Od 16,00 do 16,30 byly technické kontroly, sem tam něco se jim na vozech nelíbilo, ale všechny vozy prošly. Po rozpravě s jezdci následoval vlastní start, vozy startovaly od nejnižší kubatury v minutových intervalech. První etapa vedla po hlavní silnici do Loděnic. Naší Aerovce se zprvu do kopce z Motola do Zličína moc nechtělo, předjel nás vůz, který startoval za námi. Ale na kopci se rozběhla, spolujezdec vypočítal na vteřin čas do první časové kontroly a ještě jsme tam museli čekat. Na časové kontrole, která byla označena lampionem, zapsali náš čas a dostali jsme mapky na druhou etapu a úkol, t.j. opsat z jízdního řádu ČSAD přesný čas odjezdu autobusu. Ještě v Loděnicích jsme viděli u stanice autobusu Aerovku a osádku baterkou u jízdního řádu. Snažili jsme se také opsat jízdní řád, za námi zastavovaly další Aerovky, nastal zmatek a nakonec jsme zjistili, že jsme na špatné zastávce. Pokračovali jsme na Srbsko, Karlštejn a Dobřichovice, kde byl správný jízdní řád a kde jsme opsali čas autobusu. Další cesta na Řevnice byla hodně kopcovitá, naše Aerovka začala prskat a nechtělo se jí, ale pokračovali jsme, ačkoliv se jelo špatně a byla hustá mlha. V obci Čisovice se nás sešlo Aerovek víc, ze všech směrů a nevěděli jsme kudy kam. Když jsme se konečně rozjeli, přijeli jsme opět na hlavní silnici Praha - Strakonice, ale o 5 km blíže ku Praze. Všichni jsme se museli vrátit, cestu do Davle jsme našli, byla s prudkým klesáním k Vltavě. Po cestě v zatáčce jsme viděli v poli červená světla, šli jsme se podívat co to je, a byla to Aerovka zahrabaná v bahně. Pomohli jsme ji vytlačit na silnici, aby jezdec mohl dokončit soutěž.

V Davli byla druhá časová kontrola, odevzdali jsme doklady a přebrali další na třetí etapu. Jeli jsme po silnici z Davle do Štěchovic a obce byly označeny jen začátečními písmeny a šipkami. Aerovce se do kopce nechtělo jet, kopec jsme zdolali s pořádnými detonacemi do výfuku a cestou nás skoro všichni předjeli. Těšili jsme se, že to po rovině naženeme, ale byla tam silná mlha a čekal nás další úkol, opsat nápis z kapličky. Podařilo se nám to díky silné baterce a vrátili jsme se menší oklikou zase do Štěchovic, kde jsme byli očekáváni v cíli. Po dojetí do cíle jsme odevzdali veškerou dokumentaci a byla opět technická kontrola, tentokrát hlavně na osvětlení, to jsme měli v pořádku. Ale nedalo nám to a museli jsme ještě před večeří opravit zapalování. Vydali jsme nářadí a slyšeli poznámky, že to je pojízdná autodílna, ale hlavně, že jsme to opravili a že ze Štěchovic do kopce jela bezvadně. Tak jsme ji zaparkovali a spokojeně šli na večeři.

Byla tam velmi pěkná zábava, o kterou se postaral Franta Brož se svou harmonikou. Ubytování jsme byli v jiném stavení, ale bylo tam čisto a pohodlí. Po večeři bylo vyhlášení vítězů a dozvěděli jsme se výsledek.

Ráno po snídani jsme udělali pár fotografií a jeli domů. Budu dlouho vzpomínat na tyto krásné chvíle prožité v ACC a až bude zase nějaká podobná akce, rozhodně se jí zúčastním.

Jan Horák

## Skladování použitého akumulátoru

V životě motoristů dojde někdy i k situaci, že vozidlo musí být vyřazeno na delší dobu z provozu. Důvody k tomu mohou být různé - nechuť jezdit v zimě, nemoc řidiče, odjezd na delší služební cestu nebo i čekání na příjem vozidla do opravy, jehož termíny se dnes již počítají i na měsíce.

Co v takovém případě dělat s akumulátorem? Praxe bývá bohužel taková, že se s ním nedělá vůbec nic. A potom, když můžeme vyjet, zjistíme, že akumulátor je vybitý, ale co horšího, že po nabití "nedrží proud". Jeho funkce není spolehlivá a někdy ani nestačí ke spuštění motoru. Pak se teprve staráme, co s ním udělat, ale bývá již pozdě. Odepisujeme z našeho rozpočtu něco okolo "pěti stovek" a sháníme nový. Aby se tak nestalo, postarejme se o něj včas a rozpočet zůstane ušetřen.

Akumulátory, které nejsou delší dobu nabíjeny, trpí postupnou sulfatací desek, až jsou úplně k nepotřebě. Musíme je tedy i při jejich odstavení z provozu dobíjet. Akumulátor vyjmeme z vozidla, řádně z venčí omyjeme teplou vodou a osušíme. Pak doplníme hladinu elektrolytu v článkách, aby dosahovala předepsané výše. Bývá přibližně 10 až 15 mm nad horním okrajem desek. Všechny kovové části (pólové vývody, spojovací můstky) nakonzervujeme hadříkem namočeným v oleji. Nakonec akumulátor uložíme do místnosti, kde se teplota pohybuje mezi 15 až 20°C. Avšak jednou měsíčně musíme akumulátor pravidelně nabíjet a každé 3 měsíce částečně vybit a nabít.

Nejvyšší dovolený nabíjecí proud pro olověné akumulátory musí být vždy hodnoty jedné desetiny jeho jmenovité kapacity. To znamená, že má-li náš akumulátor kapacitu 50 Ampérhodin, nejvyšší dovolený nabíjecí proud je 5 Ampér. Tuto hodnotu nesmíme nikdy překračovat.

Malé, motoristy běžně používané nabíječky mají nabíjecí proud kolem 1 až 2,5 Ampéru. Pamatujme si, že čím menším proudem akumulátor nabíjíme, tím více mu prospíváme. A nám přece v tomto případě na čase nezáleží.

Při nabíjení musí být zátky článků odstraněny a akumulátor nabíjíme tak dlouho, až elektrolyt mírně vře ("bublá") a jeho hustota je asi 36°Bé. Po dobíjení vždy doplníme elektrolyt destilovanou vodou a ošetříme jeho povrch.

Při vybíjení platí stejná zásada jako při nabíjení, a to: čím je pozvolnější, tím lépe pro akumulátor. Na jeho vývody připojíme žárovku odpovídajícího napětí (6 nebo 12 V) s příkonem asi 10 W. Akumulátor necháme vysvítit asi na hustotu 20°Bé a ihned jej opět nabíjíme. Při vybíjení musíme dbát, abychom jej nevybili příliš (pod 18°Bé), neboť tím se akumulátor ničí.

Dodržíme-li tento jednoduchý postup, pak jsme v dané situaci učinili pro akumulátor maximum, za to se nám odmění delší životností a spolehlivostí.

Náhrada vskutku originální

○ Syrový brambor patří mezi lehce opatřitelné náhradní díly. Komu se zdá být toto tvrzení příliš nevěrohodné, potvrzuje jenom, že má málo praktických zkušeností. K čemu všemu je možné tedy použít brambor při opravě automobilu tak, aby chom aspoň dojeli s porouchaným vozem do garáže?

Máme-li zlomené benzínové potrubí, stačí provrtat brambor a obě části potrubí do něj zasadit. Budete překvapeni, jak dlouho taková bramborová "protéza" vydrží.

Stejně nepříjemná situace nastane, když máme zničený kondenzátor. Chceme-li dojet, musíme jej urychleně něčím nahradit. A i tady se osvědčil brambor upevněný místo kondenzátoru. Ovšem trvalá oprava to rozhodně není.

Do třetice se nám osvědčí brambor, ale i jablko, nefungují-li stírače. Rozříznutým plodem potřeme okno a budeme překvapeni, jak po něm voda bude stékat i bez použití techniky.

Z čas. Za volantem



Montáž zadních tlumičů

zlepšila jízdní vlastnosti našeho litra. Pro montáž závěsu pro vlečný vozík jsme museli nejdříve vyztužit celou zadní část karoserie. Provedli jsme to dvěma úhelníky 40x40 mm, které jsme přivřeli k podélným výztuhám karoserie, vytvarovali podle zaoblení tunslu, a přinýtovali na bok karoserie až do konce kufru.

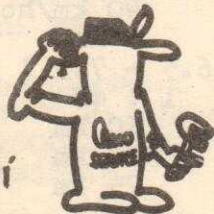
Mezi tyto podélné výztuhy jsme zavařili dvě výztuhy příčné, na které jsme uchvtili závěs vlečáku. Zadní tlumiče jsou uchyceny na objímkách odlitků zadní nápravy a na příčné výztuze. Tlumiče, které jsou na našem brázku, jsou příliš dlouhé a po propérování vozu zachytávaly o nerovnosti vozovky, proto jsme jejich svislé ramena ještě zkrátili.

Brutarová Sedláček



# original Aero service

pokračování



V posledním pokračování jsme uzavřeli naši rubriku pro vozy typu Aero 10 HP (500 ccm). Vzhledem k tomu, že všechny další "malé" Aerovky z tohoto typu vycházely, jsou v podstatě shodné a budeme si nadále povídat už jen o jednotlivých detailech, kterými se všechny ostatní Aerovky od pětistovky liší. A na řadě je tedy nejbližší další typ - Aero 18 HP (662 ccm).

Máte-li šestsetdvašedesátku, je třeba, pokud se týká této rubriky a uvádění Vašeho vozu do původního stavu, uvážit, zda to stojí za to, protože otázka šestsetdvašedesátky jako vozu historického, veterána, je sporná. Aerovky se vyráběly, až na těch pár prvních kousků, které se ovšem všichni domnívajíme zaručeně mít (právě tak, jak se zmiňuje pan F.A. Elstner, že těch "jeho" Aerovek zná zaručeně alespoň dvacetdevět), až po roce 1930. A dle přísných a přesných stanov Veteran Car clubů jsou historické vozy jako takové, pokud to ovšem nejsou speciály, spadající do třídy classic (a tam aerovky ani při nejlepší vůli zařadit nelze), uvažovány právě pouze do roku 1930 včetně. Musíte tedy sami vědět, proč chcete Vaši Aerovku do originálního stavu uvádět. Pro běžný denní provoz to není nutné a ani žádoucí, zejména v detailech (např. otázka předpisového vybavení světlý, blikači atd., jak už jsme si ve stati, týkající se světel řekli) a pro soutěže historických vozidel je to nerentabilní, neboť při stávajících stanovách veteránského hnutí Vám nikdo nemůže slíbit či zaručit, že Vaše vozidlo bude do soutěže historických vozidel zařazeno a připuštěno ke startu a nebo se Vám může stát, že soutěž si ce pojedete, ale pouze mimo klasifikaci, tedy bez naděje na úspěch, byť byste byli sebelepší.

Jestliže jste vzali v úvahu všechny tyto okolnosti, pak už Váš zájem o tuhle rubriku lze vysvětlit pouze tím, že všechny starosti a problémy s uváděním Vašeho vozu do originálu podstupujete proto, že máte právě Aerovku. Vůz, o kterém se dá takřka tvrdit, že s ním snad každý pořádný motorista u nás jezdil, jezdí anebo bude jezdit. Že to podstupujete právě proto, že máte Aerovku, pro její slávu a bohatou historii, prostě proto, že to byl "malý vůz pro velké cesty". Pak je vše v pořádku a můžete se věnovat dalším řádkům.

A nejdřív tedv opět technické údaje vozu, tak, jak je udává továrna:

obsah válců	662 ccm
vrtání válců	75 mm
zdvih pístů	75 mm
nejvyšší výkon	18 HP/3000 otáček
nejvyšší otáčky	3500
nejvyšší rychlost vozu	90 km/hod.
doporučený předstih	6 mm
spotřeba na 100 km	6.5 - 7.5 l benzínu
poměr oleje k benzínu	1 : 40
akční radius asi	250 km
radius se spec.nádrží	500 km
radius rezervy	25 km
obsah paliva v nádržce	38 l
obsah vody v chladiči a motoru	8 l
váha motoru se setrvačником	50 kg
váha celého vozu	500 kg
rozchod předních kol	1050 mm
rozchod zadních kol	950 mm
rozvor kol	2230 mm
nejvyšší délka vozu	3200 mm
nejvyšší šířka vozu	1190 mm
výška roadsteru se střechou	1460 mm
baterie	6 V, 45 A, hod.
náplň baterie	28 - 30 <sup>0</sup> B <sup>e</sup>
rozměry nejmenší garáže	3.60 m/2 m
nejnižší bod nad zemí	25 cm
rozměry oráfování	11 x 45
poměry převodů: 1.rychl.	1 : 16.38
2. rychl.	1 : 9.05
3.rychl.	1 : 5.4
zpět	1 : 22.72
náhon rychloměru	2.117 : 1
náhon elektr.starteru	1 : 10.3
náhon dynama	1 : 1.56

Malý dvouválec Aero 662 se, postupem času, vyráběl v řadě verzí. Je tudíž takřka nemožné všechno je postihnout, protože některé z nich byly postaveny pouze v pár kusech a spousta jiných měla drobné odlišnosti, které byly buď na zvláštní přání, či se týkaly soutěžních nebo zkuškových vozů a bohužel neexistuje nějaký přesný přehled všeho co se vyrábělo, systematicky uspořádaný a úplný.

Nejrozšířenější Aerovka byla, opět jako u pětistovky, otevřený dvousedadlový roadster s plátěnou skládací střechou a třetím, nouzovým sedadlem v kufru. Několik prvních provedení bylo ještě jednodvěřových, v karoserii shodné s pětistovkou, všechny další, dá se předpokládat, že po roce 1931, už byly dvoudvěřové. Malý detail, kterým se tyto dvě verze od sebe lišily se skrýval v řadicí páce. U jednodvěřového provedení se dělala kratší, kvůli usnadnění nastupování k sedadlu řidiče

Kromě tohoto obvyklého provedení Aerovky, které je dostatečně známé, byly pro seriovou výrobu vyvinuty karoserie další a to zejména čtyřsedadlový sportovní roadster a čtyřsedadlová limuzina. U obou těchto vozů zůstal zachován shodný "podvozek" a přední část karoserie až k partii předního okna. U roadsteru je zachována i celková klasická koncepce Aerovky, celokovová samonosná karoserie. Prakticky to znamenalo, že zmizela původní záď vozu s nouzovým sedadlem a byla nahrazena širší, odlišnou zadní částí karoserie s druhou řadou sedadel nad zadní nápravou, za opěradlem tato čtyřsedadlová karoserie pak plynule přecházela v kufr, který je v tomto případě spíš hranatý a nemá přístup z vnějšku vozu. Vzhledem ke kvalitám osvědčených dvousedadlových Aerovek se však nedá tvrdit, že by to byl typ příliš zdařilý, i když podle mého osobního názoru byl karosářsky hezčí, zejména jako otevřený, měl-li zadní řadu sedadel zakrytou plachtou. Dost připomínal klasické sportovní vozy třicátých let, vyráběné v Anglii. Fundovaní pamětníci totiž tvrdí, že tato Aerovka byla pouze obchodní záležitostí, typem, o kterém se mohlo tvrdit, že místo dvou, je při stejných parametrech, schopen dopravovat čtyři lidi. Ve skutečnosti, i když je člověk zvyklý na miniaturní pohodlí Aerovky, dělá potíže se na ta zadní sedadla ve dvou složit.

Díky své délce a tomu, že karoserie nebyla za předními sedadly ničím vztužena, se jedná o málo pevný celek a tato karoserie velmi často praská, zejména v zadním rohu dvířek, která jsou od dvousedadlového roadsteru odlišná - širší, pro usnadnění nastupování k zadním sedadlům. A jet v tomto automobilu ve čtyřech, s naloženým kufrem a ještě rezervou vzadu na kufru znamená mít pevné sklo a nezpuchřelou střechovici, protože ta to pak všechno drží pohromadě a když se vletí do díry, může člověk zjistit, že mu náhle z nezjištěné příčiny prasklo sklo. Pro malý počet vyrobených karoserií tohoto typu i pro eleganci, kterou mu nelze upřít, je však tato Aerovka značně hledaná.

Čtyřsedadlová limuzina má zachováno pouze chassis s předními blatníky a kapotou. Vlastní karoserie je pak od všech ostatních Aerovek značně odlišná a svým provedením odpovídá spíše běžným uzavřeným karoseriím své doby, to jest má dřevěnou kosturu, z vnějšku oplechovanou a zevnitřku potaženou čalouněním a jako celek je pak k chassis vozu přišroubována. Má spouštěcí okna (u starších typů dokonce na řemen jako ve vlaku), vyklápěcí přední okno a má stropní svítidlo. Svým hranatým stylem a zároveň takřka miniaturními rozměry je velmi půvabná a pro sběratele Aerovek, pokud není přímo zavilým příznivcem otevřeného sportáku, je takřka lahůdkou.

U těchto dvou karoserií se ještě stále dá hovořit o seriovém provedení, neboť, i když z dnešního hlediska počet vyrobených kusů byl malý, seriová výroba to byla a těchto vozů se dochovala řada. Kromě nich pak vznikly i Aerovky další. Dvousedadlový faux-kabriolet, jehož střecha byla snímací pouze jako celek a dvousedadlové celokovové kupé, opět se snímací nástavbou a oba tyto vozy by bylo možno tedy charakterizovat jako dnešní provedení Hard-top, tedy sportovní vozy se dvěma střechami.

Existovaly i vozy dodávkové, adaptované ze standartních dvousedadlových vozů buď pevnou skřínovou nástavbou a nebo snímací nákladní korbou nad kufrem vozu. Aby celá škála všech těchto typů byla ještě rozmanitější a náročnější z hlediska dnešních sběratelů či "historiků", všechnu verze prošly za dobu, po kterou se vyráběly, řadou modernizací a změn. Takže vznikla limuzina původní, s rovnými předními sloupky a takřka kolmým předním oknem limuzina novější s předním oknem šikmým, sportovní vozy bylo možno obdržet se sklápěcím sklem či žebrovanou kapotou, existovala kola osmnácti i devatenáctipalcová, jsou známa nejméně tři různá provedení blatníků, které se liší hloubkou i tvarem a nakonec poslední provedení šestsetdvaašedesátek dostala nový předek - masku před chladič, která svým tvarem a provedením již byla předzvěstí později následujících velkých vozů s předním náhonem - Aero 30. Poslední šestsetdvaašedesátky již také měly přední nápravu opatřenou brzdami, shodnou s vozem Aero 1000. Takže jak sami vidíte, byla Aerovek skutečně řada a rád bych je jednou, ve všech těchto provedeních viděl stát vedle sebe, třebaš ve speciálním originálním továrním muzeu "malých vozů pro velké cesty". A to jsem zatím ani neuvažoval o vozech se širokou a úzkou zadní nápravou, vozech s diferenciálem, roztáčecí klikou anebo o převrtaných sedmsetpadesátkách. To všechno existovalo, ale zatím mám příliš málo přesných zpráv o tom, abych vše mohl přesně seřadit.

Tolik tedy úvodem o šestsetdvaašedesátkách.

V první řadě se model Aero 18 HP liší motorem. Právě tak jako předešle je to osvědčený dvoutakt, tříkanálový s deflektorem, ale tentokrát již dvouválcový o obsahu 662 cm<sup>3</sup>. Konstrukčně je však tento motor odlišný. Zatímco u pětistovky byl blok motoru litinový a karter zvlášť, hliníkový, příčně dělený, má šestsetdvaašedesátka blok se svrškem karтеру vcelku, litinový, snímací je pouze spodní půlka karтеру, vcelku pro oba dva válce.

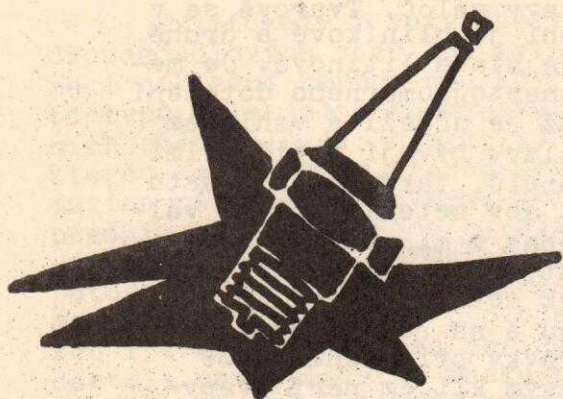
Rozměrově je dvouválcový motor takřka shodný s jednoválcem, delší blok je kompenzován kratším "krkem" u setrvačnicku a tak bylo možno pro oba typy vozů použít téhož podvozku (resp. karoserie). Protože byly odlišně provedené u obou motorů vývody chladicí vody z bloku, liší se také chladič, maska chladiče je shodná. Do rámu je motor upevněn na třech bodech. V přední části je k bloku motoru přišroubován ocelový nosník a ten je pak patkami přišroubován k podélníkům rámu. Vzadu, u setrvačnicku je motor uložen na dřevěné podložce na příčce rámu. Výška dřevěné podložky závisí na poloze spojkového ložiska vůči vypínacím páčkám spojky, které, jak už bylo několikrát na stránkách tohoto časopisu řečeno, musí být přesně v ose spojkového ložiska. Během výroby došlo na motoru k několika změnám a tudíž rozeznáváme dvě základní provedení (upevnění třmenem anebo upevnění dvěma šrouby), která se liší tvarem odlitku v partii ložiska setrvačnicku. Liší se samozřejmě jak karter, tak blok. Připomínám, protože ačkoliv je to snad známo, že při demontáži motoru, resp. setrvačnicku, je třeba nejprve skrz setrvačnick povolit čtyři šrouby, přidržující víčko ložiska setrvačnicku! Viděl jsem totiž již řadu motorů "přetržených" násilným stahováním setrvačnicku např. pod lisem a při hledání příčin se zjistilo, že tam je ještě ono osudné víčko, bez jehož demontáže nelze setrvačnick sejmut!!! Platí to pro všechny motory Aero, tedy i pro třicítky.

Existují také dvě provedení hlavy válců. Tvarově se v podstatě neliší, avšak jedno provedení je hliníkové a druhé litinové. Dá se říci, že vhodnější je hlava litinová. Je méně náchylná k deformacím v důsledku nestejnomyšerného dotažení a rovněž méně náchylná ke korozi, což je důležité vzhledem ke stáří našich Aerovek. Hliníkové hlavy bývají totiž velmi silně zkorodovány v okolí vodních kanálů, takže velmi často je již problematické utěsnit je tak, aby netekly buď do válců anebo ven. A voda ve válcích, třebaš v minimálním množství nebo po velmi krátkou vzdálenost, i pár kilometrů, je poukázkou na okamžité zničení ložisek motoru. Hodně záleží na kvalitě a druhu těsnění pod hlavou a na rovnoměrném dotažení hlav. Hlava samotná je u Aerovky přitažena pouze šesti šroubvy a její dotažení momentovým klíčem není přepychem - spíše nutností. Vlastní těsnění metaloplastické, jaké se dnes nejčastěji používá, t.j. asbestová deska s obou stran obložená měděným plechem, je zásadně nevhodné. Je totiž jednak příliš silné, což má nepříznivý vliv na kompresní poměr motoru a jednak, a to hlavně, příliš měkké, poddajné. Při pořádném stažení pak dosáhnete toho, že se v místech největšího tlaku, tedy u šroubů, zmačkne víc nežli v místech tlaku menšího, dojde k vyboulení a zdeformování hlavy a po zahřátí motoru se tato deformace stane trvalou, zejména právě u hlavy hliníkové. Znamená to pak obvyčejně při každé další montáži hlavu přerovnávat frézováním nebo broušením a to se nedá dělat do nekonečna, nehledě k tomu, že je to samo o sobě operace dost náročná a nelze ji dělat doma na koleně. Stojí za to, zvlášť při dalším zdražení služeb provozoven, která těsnění dělají, udělat se je amatérsky. Stačí na to dobře nabroušené průbojníky (děrovače) a rovný a obloukový sekáč a kousek černého grafitového klingeritu (Klingerit 1000) s drátkovou vložkou. Nevěřte tomu, že to nebude držet. Bude a musí, jsou-li obě těsněné plochy opravdu rovné, nepokřivené a použijete-li při dotahování momentového klíče a všechny šroubvy dotáhnete naprosto stejně. Konečně v originále tam tohle těsnění bylo, tehdy se metaloplastické příliš nepoužívalo a drželo to a jak! No a konečně poslední a ne právě malá nevýhoda hliníkové hlavy - je značnější opotřebení závitů pro zapalovací svíčky.

Pokračování.

### Signalizace světlomety

Kromě pozdravného zablikání, které se na našich silnicích vžilo mezi vozy některých značek, mají naši motoristé i velice rozšířený signál, který varuje před mřením rychlosti. V Holandsku používají řidiči světlometů poněkud "bohuliběji". Varují se navzájem před náledím, překážkou na vozovce, dopravní nehodou apod. Vyskytl se dokonce názor, že znalost morseovky by dala řidičům možnost využít této signalizace ještě mnohem lépe.



# NĚCO O SVÍČKÁCH

Veškeré práce spojené se zapalovacími svíčkami patří dnes do kompetence řidiče. Méně zkušený řidič při pročítání návodu k údržbě vozidla zjistí označení svíček, které má pro motor užívat a jaká má být vzdálenost jejich elektrod. Někdy ještě objeví zmínku o tom, že se svíčky mají čistit a ty, které nepracují, nahradit novými. Zdá se mu to tedy velmi jednoduché. A skutečně, zpočátku nemá žádné problémy. Podle toho, jak mnoho s vozidlem jezdí, svíčky občas pečlivě vyčistí a přeměří vzdálenost elektrod. Po delší době zjistí, že motor ve vysokých otáčkách nemá takový výkon jako dříve a že spotřeba paliva při tom stoupá. Po kontrolách všeho možného mu někdo poradí, že by měl svíčky již vyměnit. A vida, pomohlo to! Taková jednoduchost a takové s tím bylo trápení. Jezdí se tedy dál.

Časem při pravidelném čištění a měření svíček řidič zjišťuje, že jsou stále víc a víc černější, až někdy přestávají zapalovat. Poptává se znovu. Prý má dát "teplejší" svíčku. Při koupi svíček zjistí, že se ty jeho doporučené již přestaly vyrábět; v prodejně mu ochotně několika slovy něco vysvětlí a prodají mu svíčku s nějakými úplně jinými čísly; teď je již zcela dezorientován. Jiný motorista se zase trápí s "utavenými svíčkami na slouhých cestách na dovolené a neví, že se u nás vyrábějí svíčky se zvláštní úpravou pro ztížený provoz. Naší snahou je vám pomoci, a proto tento článek. Nejprve však trochu všeobecně o zapalovacích svíčkách vůbec a o problémech kolem nich.

Zapalovací svíčka je jednou z nejnámáhanějších částí motoru. V podstatě můžeme hovořit o namáhání mechanickém a tepelném, elektrickém a chemickém a konečně o namáhání znečištěním.

## Namáhání mechanické a tepelné

Na spodní část svíčky, která je v pracovním prostoru válce, působí velmi rychlé střídaní tlaků a teplot. U průměrně výkonného čtyřdobého motoru při zapálení směsi jsou teploty 1500 až 2000°C a tlak 25 až 45 kp/cm<sup>2</sup>. Při sání směsi klesnou teploty na 60 až 130°C a tlak klesne pod absolutní atmosféru; ve válci je tedy podtlak. Spodní část svíčky má trvalou teplotu např. 800°C a její horní část je přitom vystavena proudícímu chladnému vzduchu hnanému na motor ventilátorem. Rozdíl teplot, a tím i teplotní spád je na poměrně malé délce svíčky značný. Dále i přes rozdílnou tepelnou roztažnost použitých materiálů a rozdílnou teplotu musí být těleso svíčky dokonale těsné.

## Namáhání elektrické a chemické

Za střídavého namáhání tepelného a tlakového musí svíčka v okamžiku zážehu spolehlivě převést proud o napětí 14 000 až 18 000 voltů na své elektrody, které musí vytvořit správný elektrický oblouk pro zapálení směsi. Izolátor svíčky nesmí připustit průraz vysokého napětí a elektrody musí být odolné vůči opalu. Chemické vlivy působí na spodní část svíčky hlavně při hoření směsi.

Uvedená namáhání mají rychlý cyklus. Např. u čtyřdobého motoru při 4000 ot/min v každém válci motoru se tato namáhání vystřídají 2000krát za minutu, u dvoudobého motoru by to bylo 4000krát za minutu.

### Znečištění svíček

Na spodní části svíčky a na elektrodách se usazují zbytky spáleného oleje z motoru, antidetonační přísady z paliva a nečistoty ze vzduchu ve směsi. Svíčka se o své čištění musí postarat sama, k tomu však musí mít potřebnou teplotu, tzv. samočisticí.

Pracovní teploty v jednotlivých motorech jsou značně rozdílné a závisí na velikosti kompresního poměru, tvaru kompresního prostoru, počtu otáček motoru a způsobu jeho chlazení. Zapalovací svíčka potřebuje mít teplotu své spodní části v rozmezí 500 až 800°C. Tato teplota se nazývá samočisticí a jejím vlivem se spalují látky usazené na svíčce, která se tím čistí.

Nedosáhne-li teplota svíčky v chladnějším motoru této hodnoty (má nižší teplotu než 500°C), je v oblasti doutnavé teploty, při které se nečistoty spalují velmi nedokonale. Je-li také tyto nečistoty jsou v podstatě uhlíkaté látky a vedou tedy dobře elektrický proud, je oblouk na znečištěných elektrodách slabý a nepravidelný, dotyčný válec vnechává, teplota svíčky dále klesá a znečištění vzrůstá, až svíčka přestane zapalovat vůbec.

Přestoupí-li naopak svíčka teplotu 850°C, má již teplotu samozápalnou, kdy od jejích rozžhavených částí se zapaluje směs dříve, než je zapálena elektrickým obloukem. Tlaky a teploty ve válci prudce stoupají, samozápaly se zvětšují, motor se značně poškozuje a klesá jeho výkon.

S ohledem na nutnost udržet svíčku v oblasti samočisticí teploty v motorech různě teplých vyrábějí se svíčky s úpravami pro udržení této teploty v odlišně teplých motorech. Jejich vhodnost pro jednotlivé motory je označována jako tepelná hodnota svíčky.

Tuzemský výrobce svíček Jiskra Tábor vyrábí pro motorová vozidla širokorozsahové svíčky PAL-SUPER. Abychom se mohli v jejich výběru dobře orientovat, vysvětlíme si postupně význam symbolů v označení pro jejich praktické použití.

Prvá část označení - číselná

Např. u označení 14-7 značí číslo 14 průměr závitu svíčky 14 mm s délkou závitu 12 mm a číslo 7 tepelnou hodnotu svíčky.

Tepelné vlastnosti starších svíček PAL byly označovány samozápalnou hodnotou. U vozidel staršího data výroby je značení doporučených svíček tedy v této samozápalné hodnotě. Pro její převod do označení svíček širokorozsahových PAL-SUPER nám poslouží přiložená tabulka.

Svíčky PAL-SUPER jsou širokorozsahové, to znamená, že jedna svíčka PAL-SUPER obsáhne teplotní rozsah, který byl pokryt několika svíčkami PAL. Např. svíčka PAL-SUPER 14-5 nahrazuje svíčky samozápalné hodnoty 14-95, 14-125, 14-145, 14-175, tedy čtyři svíčky. Tím také odpadá nutnost výměny svíček zvláště pro letní a zvláště pro zimní provoz vozidel.

Všeobecně platí, že svíčky "teplejší" patří do chladných motorů a opačně. Např. pro motor Škoda 440, jelikož je chladnější (má menší kompresní poměr), patří svíčka 14-5, pro motor Škoda Octavia Touring Sport svíčka 14-7 až 14-8.

Tuto zásadu musíme dodržovat, protože jak doporučené hodnoty seřízení všech příslušenství motoru, tak i zapalovací svíčky jsou udány pro motor v bezvadném technickém stavu. Se stoupajícím mechanickým opotřebením motoru se zmenšují tlaky, a tím i teploty v kompresním prostoru, do kompresního prostoru se dostává značné množství oleje, který se tam spaluje a tvoří množství úsad. Budeme tedy muset podle skutečného mechanického stavu motoru měnit i tepelné hodnoty svíček.

Vhodnost zapalovací svíčky pro daný motor posuzujeme především podle stavu spodní části svíčky po jejím vyšroubování z válce. Podmínkou je, že ostatní části zapalovacího okruhu jsou v pořádku.

Je-li tepelná hodnota svíčky správně volena, mají elektrody kovové zabarvení, někdy až do šeda. Špička izolátoru u dolního konce středové elektrody je světle hnědá. Toto zabarvení špičky izolátoru může být však ovlivněno i bohatostí směsi. Bohatá směs se projevuje tmavší barvou, a proto je podmínkou i správné seřízení karburátoru.

Špička izolátoru i elektrody jsou černé, pokryté vrstvou nespálených úsad. Svědčí to o tom, že svíčka pracovala v oblasti doutnavé teploty a nedosáhla v motoru teploty samočistící. Motor je tedy chladný, a proto musíme namontovat svíčku "teplejší", tj. s nižší tepelnou hodnotou. Toto zčernání svíčky může však být také způsobeno velkým množstvím spalovaného oleje, ať už je to zaviněno opotřebením válců, zapečením či zlomením stíracího pístního kroužku, nadměrným množstvím oleje v klikové skříni nebo přisáváním oleje kolem netěsného vedení sacího ventilu.



Špička izolátoru je bílá, elektrody světle šedé, motor je příliš horký, vysokou teplotou se izolátor vypálil do běla a na elektrodách se při zvlášť vysokých teplotách objeví zdrsnění jejich povrchu, které je způsobeno povrchovým natavováním kontaktního kovu. Proto musíme namontovat svíčku "studenější", tj. s vyšší tepelnou hodnotou, neboť původní svíčka pracovala již v oblasti samozápalných teplot. Takovéto zblednutí svíčky může být ale také vyvoláno chudou směsí nebo velkým předstihem zážehu.

#### Druhá část označení - písmena

Za základním číselným označením, v druhé části, mohou být uvedeny ještě písemné symboly. Zde značí:

- K - svíčky s délkou závitu 10 mm;
- L - svíčky s délkou závitu 13 mm;
- R - svíčky s vestavěným odruš. odporem 5000 ohmů;
- T - svíčky M18 se šestihranem 20,6 mm. Na požádání se mohou dodávat se šestihranem 25,4 mm;
- S - svíčky pro závodní stroje se šestihranem 17 mm;
- F - svíčky M 18 s kuželem (montují se bez těsnicího kroužku) se šestihranem 20,6 mm. Jsou určeny pro motory Ford;
- W - svíčky M 18 se šestihranem 25,4 mm. Jsou určeny pro dvoudobé automobilové motory;
- Y - svíčky s prodlouženou špičkou izolátoru. Jsou určeny pro motory s ventilovým rozvodem OHV.

Svíčky s označením Y ve srovnání s ostatními mají tyto přednosti:

- snadnější start studeného motoru (negarážovaná vozidla v chladnějším počasí);
- lepší akceleraci v nízkých otáčkách motoru;
- jsou i při nízkých otáčkách motoru dostatečně teplé, aby zabránily svému znečištění (jízdy městem);

jsou studené i při vysokých otáčkách motoru, a tím se snižuje nebezpečí vzniku samozápalů, protože prodloužená špička izolátoru je lépe chlazená nasávanou směsí (jízdy po dálnicích);

podle výsledků v poslední době provedených výzkumů zmenšují při volnoběhu motoru obsah CO ve výfukových plynech;

provoz je ekonomičtější, protože motor dává plný výkon, šetří palivo a jeho běh je klidný.

Můžeme je však používat pouze u motorů, kde jsou doporučeny, protože prodloužená špička izolátoru a elektroda by mohly v nevhodném motoru poškodit písty anebo by se mohla svíčka projevovat jako studená, a tudíž nedostatečně odolná proti znečištění.

Jestliže objednatel nepožaduje jinou vzdálenost, nastavuje výrobce vzdálenost elektrod svíček PAL-SUPER na  $0,7 \pm 0,15$  mm. Tuto vzdálenost musíme změnit, předepisuje-li výrobce motoru jinou vzdálenost.

Tepelné hodnoty svíček PAL-SUPER

Tepelná hodnota PAL-SUPER	Charakter svíčky	Odpovídající rozsah starších svíček PAL
3	teplá	95 až 175
7	střední	175 až 225
8	studená	225 až 240
9	velmi studená	260 až 280

Osazovací tabulka svíček PAL-SUPER pro tuzemské osobní automobily.

Značka a typ automobilu	Základní osazení	Ztížený provoz	Vzdálenost elektrod
Aero 30, 50	18-5		0,7
Jawa Minor I.	14-5R		0,7
Minor II.	14-5R		0,7
Praga se závitem 18 mm	18-5	18-5Y	0,7
se závitem 14 mm	14-5	14-5Y	0,7
Škoda Populár 998	14-5	14-5Y	0,7
11001, 1101, 1200, 1201	14-5	14-5Y	0,7
440, 445	14-5	14-5Y	0,7
Octavia, Octavia Super do r.60	14-5	14-5Y	0,7
450, Felicia	14-7		0,7
Octavia Touring Sport	14-7	14-8	0,7
Octavia, Octavia Super od r.61	14-7	14-7Y	0,7
Octavia Combi	14-7	14-7Y	0,7
1202 STW, 1203	14-7	14-7Y	0,7
1000 MB	14-7	14-7Y	0,7
1000 MBX, 1000 MBG	14-8		0,7
100, 110	14-8		0,7
1100 MB	14-7	14-8	0,7
Tatra 57, 57 A	18-5	18-5Y	0,7
57 B, 57 K, 75	14-5	14-5Y	0,7
87, 600	14-5	14-5Y	0,7
603	14-5		0,5
2-603, 3-603	14-8		0,5

Kontrola a čištění svíček.

Po ujetí 3000 až 5000 km je nutné svíčky i při jejich dobré funkci kontrolovat. Vyšroubujeme je z motoru a vyčistíme (nejlépe opískováním). Při správném čištění nemáme používat tvrdých předmětů: pevně lnoucí úsady narušíme nejprve působením rozpouštědla (např. benzínem), a potom je opatrně seškrábeme. Ke správnému čištění máme použít např. hadřík navlečený na drátku. K odstranění tvrdých úsad můžeme vzít smirkové plátno jemného zrnění. Po očištění musíme svíčku "vyfoukat" a osušit. Kdybychom k čištění použili tvrdý kovový předmět, mohli bychom poškodit špičku izolátoru anebo kovový otěr na izolátoru by usnadnil vznik příživého výboje.

Dále při kontrole je nutné zjistit stav opálení elektrod (změnu jejich tvaru opálením). Změna tvaru elektrod má za následek zvyšování napětí potřebného pro vznik oblouku a jeho špatnou kvalitu. Přitom se ale naopak se stoupajícími otáčkami motoru snižuje napětí proudu dodávaného k zapalovací svíčke, proto motor ve vysokých otáčkách ztrácí výkon a stoupá jeho spotřeba paliva. Svíčku s opálenými elektrodami je nutno vyměnit.

Vzdálenost elektrod přeměřujeme měrkou a upravujeme zásadně přihýbáním ukostřené elektrody.

Dostí vžitým způsobem je zkoušení svíčky tak, že ji vyjmeme z motoru, nasadíme na ni přívodní kabel a položíme ji na hmotu motoru a zastartujeme. Při takovéto zkoušce může svíčka spolehlivě pracovat (vidíme pravidelné, jasné přeskoky oblouku mezi elektrodami), ale po zpětné montáži do motoru za působení střídavých tlaků, teplot a velké častosti zápalu - tedy při provozním zatížení - pracovat nemusí. V případě sebemenšího podezření vyměňte hned podezřelou svíčku za novou.

Chceme-li zachovat hospodárný chod motoru a jeho dobrý výkon hlavně ve vysokých otáčkách, měli bychom vyměňovat bez ohledu na jejich stav všechny zapalovací svíčky po ujetí 13 tisíc až 15 tisíc km.

Dále zásadně vyměníme svíčku, když je jakýmkoli způsobem poškozen izolátor nebo je uvolněn v pouzdře, je-li uvolněna některá elektroda nebo poškozen závit.

Montáž svíčky do motoru.

závit na svíčke i v motoru musí být čistý právě tak jako dosedací plocha;

před montáží svíčky potřeme její závit grafitem s trochou oleje, abychom zabránili zapečení závitu. Grafit se však nesmí dostat do vnitřku svíčky a na její elektrody;

zásadně používejte těsnicí podložky. Kolem neutěsněné svíčky pronikají tlaky z válce a dále změnou hloubky zapuštění se bude svíčka chovat jako teplejší;

používejte správných nástrčkových klíčů, aby se nepoškodil šestihran. Klíč nesmí být na svíčke nasazen šikmo, mohl by se zlomit izolátor;

svíčka má se pokud možno vyšroubovat až po vychladnutí motoru. V případě, že se nedá uvolnit, nakapeme k závitu olej nebo petrolej a po chvíli, až vnikne mezi závit, zkusíme ji znovu všroubovat.

Z čas. Za volantem

# MOTOTURISTIKA 1971

Kalendář mototuristických podniků a akcí.

## PŘEBOROVÉ SOUTĚŽE:

Do 30.4.71	Okresní přebory v mototuristice	Místo:	Pořadatel:
30.5.71	Oblasní přebory v mototuristice		AMK OV
15.5.71	Krajská vyřaz. kola 3.mot.rallye mladých		AMK
27.-28.2.	Zimní přebor ČSR motocyklů	Mělník	DPM
27.-28.2.	Zimní přebor ČSR automobilů	Petřvald	AMK Mělník
25.-27.6.	Mistrovství ČSR motocyklů	Mělník	AMK Petřvald
25.-27.6.	Mistrovství ČSR automobilů	Moravská Třebová	AMK TDV Mělník
19.-20.6.	Mistrovství SSR	Pruské	AMK Mor. Třebová
27.-29.8.	Celostátní finále ČSSR	Brno	AMK Pruské
			ATK Brno

## NÁRODNÍ AKCE A SOUTĚŽE:

8.-10.1.	I. Zimní sraz Caravanů	Pec pod Sněžkou	Caravan klub Praha
15.-16.5.	Mezioblastní k 50.výročí založení KSČ na památných místech tělových.hnutí	Vrbno	ČSSSTP
29.-30.5.	Memoriál MUDr. Fr. Břenka, mototur. soutěž	Vrbno n.P.	AMK Caravan kl. Praha
22.-23.5.	Cílová jízda caravanů do Prahy	Karlovy Vary	Praha
14.6.	Jízda zručnosti automobilů	Karlovy Vary	Autosport K.Vary
14.6.	5.ročník autotur.naje	Karlovy Vary	Autosport kl.K.Vary
2.-4.7.	Národní veterán Rallye Kopřivnice	Kopřivnice	VCC Kopřivnice
20.-22.8.	Národní sraz veteránů	Mělník	VCC Mělník
3.-5.-9.	Sraz motoristů k 50.výročí KSČ a 20.výročí založení Svazarmu	Bratislava	AMK Bratislava
11.-12.9.	II.ročník autorallye černého a zel.zlata	Rakovník	AMK Rakovník
2.-3.10.	Automobilová mototuristická soutěž	Uh.Hradiště	Slovácký AMK
2.-3.10.	III.ročník jízdy hospodárnosti mládeže do 19 let na malých motocy. a m.do 250 ccm	Praha	ÚDPM Praha

CELOSTÁTNÍ AKCE A SOUTĚŽE:

21.-31.3. duben	XV. ročník akce "100 jarních km" Okresní soutěž zemědělské mládeže v jízdě zručnosti traktorů Automobilová mototuristická jízda VŽKG Femina Rallye	ČSSTT AMK AMK VŽKG AMK Holice	(okresní kola) Ostrava Holic
22.-23.5. 22.-23.5. květen	Krajská soutěž zemědělské mládeže v jízdě zručnosti traktorů Celoštatní sraz Velorex III. ročník "Rallye Krušnohor" Cílová jízda do AC Hranice	AMK AMK Velorex Most AMK Kadan AMK Hranice AMK Jan Sverma	(krajská kola) Most Kadan Hranice Ostrava
11.-13.6. 12.6. 12.-13.6. 18.-20.6. červen	II. ročník Rallye severní Morava Národní soutěž zemědělské mládeže v jízdě zručnosti traktorů Mototuristická Škoda rallye, moravsko- slovenskými lázněmi	AMK OV AMK Gottwaldov AMK Wartburk-Mikulov ČSTV AMK Varnsdorf MV SZT Košice AMK Hranice	Brno, B. Bystrica Gottwaldov Pálava Velké Karlovice Láky p. Žihlavičkom Varnsdorf Košice Hranice
2.-4.7. 9.-11.7. 15.-18.7. 22.-25.7. 10.-11.9. 10.-22.9. 25.-26.9. září	III. ročník tatranské mototur. orient. s. Cílová jízda do AC Hranice Celoštatní soutěž zemědělské mládeže v jízdě zručnosti traktorů Výstava historických vozidel	AMK VCC Brno	Ústí n. Labem Brno

MEZINÁRODNÍ AKCE A SOUTĚŽE

leden 8.3. 17.-19.4.	Zimní orientační soutěž VIII. ročník "Sněhová vložka" Mototuristická automobilová rallye Praha-Karlovy Vary	AMK Příbram ASK K. Vary	Příbram K. Vary
14.-16.5. 14.-16.5. 21.-23.5.	V. mezinárodní mototuristický sraz Mezinárodní "Veteran Rallye" V. ročník "Veteran Rallye motocyklů"	Autosport kl. K. Vary Autoturing kl. Praha Veteran kl. Ostrava AMK VCC Pardubice	Praha-K. Vary Praha Ostrava Pardubice

22.5.	Zlatý mělnický hrozen (jízda zručnosti automobilů)	Mělník	AMK Mělník
29.-31.5. květen	VI.Lví sraz motocyklů	Kokořín	AMK Liberta Mělník
4.-6.6.	IV.ročník mezinárodního srazu neslyšících motoristů	Praha	AMK Neslyšících
16.-19.6.	III.Rallye mladých v Gottwaldově	Gottwaldov	AMK UDPM
19.-20.6.	V.mezinárodní sraz přátelství	Staré Město p.S.	OV ČST Hr.Králové
19.-20.6.	Mezinárodní sraz Fiatů	Liberec	AMK Fiat kl.Liberec
2.-4.7.	1000 mil s mezinárodní účastí	Praha	VCC Praha
8.-11.7.	Mezinárodní setkání motoristů Šumava 71	Černá v Pošumaví	AMK Č.Budějovice
1.-8.8.	VI.celostátní sraz mototuristů a III. mezinár.sraz kempinků a karavaninku	Sp.Nová Ves	OV SZP Poprad
13.-15.8.	Slovakia Rallye	Duchcov	AMK SSR
20.-22.8.	Po stopách Casanovy	Mělník	AMK Duchcov
1.-5.9.á	Veteran rallye aut a moto s mez.účastí	Příbor	AMK Mělník
18.-19.9.	Rallye přátelství Beskydy-Balaton	Praha	AMK Příbor
2.-3.10.	Zbraslav-Jíloviště	Roudnice	VCC Praha
4.-8.10.	Mezinárodní sraz motocyklů	K.Vary	AMK Roudnice
9.10. říjen	VIII.MFMF	K.Vary	Autosport kl.K.Vary
	VIII.festivalová automobilová rallye	Praha	K.Vary
	II.ročník Jízdy přátelství		AMK Svazarmu Praha



# AUTOMOBILY

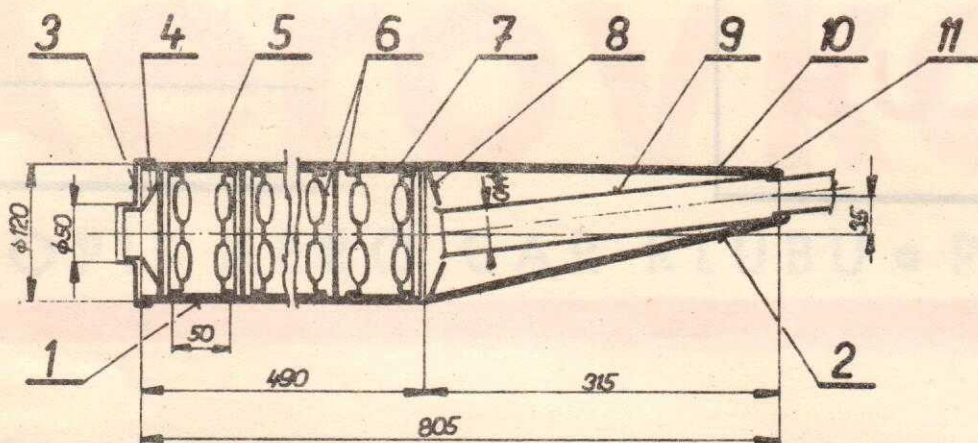


*sportovní  
cestovní  
nákladní  
autobusy*

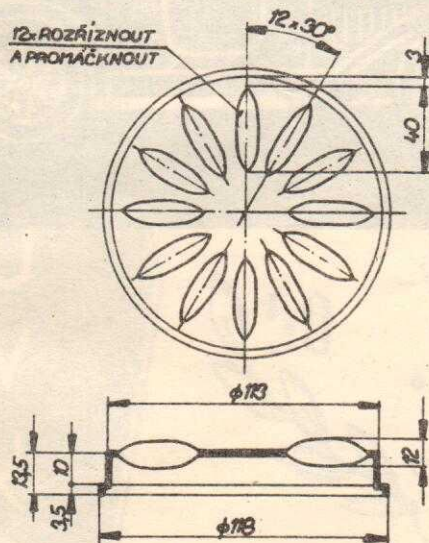
**LAURIN & KLEMENT, A. S.,**  
továrna automobilů, Ml. Boleslav.

**Filiálka:**  
**Praha II., Josefské náměstí č. 6.**

TLUMIČ VÝFUKU AERO 30



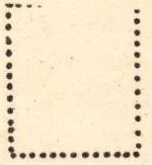
TLUMIČÍ VLOŽKA - POS.6



SEZNAM SOUČÁSTÍ

POS	NÁZEV	MATERIÁL	POČET KUSŮ
1	PLÁŠŤ	OC.PLECH s=0,8-378x490	1
2	PLÁŠŤ	OC.PLECH s=0,8	1
3	VÍČKO	OC.PLECH s=0,8-140x140	1
4	VÍČKO	OC.PLECH s=0,8-140x140	1
5	ASBESTOVÁ VLOŽKA	ASBEST s=2-370x50	7
6	TLUMIČÍ VLOŽKA	OC.PLECH s=0,8-170x170	14
7	DISTANČNÍ KROUŽEK	OC.PLECH s=0,8-370x50	7
8	VÍČKO	OC.PLECH s=0,8	1
9	VYHŘÁNÍ TRUBKA	DĚROVANÝ PLECH s=0,8 ØV.4	1
10	ASBESTOVÁ VLOŽKA		1
11	PLÁŠŤ	OC.PLECH s=0,8	1

TLUMIČ SE SKLÁDÁ Z PLÁŠŤE, VE KTERÉM JE VLOŽENO 14 TLUMIČÍCH VLOŽEK - VLOŽKY JSOU VŽDY 2 PROTI SOBĚ VZDÁLENOST MEZI DVOJICEMI - 30mm - JE ZAJIŠTĚNA DIST. KROUŽKEM. VPŘEDU A VZADU JE PLÁŠŤ UZAVŘEN VÍČKY. MEZI PLÁŠŤEM A DIST. KROUŽKY A MEZI PLECHY KUŽELOVÉHO KONCE JE ASBESTOVÁ VLOŽKA.



\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



**malý vůz  
na velké  
cesty**

