

PAV připojený za INTRUDEREM VS 1400

Základním prvkem spojení motorky a přívěsu je křížový kloub. Tovární provedení JAWA není estetické a proto jsem jej nahradil křížovým kloubem ze sloupku řízení ŠKODA 105/120, které se běžně dají sehnat. Výhodou je dostatečná pevnost a kompaktní rozměr, takže celý kloub lze ukryt do gumové manžety, kde je chráněn. Je třeba vybrat kloub s minimální vůlí. Kloub má z obou stran otvor s drážkováním, na jedné straně je navíc opatřen kleštinou, kterou je utažením šroubu upevněn na hřídel sloupku řízení. Druhý konec má nalisován a pojištěn stejně drážkovaný hřídel. Hřídel sloupku řízení je nezbytný základ pro výrobu svorníku.

Tažné zařízení/závěs PAV.

Tažné je vyrobeno jako pokračování původních vzpěr zadního blatníku. Vzpěry je vhodné před úpravou nechat odchromovat. Po odříznutí horního koncového oka se navaří tlustostěnná trubka, a podle připravené šablony se po nahřátí ohne zbytek rádiusu. Když jsou oba rádiusy stejné, odříznou se na potřebnou délku a navaří se kolmo k ohybu návarová kolénka – to kvůli prudkému ohybu o 90°, který jinak hezky neuděláte. Do kolének se pak navaří připravená příčná spojka, jejíž oba konce tvoří oko pro spojovací svorník. Svorník je právě vyroben z hřídele sloupku řízení tak, že má na jedné straně drážkovaný hřídel pro nasunutí křížového kloubu, pokračuje válcový střed, který lícuje na otvor v příčkách levé a pravé půlky závěsu. Tento otvor je přesně svrtán a opatřen drážkou pro pero. Stejná drážka je vyfrézována i do válcového středu, což po složení zajistí, že se svorník nepootočí. Konec svorníku je opatřen jemným závitem a jako matice je použita matice kola s upravenou dosedací plochou (má jemný závit a je pevnostní). Poloha drážky ve svorníku je volena tak, aby svislá osa kloubu byla shodná se svislou osou motocyklu. Svorník je do příčné spojky nalisován s mírným přesahem. Seběmenší vůle by se rázy od vozíku brzy zvětšila. V místě odříznutých koncových ok vzpěr jsou vevařeny slepé závitové vložky, na něž se přišroubuje blatník.

Ten po mé zkušenosti doporučuji vyztužit v oblasti okraje tak, že se dodatečným pásem plechu propojí existující vnitřní výtuhy.

Jako okrasný kryt a držák gumové manžety je použita půlkulová plechová krytka náboje kola patrně ŠKODA 1203 (průměr venkem cca 55 mm). Jedna půlmiska je navléknuta na svorník a je jím přitažena k příčné spojce. Pokud není připojen PAV, je použita druhá půlmiska, která se našroubuje do závitu, vyřezaného na místě středícího důlku v drážkované části svorníku. Tím vznikne okrasná kulička, chránící drážkovaný hřídel.

Rám PAV.

Z rámu jsou odříznuty příčky s odrazkami. Původní držák křížového kloubu je odříznut a místo něj je do trubky vevařen kus drážkovaného hřídele pro kloub. Půlmiska pro gumovou manžetu je taky přivařena. Dírka pro kabel je v ohbí trubky. Kolem dírky pro kabel je navařena podložka pro zesílení.

Celý PAV se připojí/odpojí pouze za použití jediného imbusového šroubu v kleštině kloubu. Šroub je třeba vyjmout celý, protože zasahuje do vybrání v drážkované části – nehrozí tak sesmeknutí a ztráta přívěsu.

Důrazně doporučuji pečlivě zkontrolovat a raději převařit původní svary. Mě po pěti letech provozu upadl U profil čepu kyvky. Svar nebyl provařený, jen vypadal pěkně. Naštěstí to bylo na okresce bez provozu a kousek od domu.

Nakonec jsem přistoupil k vylepšení konstrukce.

Křížový kloub je na jednom konci pevně nalisován na drážkový hřídel a to se mi nelíbilo. Přece jen jsem chtěl mít možnost kloub snadno vyměnit. Řešením je ze dvou kloubů udělat jeden, který má kleštiny na obou koncích.

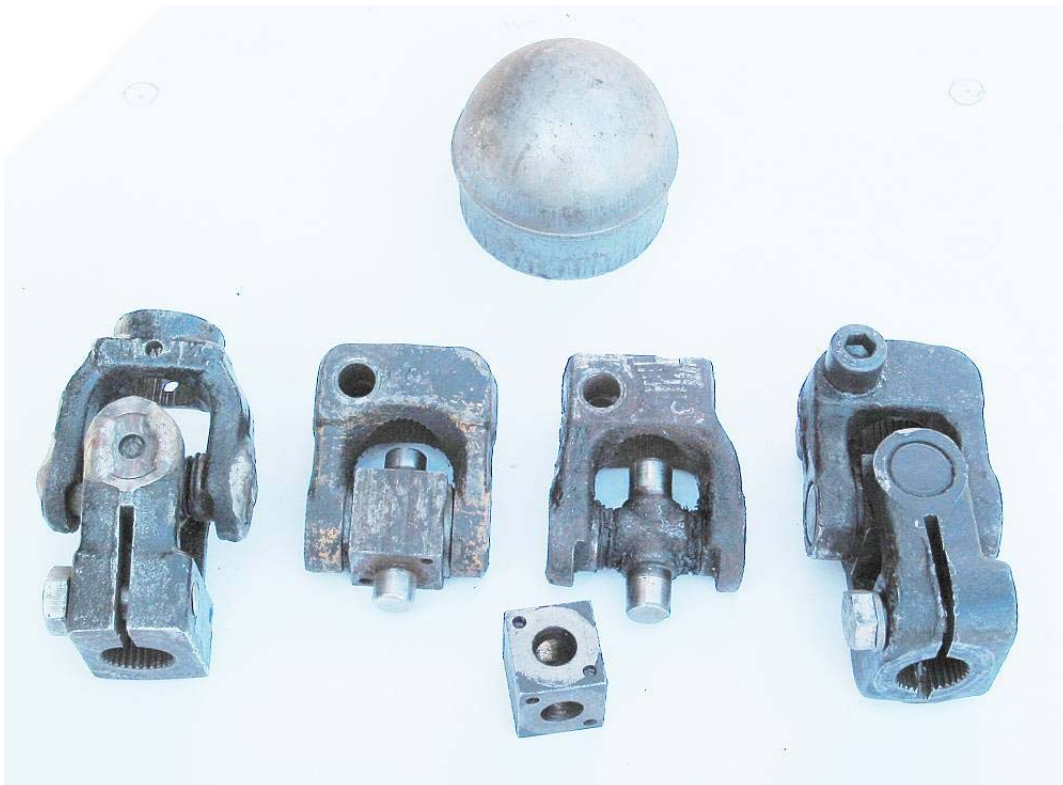
Drážkovaný hřídel má pevně daný úhel spojení s kloubem. Ve výrobě si ale s pozicí drážek vůči osám kříže moc hlavu nelámali a tak je třeba na stranu rámu přidat zařízení, které dovolí

pootčit drážkovaný hřídel vůči rámu a tím nastavit stejnou rovinu motorky a přívěsu. Tato nastavitelná spojka, sešroubovaná čtyřmi imbusy M6, dovolí pootočení o jeden zub drážkování, takže ať vyjdou drážky jak chtějí, vždy se to dá seřídit. Pro připojení elektro rozvodu je použit profi nepromokavý 6-ti pólový konektor HARTING 25V/10A.

No a problém s pneumatikou jsem jednou pro vždy vyřešil přechodem na skútrové gummy rozměru 10", kterých je dost i pro vysoký rychlostní limit. Ráfek a špice jsou origo z dětské terénní motorky Malaguti. Plechový blatník je vyroben ze dvou plechových okapových kolen.



Původní držák a co se odřízne a zahodí



Vlevo původní kloub, vpravo sestava se dvěma kleštinama, různá provedení kříže. Nahoře krytka náboje kola



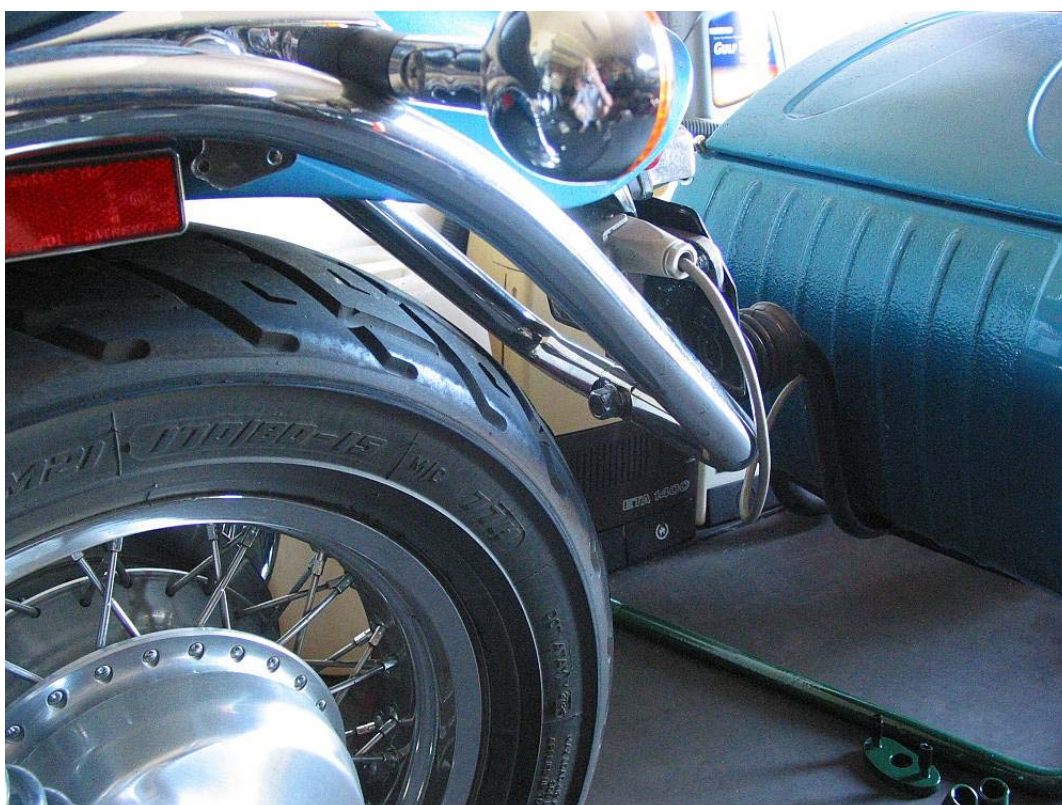
Takto vypadají krycí půlmisky, vyrobené z krytky náboje kola



Kloub schovaný v gumové manžetě. Vpravo je pod gumou natáčecí spojka, vlevo je guma přetažena přes půlmisku.



Detail matice svorníku, stahujícího obě půlky závěsu, pod RZ vyčuhuje část půlmisky



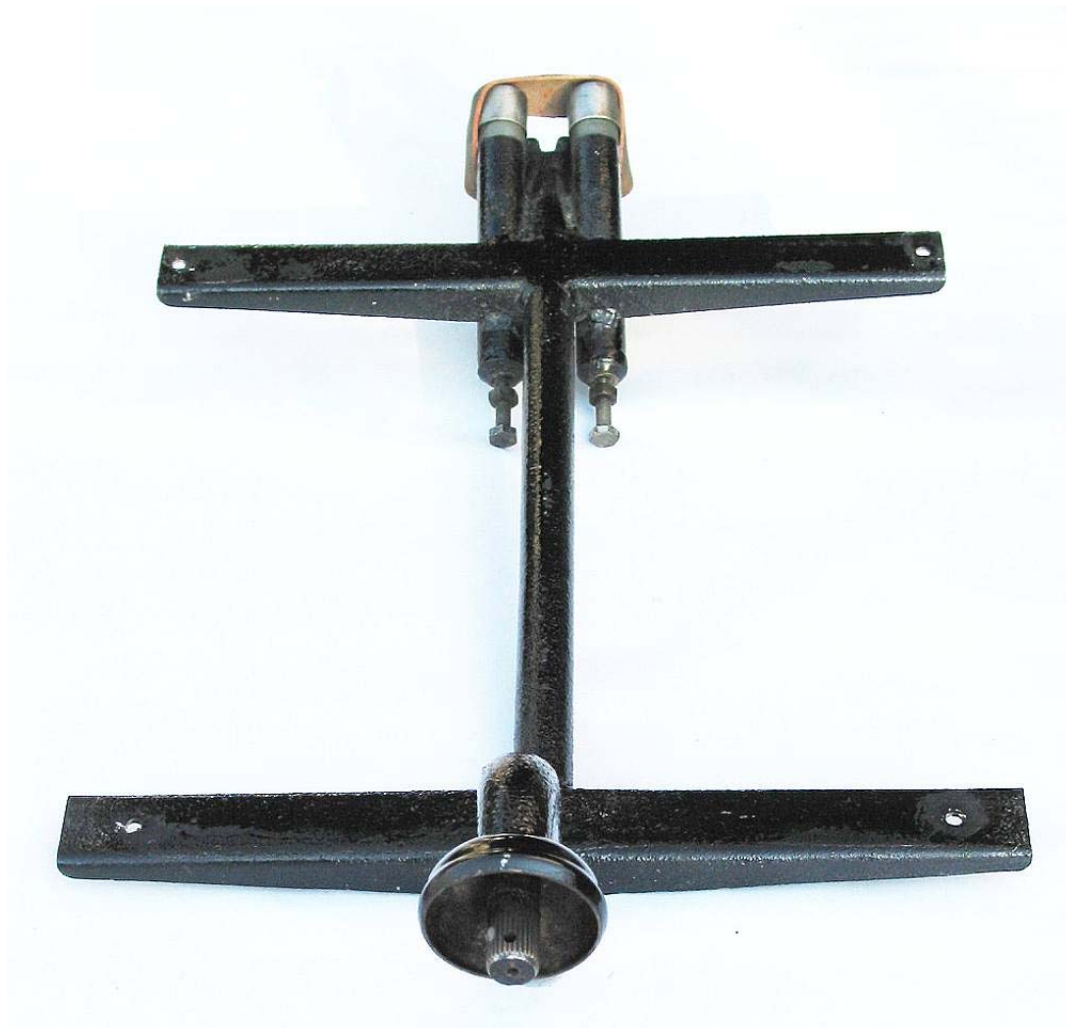
Zámky helmy odmontovány a použity na zámek víka PAV



Vevařená slepá matice na místě původního oka držáku



Za RZ se ukrývá konektor HARTING



Rám PAV s vevařeným drážkovým hřídelem a pŮlmiskou – staré provedení – ještě tu není natáčecí zařízení



Nové kolo PAV, blatník z okapového kolena



Ložisko vidlice tvoří gumový silentblok z přední nápravy ŠKODA 105/120



Blinkry VW Brouk, uzamykatelná klika AVIA, původní vložka FAB vyměněna za uplavenou vložku ze zámku přílby – stejný klíček je i pro zámek řízení ☺.