

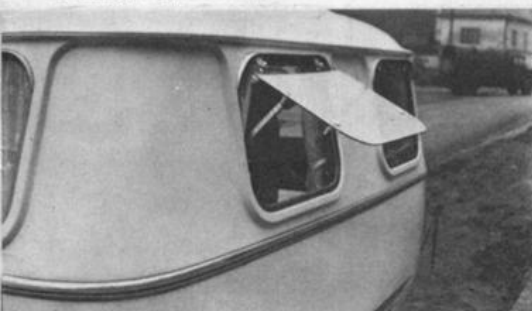
Obytný přívěs

(k článku v minulém čísle)

V rozpacích jsme očekávali hranatý domek na kolečkách a v duchu litovali vůz, kterému dá pocitit svou váhu. Tím milejší bylo však překvapení nad jeho lživostí spolu s potěšením nad uměním jeho tvůrců, kteří nás pozvali k prohlídce tohoto benjamína našeho automobilového průmyslu. Prohlédněte si jej však s námi...



Vstupte. Nemusíte se ani mnoha shýbat nebo mít obavu, že se s vámi převrhne. Na místě stojí pevné opěry s tlumiči podpráskami.



Větrát můžete třemi okny i střešinou. Voda však davnitř nezatéká, neboť okna jsou dobře utěsněna.

Vlečeno a je se zajištěním nedovolí uvolnit se při žádné rychlosti.



K A R O S A



Jedna ze tří rozkládacích lavic s nafukovacími poduškami. Zádlovky zdobí každé okno.



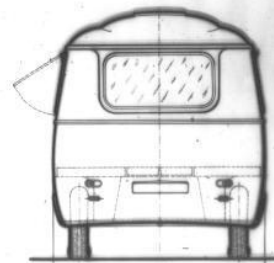
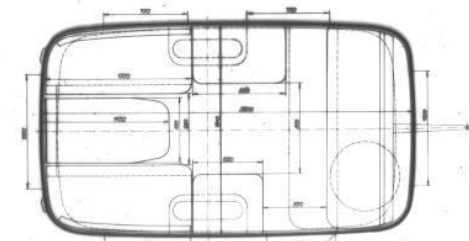
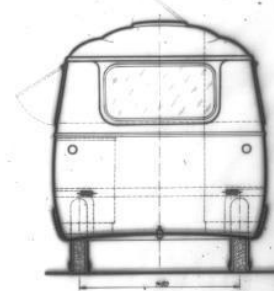
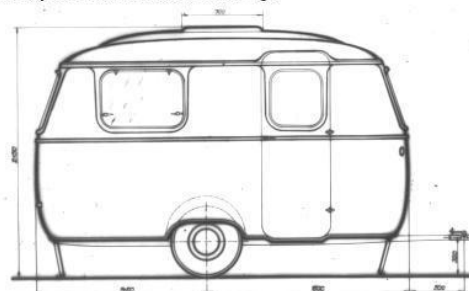
Tři osoby vzadu a jedna vpředu, to je minimální „ložková“ kapacita přívěsu Karosa. Tak pohodlně se může stát uvnitř. Šatník se závěsem chrání oděv lépe než zavazadla.



<http://www.sweb.cz/karosa.dingo/>



04 <http://www.sweb.cz/karosa.dingo/>





KAROSA W-4

rekreační obytný přívěs naší výroby

Ve vysokomýtské Karose pracují na první sérii moderního typu obytného přívěsu. Tato radostná zpráva potěší mnohé motoristy, kteří již uvažovali o svépomocné stavbě takového doplňku svého spartaku.

Obytné přívěsy se dnes ve světě stavějí v mnoha velikostech a druzích i k různým účelům.

V zemích, kde jsou byty velmi drahé, kde je třeba putovat za sezónním zaměstnáním, nebo v odlehlých oblastech, kde se stavějí velká díla, jako např. přehrady, jsou obytné přívěsy běžným zjevem.

Přívěsy ke stálému obývání

Největší obytné přívěsy, určené k několikaletému pobytu na jednom místě, pře-

pravují se za speciálním tahačem, neboť jsou příliš těžké i pro největší osobní automobily. Mají šestikolový podvozek, který lze po dojetí na místo určení někdy odmontovat, jindy alespoň zakrýt, aby netrpěl vlivem počasí. Největší a zároveň značně nákladné typy tohoto druhu jsou dlouhé 18 m a široké 3,5 m. Některé lze zvláštním mechanismem rozšířit na 4,5 m, neboť mají zasouvací stěny a střechu, anebo i zvýšit na dvě podlaží. V horním patře jsou pak ložnice, které jsou sice příliš nízké k celodennímu obývání, avšak svému účelu vyhovují. V přízemí jsou obývací místnosti. Samozřejmostí je záchod s chemickým zneškodňováním fekálií. Některé vozy mají i klimatizaci, většina pak teplovzdušné vytápění, čerpadlo vody ze zásobníku, při-

pojky na veřejný vodovod, kanalizaci a rozvodnou síť, kuchyň s velkým sporákem, chladničkou, teplou vodou atd.

Takový obytný přívěs nemá ovšem nic společného s romantikou pobytu v přírodě. Představuje bydlení slušné úrovně, a jak je uspořádána většina bytů v nájemních domech, tak parkují tyto přívěsy těsně vedle sebe na organizovaných parkovištích. Často bývají tyto ohrady velmi málo půvabné, mezi vozy ve vyrovnaných řadách není ani květina nebo keř a jedinou „ozdobou“ bývají sloupky elektrického vedení. Pouze na některých velkých stavbách jsou uspořádány volněji, a protože se poplatek za pozemek nevybírá, mohou si jejich majitelé zřídit na přechodnou dobu okolo svých pojezdových příbytků též ozdobné zahrádky.

Přívěsy pro sezónní zaměstnance

Dalším druhem obytného přívěsu bývá 8,5 až 12 m dlouhý dvounápravový vůz se dvěma místnostmi a kuchyní, koupelnou se sprchou i vanou a s kiozem. Je určen k celoročnímu obývání pro rodinu s dětmi a je pohyblivější a podstatně lehčí než popsaný větší typ. Používají ho lidé, jejichž zaměstnání vyžaduje značnou pohyblivost, jako jsou montéři, pracovníci geologického průzkumu, artisté atd. Na místo určení jej přetahují silným osobním automobilem.

Rekreační obytné přívěsy

Nejmenší typ vozu, který se ještě hodí ke stálému obývání, je 6,5 m dlouhý a mohou ho používat ke stálému bydlení bezdětní manželé. Je rozdělen na pokoj a kuchyňku, má koupelnu se sprchou, avšak bez vany, a záchod. Těchto přívěsů se velmi často používá k prázdninovému pobytu v přírodě, kde zůstávají po několik týdnů nebo i měsíců na jednom stanovišti. Řekli bychom, že to jsou pojezdové chaty. Přívěs je dostatečně pohyblivý, aby jej mohl přemísťovat i střední automobil.

Co do počtu je ve světě nejběžnějším typem obytný přívěs dlouhý 4,5 až 5 m, jehož se všude používá k rodinné rekreaci o prázdninách a tam, kde to dopravní po-

měry dovolují, též k výletům na sobotu a neděli. Pohodlím se ovšem tyto přívěsy nemohou vyrovnat větším. Není to ani jejich účelem, neboť mají poskytovat ubytování méně komfortní, než jaké poskytuje průměrný byt, a představují jakýsi mezičlánek mezi stanem a budovou. Určeny jsou výhradně k přechodnému ubytování v létě a lze říci, že se pohodlím vyrovnají většině chat.

Přívěsy této třídy byly konstrukčně důkladně propracovány a jsou dnes již velice dokonalé. V jejich stavbě bylo nutno vyřešit některé otázky, které jsou specifické pro obytná vozidla. Je to především dokonalé utěsnění proti vnikání prachu ze silnice za jízdy. Pak je to důkladné větrání, které je nezbytné, má-li v přívěsu bydlet několik lidí za teplého denního i chladného nočního počasí. Největší potíž je s kondenzací par na vnitřních stěnách obytného přívěsu, které nelze zabránit, není-li dobře postaráno o stropní větrání a nejsou-li stěny tepelně izolovány.

Ve dne vniká do přívěsu světlo dosti velkými okny a u některých přívěsů též průsvitnou střechou, která však nesmí propouštět tepelné paprsky. Noční osvětlení bývá jednak elektrické, napojené na akumulátor vozu, hodící se však jen pro krátkodobé použití, nebo plynové, napájené z tlakového zásobníku variče.

Stany na kolech

Pro nejmenší automobily, ba i pro motocykly a skútry se vyrábí několik druhů lehkých přívěsů, většinou skládacích, se stanovou nástavbou. Jsou to v podstatě pojezdné podsady, do nichž se skládá plátěná střecha. Někdy lze do nich uložit též zavazadla, pro něž bývá v nejmenších automobilech málo místa. Výhodou jsou malé celkové rozměry přívěsů v pojezdném stavu, pouze nepatrně menší pohyblivost automobilu (u jednostopých vozidel to již bývá horší) a menší potřeba garážovacího prostoru. Takové přívěsy jsou podstatně levnější než karosované a lze jich někdy využít i k přepravě nákladů. Pohodlí, které poskytují, je ovšem pouze o málo větší, než jaké dává dobrý stan s podsadou.

Obojživelné přívěsy

V nedávných letech, zejména po zavedení skelných laminátů, objevilo se i několik obojživelných obytných přívěsů. Jsou uspořádány jako obytný člun, při použití nových hmot nejsou těžší než podobné přívěsy běžného typu a lze si snadno představit, jaké výhody poskytují. Bývají uspořádány tak, že se zajed s podvozkem do vody, nadlehčená karosérie se odpoutá a podvozek se vytáhne z vody. Plovoucí přívěsy se vybavují obvyklými přívěsnými motory a mívají na zádi volnou nebo zastřešenou palubu. Hodí se ovšem i k pobytu na souši.

Celý rok pod širým nebem

Neobyčejně důležitá je povrchová úprava obytného přívěsu, který stojí většinou pod širým nebem i mimo sezónu, neboť nedostatek garáží, hlavně velkých, je obecným zjevem v celém světě. Aby se zabránilo rezavění a aby zároveň váha přívěsu byla co nejmenší, ujal se nejprve užívání hliníkového plechu a potom i nových hmot, jejichž vlastnosti jsou velice výhodné.

Velikost obytného přívěsu musí být přiměřená váze a výkonu tažného vozidla. Aby jízda byla plynulá a nebrzdila provoz na silnicích, je nutno, aby váha přívěsu nepřekročovala u malých a středních automobilů polovinu váhy tahače. U velkých automobilů, které mají větší rezervu výkonu, není toto hledisko tak důležité, zejména, má-li přívěs brzdy.

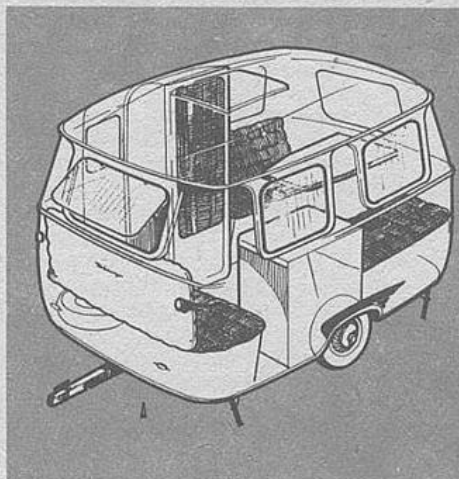
Československý obytný přívěs typu Karosa W-4

Celá konstrukce našeho obytného přívěsu byla podřízena především požadavku, aby mohl být tažen vozidlem, které váží 750 až 950 kg, tedy zejména vozem Škoda-Octavia a jeho nástupcem. Z toho vyplynula jeho malá váha a z ní pak při použití nejvýhodnějšího stavebního materiálu, skelného laminátu, i celkové rozměry. Řešení typu Karosa W-4 je opravdu průkopnické a poskytuje při malé váze neúměrně velkou míru pohodlí, při čemž karosérie bude spolehlivě odolávat vlivu počasí.

Přívěs typu Karosa W-4 je určen pro pohodlné obývání čtyřmi dospělými osobami s možností dalšího ubytování dvou dětí.

Karosérie je z polytexu, ze dvou souměrných dílů, které jsou v podélné ose spojeny (přelaminovány). K ocelovému roštu vlastního podvozku je karosérie přinýtována. Podlaha je z dřevovláknitých desek pokrytých ochrannou vložkou. Vstupní dveře jsou na pravé straně přívěsu a dají se zamykat. Čelní a postranní okenní skla jsou vyklápěcí. Pro lepší větrání je na střeše namontována výklopná ventilace z průsvitného polytexu, široká 700 mm. Horní část střechy propouští rovněž světlo, takže uvnitř přívěsu je světlost volného okolí. Pro noc je vnitřek vybaven elektrickým osvětlením, jehož zdrojem je baterie tažného vozu. Vnitřní uspořádání je patrné z obr. 2 a 3. Jako sedadel a opěradel se používá nafukovacích matrací. Šatník umístěný po pravé straně vstupních dveří má v přední části látkovou shrnovací zástěnu. Zácloňky, věšáky na šaty, zrcadlo a odkládací poličky, umístěné kolem stropního prostoru, jsou vhodným doplňkem vnitřního zařízení. Na různé větší předměty jsou tři schránky (1300×610 mm), které jsou přístupné po odklopení sedadel.

Pro vaření je přívěs vybaven vtipně ře-



šenou žaluziovou skříňkou širokou 820 mm a hlubokou 500 mm, která je příborníkem, spížírnou, zásobárnou vody a zároveň i pracovním stolem. Nad pracovním stolem jsou dvě menší uzavíratelné závěsné skříňky na nádobí. Vytápět se vůz bude bombou na propan-butan, kterou se bude také vařit a svítit. Prostírací stůl rozměrů 1100 krát 550 mm je z jedné strany zavěšen ve střední části mezi sedadly a z druhé podepřen kovovou vzpěrou. Při úpravě na spaní se stůl použije jako podložky. Vnitřní prostor má 5,9 m² při světlosti 1840 mm, takže osoby uvnitř přívěsu se mohou pohybovat vzpřímeně. Při zaparkování se vymezuje pérování čtyřmi podpěrnými nožkami. Nalakován je přívěs syntetickými laky.

Přívěs typu Karosa W-4 je velmi promyšleně konstruován, má estetický vzhled a dobré jízdní vlastnosti a poskytuje maximum pohodlí. Zvláště potěšitelná je skutečnost, že československým konstruktérům se za vedení s. Berana a kolektivu pracovníků nár. podniku Karosa podařilo vytvořit prototyp, který svou malou váhou předčí i známé zahraniční výrobky. Jako tažného vozu lze použít osobního vozu Škoda 440 – Octavia nebo Škoda 445 – Superoctavia, které jsou u nás nejrozšířenějšími vozidly a u nichž bude teoretická

stoupavost na IV. rychlostní stupeň činit 2,5 %, maximální stoupavost pak asi 23 %.

Tažné zařízení, které navrhly AZNP v Mladé Boleslavi, se velmi osvědčilo a jeho výhoda je v tom, že se dá namontovat na tažné vozy i dodatečně.

S přívěsem bylo najeto předepsaných 30 000 km bez podstatných závad. První výrobní série bude vyrobena již v tomto roce. Pořizovací cena i se zařízením bude podstatně nižší než cena osobního vozu Škoda 440. U zahraničních výrobků tomu bývá naopak. Tak např. závěs přibližně stejné velikosti a stejného provedení stojí v NSR 5500 DM, zatímco osobní vůz tam stojí 4500 DM. Rovněž celková váha přívěsu je velmi malá, neboť cizí přívěsy těžké velikosti váží 500 až 650 kg.

Technická data

Rozměry přívěsu:

délka	3780 mm,
šířka	1850 mm,
výška	2150 mm.

Rozchod kol 1450 mm.

Celková váha 420 kg,

vlastní polytexová karosérie 110 kg,

podlaha, skla, gumové rámy a těsnění 80 kg,

vnitřní zařízení 120 kg,

podvozek 110 kg,

Dovolený tlak nápravy 490 kg/80 km/h

Podvozek

Spodní rošt přívěsu je z ocelových lisovaných profilů elektricky svařených. Na přední a zadní části roštu jsou přivařeny ocelové oblouky, které tvoří vyztužení a uchycení vlastní karosérie. Prodloužená střední část roštu tvoří vpředu ojku. Kola jsou zavěšena na kyvných ramenech odpružených pryžovým blokem. Náboj kola a ložiska jsou řešeny jako u přední nápravy vozu Š 440.