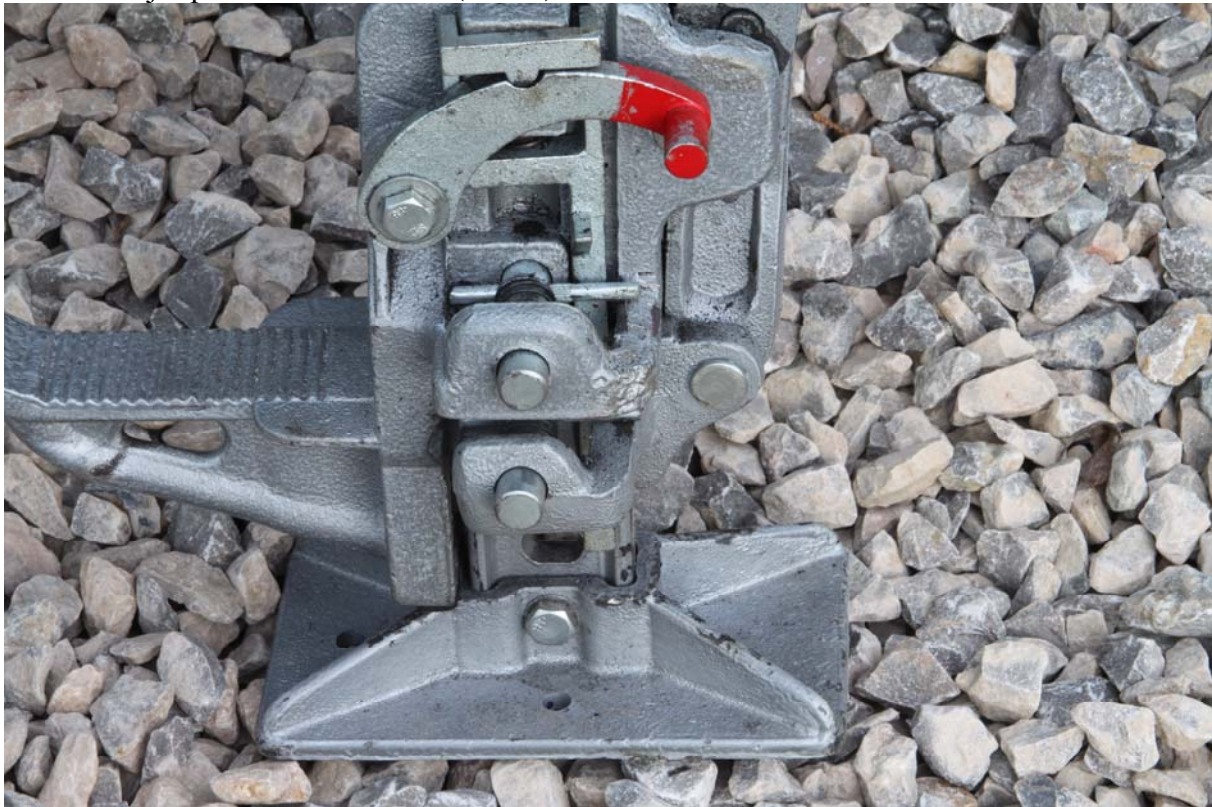
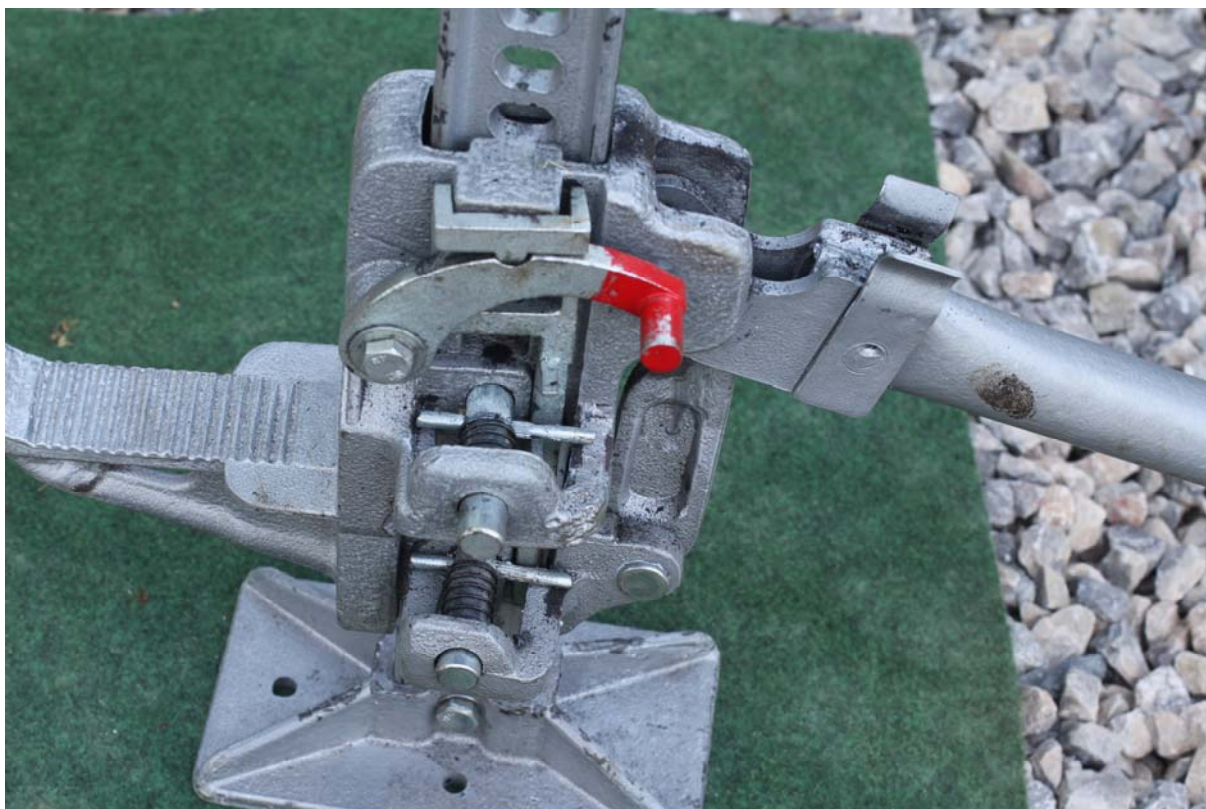


Není zvedák jako zvedák

Když jsem modifikoval odpružení nápravy u Jeepa JK, vyvstal mi problém, jak auto dostatečně zvednout, abych mohl snadno vyměnit pružiny. Obyčejný hever nestačí, pro tyto účely a nejen pro ně, ale jakékoliv jiné práce, kdy potřebujeme zvednout břemeno hmotnosti přibližně do 3 tun a dost vysoko, se používá mechanický krokový zvedák. Ten se prodává pod různými názvy. Nejčastěji se tomu říká HI- LIFT, někde to najdeme pod názvem FARM JACK. Je to dost užitečný a univerzální výrobek, dá se s ním nejen zvedat, ale i tahat atd. Nejprve jsem si jeden objednal z jakéhosi internetového obchodu. Asi za týden přišel docela nevzhledný šedivě natřený výrobek. Vyzkoušel jsem ho, a jaké překvapení- nefungoval. Po prozkoumání, jak by to vlastně mělo pracovat, se mi podařilo identifikovat základní vady výrobku. Kolíky vymezující chod pro hever životně důležitých odpružených tyčovitých zarážek mají uprostřed drážkování (**obr. 1**).



Snadný pohyb zarážek a tedy i poloha kolíku mají zásadní vliv na spolehlivou činnost zvedáku. Pokud se kolík povysune, zarazí se o posuvné těleso zvedáku a zabrání zapadnutí tyčové zarážky do otvorů nosné tyče. Zarážky tlačí do záběru poměrně slabé pružiny a jezdec heveru. Pokud zarážky správně nezapadnou do děr, jezdec heveru a s ním i břemeno spadne. Možná na někoho. Ovšem u tohoto heveru byly díry pro drážkované kolíky vyvrtané velké či kolíky měly malý průměr a drážkování bylo na nic, kolíky byly v díře volně posuvné. Kdykoliv mohly na jednu stranu vypadnout, na druhou stranu zase zabránily zasunutí zarážek. Dále je pro chod heveru velmi důležitá kvalita povrchu, po které kolíky jezdí, třou se totiž přímo o povrch jezdec. Pokud je povrch odlitku hrubý, zarazí se kolíky o nerovnosti materiálu, zarážky nezapadnou a hever opět spadne. Mazání nepomůže, v prachu a terénu spíš naopak. A právě hrubý materiál, ze kterého byl tento hever odlit, ve mně vzbuzoval další velkou nedůvěru (**obr.2**).



Ocelový výkovek v zápustce (jak bychom to dělali my) to určitě není, spíš bych typoval na roztavenou hromadu šrotu před roztříděním. Možná mimo železa i něco hliníku z bloků motorů či mědi z alternátorů by se v tom po analýze našlo. Doufejme, že plasty a čalounění při tavení vyhořely. Nedivil bych se, kdyby to někde prasklo a v odlitku byl se našel zalitý kus strusky nebo třeba zub nějakého nepohodlného šikmookého odboráře.

Po všech mých úpravách a opravách stejně hever bezpečně a spolehlivě nefungoval, tak jsem ho odložil a začal pátrat po nějakém lepším. Nejsem žádný kaskadér, tak pod Jeepa podloženého tímhle nedodělkem bych rozhodně nevlezl.

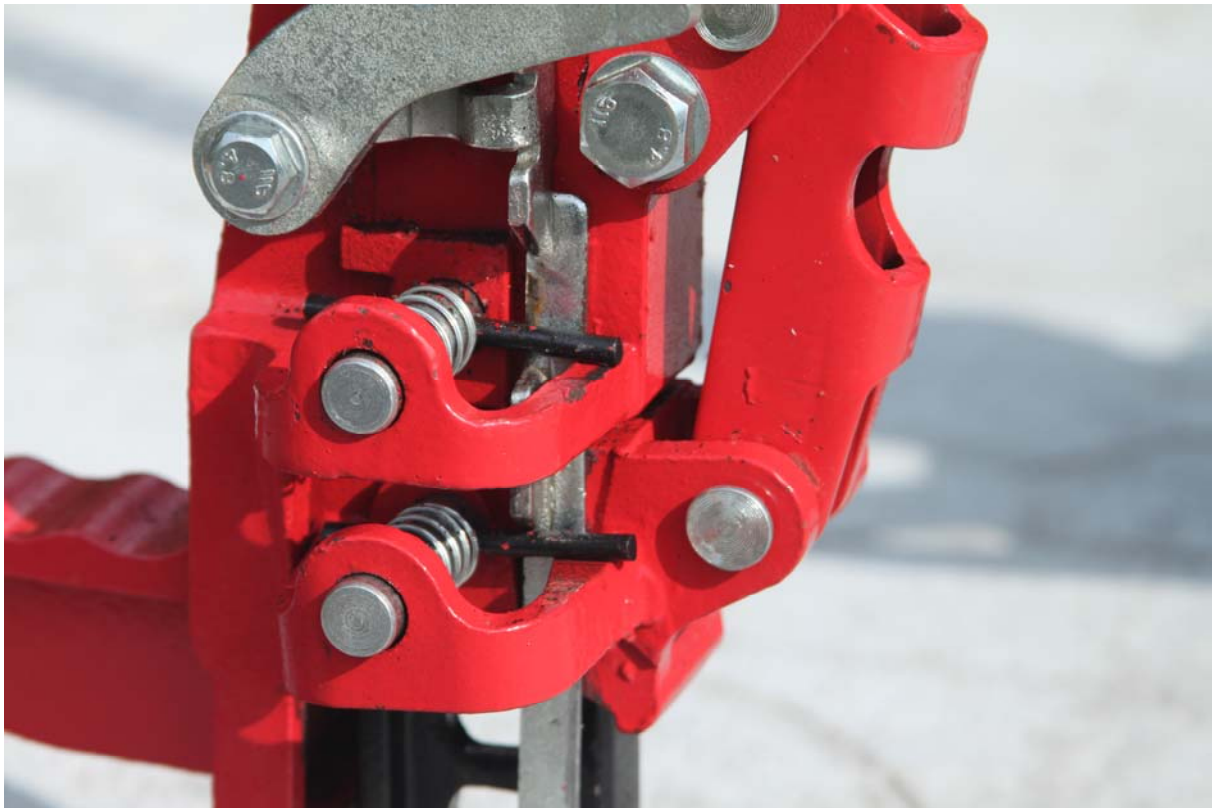
Vzpomněl jsem si, že na letošním příjemném setkání příznivců OFFROAD REVUE na „Šikláku“ byl jednou z cen věnovaných sponzory krásný červený HI-LIFT, který výherci všichni záviděli. Od Vohnouta jsem zjistil, že ho věnovala firma Valmont Trading z Prahy 4. Tak jsem se do Nuselské ulice vypravil, chvíli hledal místo na parkování a firmu (na mapy.cz jsem si sice našel polohu firmy, ale zapomněl jsem si napsat číslo domu, je to devítka), až mi vyhládlo. Tak jsem si v řeznictví musel dát sekanou. A když jsem vylezl, na dveřích hned vedle řezníka jsem objevil známou nálepku s reklamou na navijáky XWINCH a další offroad příslušenství. Ve firmě se to hemžilo nadšenými sympatáky a nad výstavkou elektrických i ručních navijáků, zvedáků a dalšího příslušenství mi na chvíli spadla čelist. Chvíli jsem si popovídali a za chvíli jsem už táhl do auta kartónovou krabicí s pořádným heverem.

A začalo srovnávání. Nový hever je o poznání těžší, a není to jen větší délkou zdvihu (**obr. 3**).

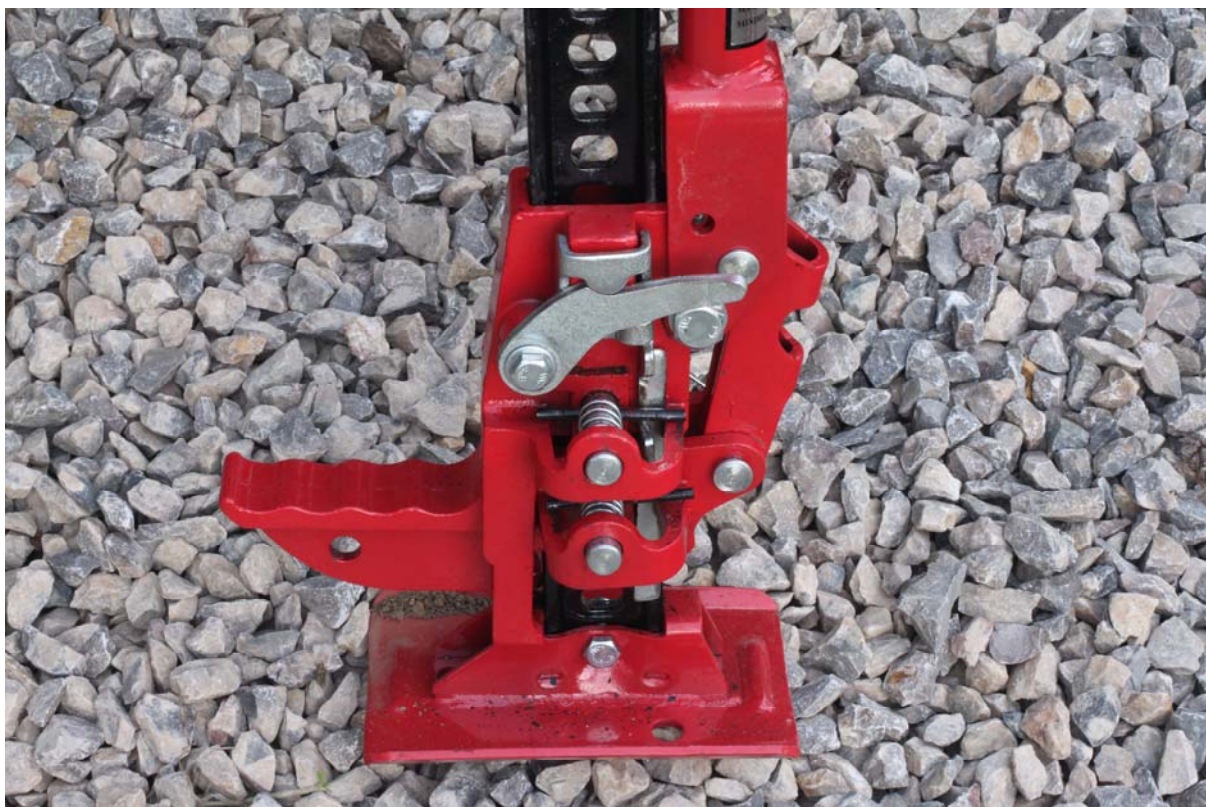


A po chybách, které byly příčinou nefunkčnosti mého původního šedého heveru, zde není ani

památky. Materiál je po poznání kvalitnější, kolíky drží a jezdí po hladké ploše, pára pruží, zarážky zapadají. Materiál je mnohem hladší, nejsou na něm žádné stopy po zalité strusce či písku z formy (**obr.4**).



Vypadá to, že je odléván do kovové formy-kokily. I když je princip zvedání u obou výrobků stejný, objevil jsem spoustu dalších rozdílů. Třeba patka nového heveru není křehký odlitek, ale houževnatý svařenec z tlustého plechu (**obr.5**).



Patka je namáhaná nestejně zvláště na křivém podkladu a tak se její houževnatost hodí. Jinak je vyřešen aretační mechanismus páky v složené poloze. Místo pásku plechu, který se vlivem vůle hlavního čepu po prvním složení ohnul, se využívá dvou nálitků na tělese heveru a pružnosti oka páky. A hlavní čep páky není měkký viklavý kolík s vlasovou závlačkou, ale pevnostní šroub s maticí. A vůbec, změň k lepšímu je na novém heveru hodně. A to byl dokonce levnější, než ten z internetu. Když tuhle pochvalu píšu, tak Jeep už má nová delší a silnější péra a já mám obě ruce a na nich všechny prsty. A tak můžu psát a firmě Valmont Trading poděkovat za ty výrobky, co pro nás offroadáky dodává..

Vojta Voráček