

Der Anhängewagen für Motorräder

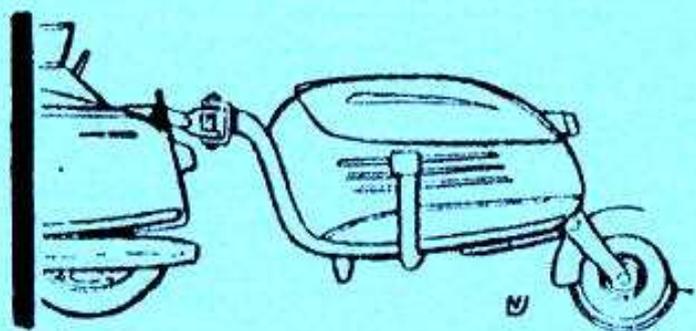
PAV 40

Will man mit einem Einspurfahrzeug bequem und sicher in die Natur hinaus fahren, dann ist für die Verstaung der Camping-Ausrüstung ein Anhänger erforderlich, da sonst Fahrer und Sozius derart bepackt sind, dass die Fahrt für sie alles andere als komfortabel ist. Darin werden die meisten Motorradfahrer gewiss mit uns übereinstimmen, denn im heißen Sommer mit Gepäck überlastet zu sein, ist nichts Angenehmes. Eben- sowenig kann man bei Ferienreisen, wo häufig von früh bis Abend gefahren wird, das ganze Gepäck auf dem Rücken tragen, oder das Motorrad damit behängen.

Alle diese Probleme löst der Anhänger PAV 40, dessen Serienerzeugung im Vorjahr erfolgreich aufgenommen wurde.

Der Anhänger ist für Motorrad- und Motorrollerbesitzer bestimmt und ermöglicht durch Ausführung, Abmessungen und Gewicht gefahrlose, angenehme Weekend- und Urlaubsfahrten. Sein Anschluss an das Motorrad ist leicht, seine Bedienung und Instandhaltung einfach.

Die Anhängervorrichtung ist aus nahtlosen Stahlrohren hoher Güte geschweisst und am Motorrad sowohl unter den Schrauben der Soziusfußrasten als auch durch Zapfen — die zusammen mit dem Wagen geliefert werden — in den oberen Ösen der hinteren Teleskope (Abb. 1) befestigt. An der Anhängervorrichtung ist die elektrische Leitung samt Steckdose befestigt, in die der Verbindungsstecker der Wagenschlussleuchte gesteckt wird. Die Verbindung des Wagens mit dem Motorrad bzw. Motorroller erfolgt durch einen herauschiebbaren Drehzapfen



(Abb. 2). Der Kuppelvorgang ist einfach und besteht aus dem Einstecken und Sichern des Zapfens und dem Anschluss des Verbindungssteckers der Schlussleuchte. An der Anhängervorrichtung ist ein Gummischutz angehängt, der den Wagen vor abspritzendem Kot schützt. Die Kennnummernbeleuchtung und die Bremsleuchte sind an das Klemmenbrett unter dem Motorradsitz angeschlossen. Die Kabelenden sind bezeichnet, so dass sie nicht verwechselt werden können. Nach dem Anschluss muss die richtige Funktion des Wagenschlusslichtes überprüft werden, Steckdose und Stecker sind ebenfalls bezeichnet, so dass beim Ankuppeln des Wagens der richtige Anschluss der elektrischen Installation gewährleistet ist.

Die Vorteile des neuen Camping-Wagens können auch die Besitzer des Motorrollers Čezeta ausnützen. Der Wagen sieht hinter dem Motorroller sogar noch hübscher aus, weil er die Karosserie-Form des Motorrollers zweckmässig ergänzt. Der Anschluss (Abb. 3) ist mit einer einfachen reich dimensionierten Anhängervorrichtung durchgeführt, die über der Schlussleuchte des Motorrollers angeschraubt ist. Sie ist aus einem

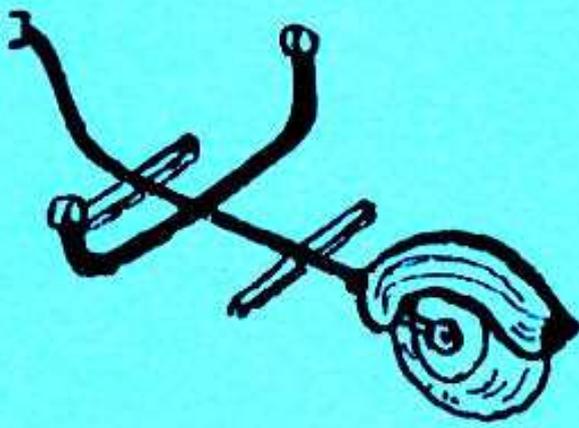


Abb. 4

Schutzbogen angeschweisst, der die Wagen-
seiten vor Beschädigung bei Havarien
schützt. Die Bogenenden sind mit Rückstrah-
len versehen. Die Rahmenkonstruktion ist
einfach ausgeführt und entsprach bei den
Belastungsproben in bezug auf ihre Ge-
samtfestigkeit und Starrheit vollauf.

Die Federung des Wagens sichern zwei
Teleskopdämpfer. Das Rad ist auf einer
Schwinge befestigt (Abb. 5). Die Teleskop-
hülsen 1 sind an beiden Seiten des Zentral-
rohres 2 angeschweisst und um 22° in der
Achse geneigt. Die Schwinge 3 schwingt um
das Auge 4, das mit dem Ende des Zentral-
rohres verschweisst ist. Die in den Stoss-
dämpfern angeordneten Federn wurden
gründlich erprobt, und Federung wie Fahrt
sind angenehm.

Die Wagenkarosserie ist aus Tiefziehblech
gepresst, punktgeschweisst und reichlich mit
zweckmässigen Einpressungen versteift. Die
elegante Form und die Möglichkeit, eine be-
achtliche Last zu verstauen, sind die Haupt-

vorzüge des Wagens PAV 40. Besondere
Sorgfalt wurde der Oberflächenbeschaffen-
heit gewidmet; durch die Verwendung von
Einbrennlacken ist lange Lebensdauer und
Widerstandsfähigkeit der Oberfläche gegen
Witterungsunbilden gewährleistet. Darüber
hinaus wurde die Verlässlichkeit des Wa-
gens auf Fahrten in der ČSSR und im Aus-
land (Motor Revue 5/1965) gründlich über-
prüft. Überall war er Mittelpunkt des Inter-
esses und Gegenstand allgemeiner Bewun-
derung der motorisierten Öffentlichkeit. Bei
dieser Gelegenheit wurde auch das Fahr-
verhalten sowohl im Stadtverkehr als auch
auf Gebirgsstrassen kontrolliert. Die Fahr-
eigenschaften erlaubten sicheres Lenken
und gute Manövrierfähigkeit selbst auf nas-
sem Stadtasphalt.

Technische Angaben des Wagens PAV 40:

Eigengewicht

20 kg

Zulässige Belastung

30 kg

Zulässige Höchstgeschwindigkeit

70 km/h

Laderaum

103,6 dm³

Radabmessungen

260×85

Reifendruck

1,0 — 1,2 atp

max. Breite

620 mm

max. Höhe

600 mm

Abstand der Radachse des Anhängers von
der Achse des hinteren Rades der Maschine
1350 mm

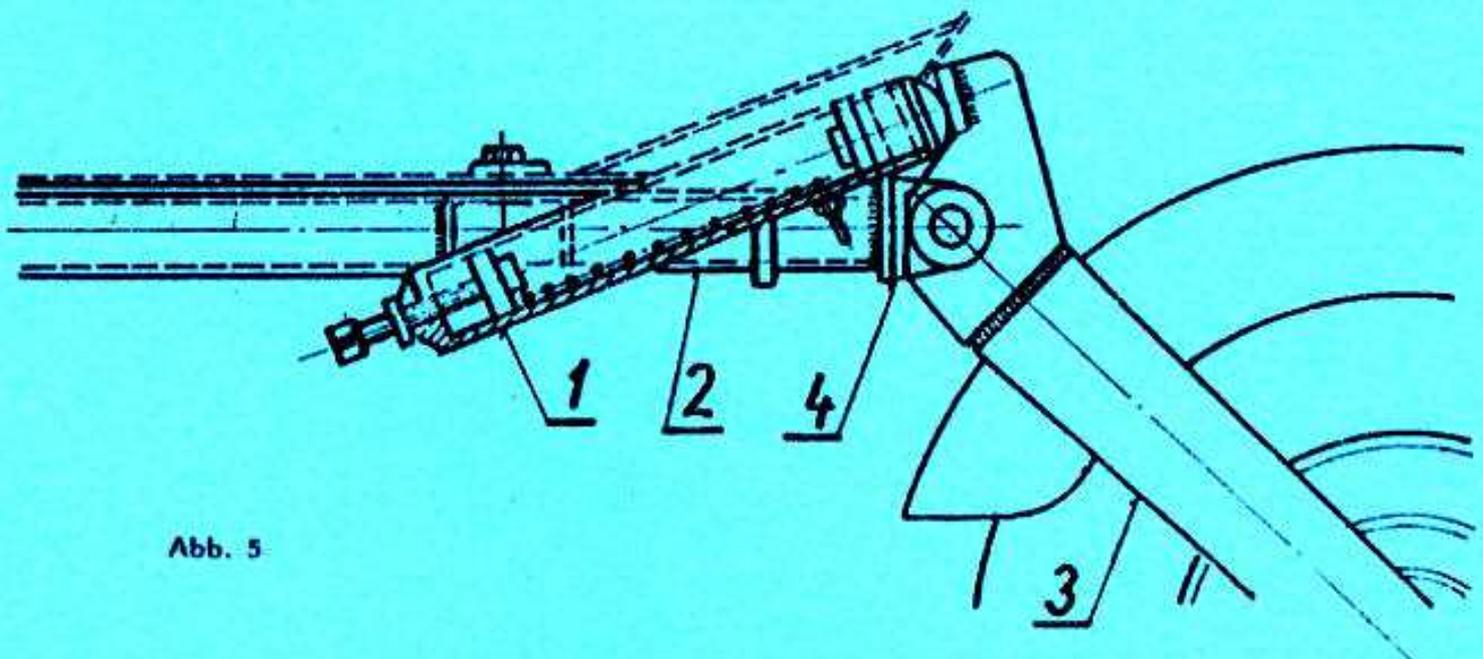


Abb. 5

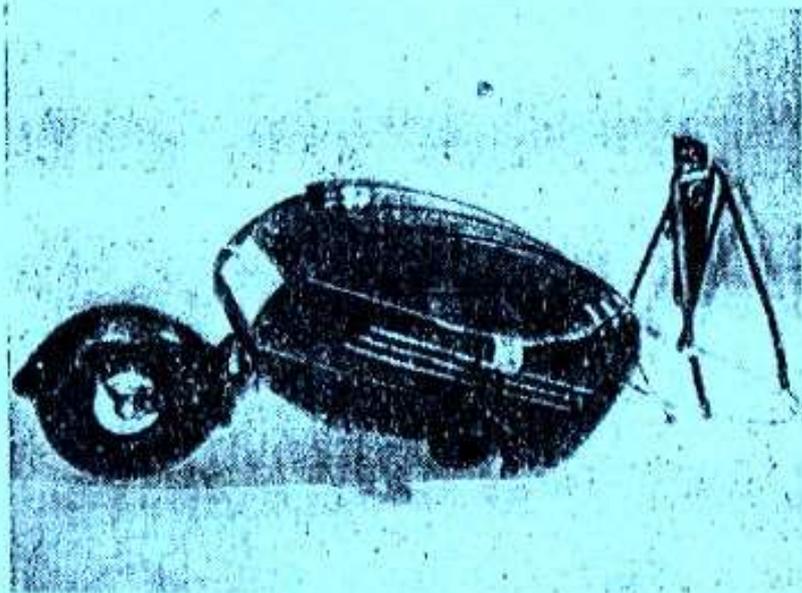


Abb. 1

3,5 mm dicken Blech gefertigt und der Karosserieform angepasst. Von unten ist eine Ankerplatte (Abb. 4) eingelegt, die hinreichend die Tragpartie der Karosserie versteift. Das Ganze wird mit 4 Schrauben M 6 zusammengezogen. Auch hier ist die Steckdose der elektrischen Beleuchtung an der Versteifung der Anhängervorrichtung befestigt. Für die Montage der Anhängervorrichtung müssen in die Karosserie 4 Löcher $\varnothing 6,1$ gebohrt werden. Die Montage können die Besitzer nach der genauen Beschreibung in der Bedienungsanleitung selbst durchführen. Das Anschlusskabel für die Wagenschlussleuchte wird aus der Schlussleuchte des Motorrollers herausgeführt, wo in der linken unteren Ecke (in Fahrtrichtung gesehen) für beide Kabel mit Kunststoffhülle ein Durchgangsloch ausgefeilt wird.

Die Fahrt mit leerem Wagen bereitet keine Schwierigkeiten, da man ihn hinter dem Motorrad bzw. dem Motorroller beim Lenken gar nicht spürt. Die Gepäckstücke müssen gleichmässig über den ganzen Boden verteilt und schwerere Gegenstände möglichst tief und über der Längsachse des Wagens konzentriert werden. Die Lasten müssen zweckmässig befestigt werden, um seitliches Verrutschen zu verhindern. Dazu dienen Gurte in der Karosserie. Nach ordentlicher Befestigung und Sicherung der Lasten wird der Deckel geschlossen und sorgfältig versperrt. Das Anfahren des Fahrzeugs mit Anhänger ist einfach. Die zulässige Höchstbelastung beträgt 30 kg, die Höchstgeschwindigkeit der Maschine mit Anhänger ist auf 70 km/h beschränkt. Diese Geschwindigkeit muss mit Rücksicht auf den Strassen-

zustand, die Lebensdauer des Motorrades und des Anhängers sowie auf die Art der beförderten Last eingehalten werden. Das Motorrad mit Anhänger lässt sich gut lenken. Die Rückfahrt ist einfacher wenn der Sozius mithilft.

Wichtige Teile, wie der Zapfen des Kardangelenkes, der Schwinge, des Rades und die Schrauben zur Befestigung der Konsole müssen regelmässig kontrolliert werden. Die Zapfen des Kardangelenkes, der Schwinge und der Federung sind mit Schmierköpfen versehen und werden je nach Bedarf mit Autolett gefüllt. Nach 2 500 km müssen die Radlager geschmiert werden. Gelegentlich müssen auch die Muttern des Kardangelenkes und des Schwingenzapfens so weit festgezogen werden, dass kein schädliches Spiel entsteht, dass aber auch die Beweglichkeit des Zapfens nicht leidet. Die Schrauben, mit denen die Anhängervorrichtung an die Karosserie und jene mit denen die Karosserie an den Zentralrohrrahmen befestigt sind sowie die Mutter des Radzapfens müssen ebenfalls kontrolliert und nachgezogen werden. Vor jeder Fahrt ist die Kennnummernbeleuchtung zu kontrollieren.

Der Zentralrohrrahmen (Abb. 5) ist aus Stahlrohren $\varnothing 25$ mm zusammengeschweisst. Auf dem Zentralrohr sind zwei gepresste Träger angeschweisst, auf denen die Wagenkarosserie auf vier Gummiblocks ruht. Ungefähr in der Mitte des Rahmens ist ein

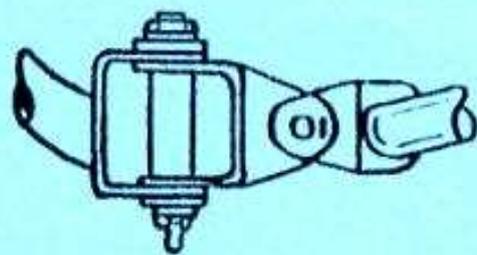


Abb. 2

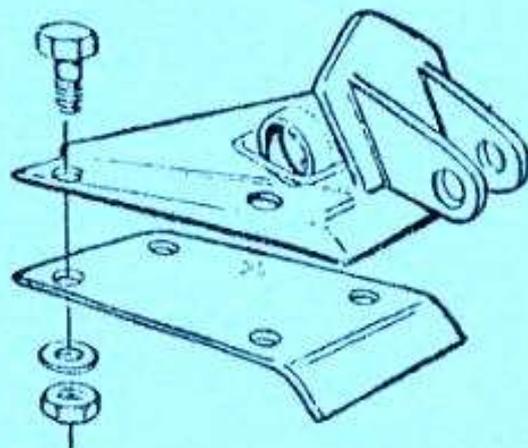


Abb. 3