Údržba ojetého přepravníku

Údržba

Cílem údržby je, aby zařízení vydrželo co nejdéle ve spolehlivém a technicky bezpečném stavu. S tím v prvé řadě souvisí styl jízdy a celkové faktické používání vozidel. Má-li přepravník vydržet co nejdéle, nelze jej půjčovat! Optimální je zajistit, aby s ním manipuloval jeden řidič, popř. jen úzký okruh poučených osob. V ideálním případě je též vhodné zařídit parkování přepravníku na nějakém suchém, krytém místě. To zejména přes zimu, kdy bývá četnost výjezdů minimální. Jestliže je potřeba v zimním období vyrazit na silnici, před jeho opětovným odstavením je dobré ho umýt od soli. I přesto, že u vleků bývá podvozek pozinkován, opravdu to není všelék.

Nejdůležitějším údržbářským úkonem je pravidelná kontrola a seřizování brzd. Většina starších koňovleků u nás pravděpodobně vůbec nebrzdí, protože majitelé ani netuší, že je nutné brzdy pravidelně nastavovat! Zanedbávaná je také čistota interiéru vleku. Za shnilou podlahu a stěny může vlhkost podpořená působením agresivních exkrementů, zanechaných dlouhodobě ve vleku. Řešení je prozaické – nebýt líný, vyhodit bobky a vyčistit vlek vždy před odstavením. Ideální je možnost vyvětrání a vyschnutí. Nejhorší totiž je nechat výkaly ve vozíku a potom ho ještě v dobré víře, aby tam nenapršelo, „hermeticky“ uzavřít… A už nám to tlí a plesniví!

Současný trend zejména světových výrobců tento neduh částečně řeší. Podlahy a stěny jsou konstruovány tak, aby jim vlhkost co nejméně škodila. Buďto jsou olaminovány, nebo z hliníkových lamel, popř. jsou obě technologie zkombinovány.

Náklady na provoz a údržbu

Investice do oprav a údržby vzrůstají se stářím přepravníku. Zákonné pojištění je nutné hradit bez ohledu na počet ujetých kilometrů za rok. Pozor, některé pojišťovny nepřiznávají pro vleky bonus! A případná škoda způsobená vlekem se hradí z pojistky tažného vozidla, což znamená ztrátu bonusů auta!

Při tažení těžkého koňovleku jsou také vystaveny extrémnímu zatížení některé komponenty tažného vozidla a z tohoto důvodu je potřeba počítat s jejich častějšími finančně náročnými opravami, popř. výměnou. Obecně lze říci, že spojka, brzdy a motor tažného vozidla mívají poloviční životnost oproti jízdě bez zátěže. Také spotřeba paliva při jízdě s koňovlekem je o cca 30–50 % vyšší oproti jízdě bez vleku. Životnost přepravníku je navíc závislá nejenom na stylu jízdy a úrovni údržby, ale také na fyzických i psychických vlastnostech přepravovaných zvířat. Je jasné, že jestliže se pravidelně přepravují jen slušně vychovaní, vyrovnaní poníci, bude opotřebení přepravníku nepatrné oproti častější přepravě prostorově výraznějších jedinců, rozhodnutých při nakládání nebo během jízdy vozík zlikvidovat.

Pavel Čechovský

www.prepravakoni.cz