

HRA O ČAS

Žádné zabezpečovací zařízení neochrání vůz proti zlodějům zcela stoprocentně. Avšak může odcizení pořádně ztížit: prodlouží čas, který musí zloděj v autě strávit, než zabezpečení překoná. **JEDNO Z NEJPOUŽÍVANĚJŠÍCH JE ZÁMEK ŘADICÍ PÁKY.**

Zámek zpátečky, jak se mu často přezdívá, je zařízení, které v zamknutém stavu na mechanickém principu znemožňuje jakýkoli pohyb řadicí páky a ta zůstává v poloze pro zpětný chod. Zloději se pak s autem těžko odjíždí, když by musel stále couvat... Na tuzemském trhu působí celá řada firem, které zámkové řadicí páky dodávají. My jsme se vydali do českého Defendu, který zámkové konstruuje, vyrábí a prodává již déle než dvacet let.

Dnešní zámkové jsou evolucí externího řešení, se kterým přišla izraelská firma Multilock přes čtvrt stoletím. Šlo o jakousi zamykatelnou skobu obepínající řadičku, již mnozí ještě určitě pamatují. Druhým evolučním krokem bylo u nás dobře známé řešení s tyčkami nebo trny, jež se zasunovaly z boku do středového tunelu a blokovaly páku v pohybu v jednom směru – nikoliv tedy nutně v jedné zařazené poloze (!). Požadavky zákazníků byly však náročnější, a tak se postupem času našlo řešení, které známe dnes – v interiéru je vidět pouze zámková vložka, jinak jsou veškeré součásti vnějším pohledem skryty.

Výrobci zámků zpravidla nabízejí varianty pro prakticky všechna běžně prodávána auta a jejich kombinace motorů a převodovek. To znamená, že různých provedení zámků existuje opravdu široké spektrum; konkrétně Defend prodává na 1500 variant, jež se od sebe liší zejména co do tvaru úchytných prvků do vozu. Principy mechanismu zamykání jsou jinak v zásadě dva (viz box 1). Ceny se pohybují od pěti do osmi tisíc korun včetně montáže, speciální typy s elektronickými prvky stojí ale i více než dvakrát tolik.

Každý zámek musí odpovídat atestu 8SD, který vydává Ministerstvo dopravy. Testování pro ministerstvo provádí zpravidla český TÜV-SÜD. Kontroluje se

zejména odolnost mechanismu a zámkové vložky proti poškození, ale také možné vlivy na bezpečnost provozu – třeba aby nedošlo k samovolnému zablokování řadicí páky během jízdy, které by mohlo mít fatální důsledky. Atest také stanoví, že zámkové řadicí páky nesmí být prodávány přímo zákazníkům bez odborné montáže.

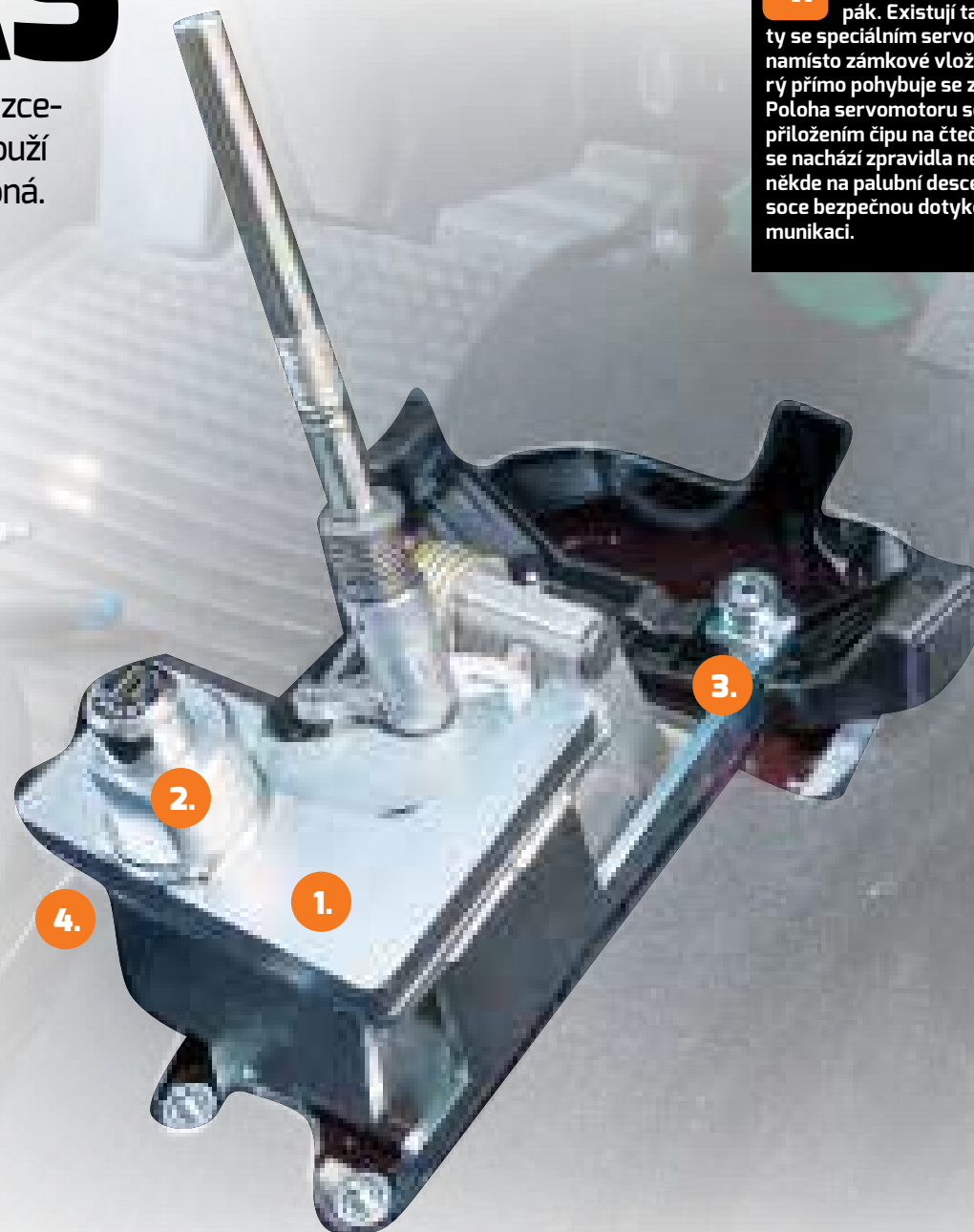
Vývoj zámků probíhá obvykle s předstihem před uvedením daného automobilu na trh. Konstrukteři dostanou vůz předem fyzicky k dispozici a tím získají čas k navržení nejlepšího možného řešení. Konkrétně u Defendu se po prvotním návrhu vyrobí testovací série deseti kusů, na které se ověří, zda vše sedí, jak má. Pokud ano, zámek jde do sériové výroby.

A jaká je budoucnost těchto zařízení? Na zámek jako takový už se velká evoluce čekat nedá. Možný směr vývoje spočívá třeba v zamykání přímo v převodovce, jde však o značně dražší systém a je otázka, zda se vyplatí v konkurenci různých GPS systémů či komplexních pojištění.

Jak přesně zámek řadicí páky vypadá, si ukážeme na této dvoustraně na příkladu zařízení Defend Lock Compact.

Vojtěch Formánek

1. Moderní zámkové řadicí páky se dají rozdělit na dva základní typy. První (na obrázku nahoře) je řešení s vysouvacím zamykacím elementem (trnem). Ten se po zamčení vysune zespodu do prostoru vyhrazeného pro pohyb řadicí páky v kulise a zamezí tak jejímu pohybu, případně zapadne do protikusu upevněného na řadicím bovdenu. Druhé řešení (na obrázku dole) používá otáčecí západku, která blokuje řadicí páku shora. Toto řešení vidíte také na hlavním obrázku.



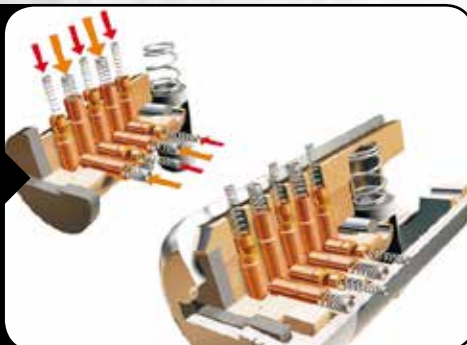
4. Použití klíče není jediný princip zamykání řadicích pák. Existují také varianty se speciálním servomotorem namísto zámkové vložky, který přímo pohybuje se západkou. Poloha servomotoru se ovládá přiložením čipu na čtečku, která se nachází zpravidla nenápadně někde na palubní desce. Jde o vysoce bezpečnou dotykovou komunikaci.



3. Celý mechanismus je vyroben z kvalitní a odolné oceli. Jde zpravidla o svařenec. Nelze ho poškodit běžnými páčidly ani jiným ručním náradím, když už, je třeba na něj jít třeba s flexou. Upevňuje se na již existující kotvení místa, protože do konstrukce vozu jako takové není žádoucí zasahovat. Mechanismus je ve své poloze zajištěn speciálními trhacími maticemi či šrouby, které nelze nedestructivně povolit.



2. Zámková vložka je nejdůležitější součástí celého systému. Je vyrobena z kalené oceli, která je neodvratitelná a obecně dobře odolná proti poškození. Je samozřejmě vybavena také technologií zvanou anti-bump, díky níž zámek nejde snadno odemknout univerzálním klíčem („vyklepáním“). Navíc existují doslova statisíce kombinací, aniž by se klíč opakoval. Obecně platí, že přes zámkovou vložku zloději nejdou – to už je snazší zničit mechanismus okolo. Zamykání dnes probíhá pouhým pootočením či stlačením, tedy bez nutnosti použít klíč.



MONTÁŽ

ZA HODINU HOTOVO

Dle typu vozu trvá montáž zkušenému mechanikovi jednu až čtyři hodiny. U běžné octavie zabere necelou hodinu.



Vše probíhá z interiéru bez nutnosti přístupu zespodu vozu.



Nejprve dojde k odstrojení středové konzoly.



Celá konstrukce se upevní na již existující kotvení body a zajistí se trhacími maticemi.



Před definitivním dotažením je třeba vyzkoušet, zda západka sedí přesně.



Poté zbývá vše zase nastrojit zpět...



...a do manžety vyseknout otvor pro zámkovou vložku. Hotovo!