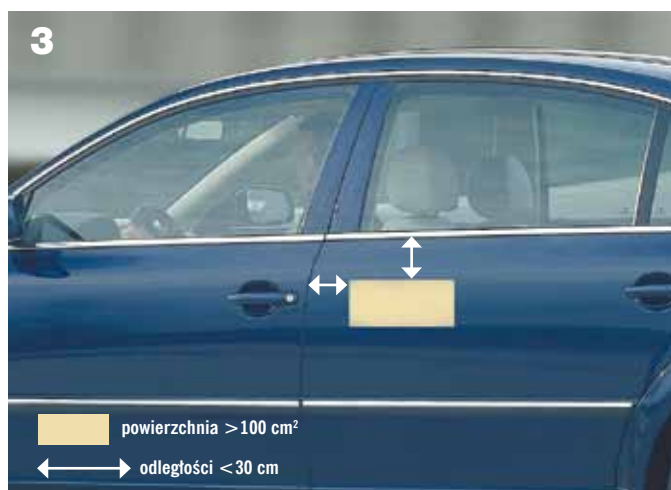
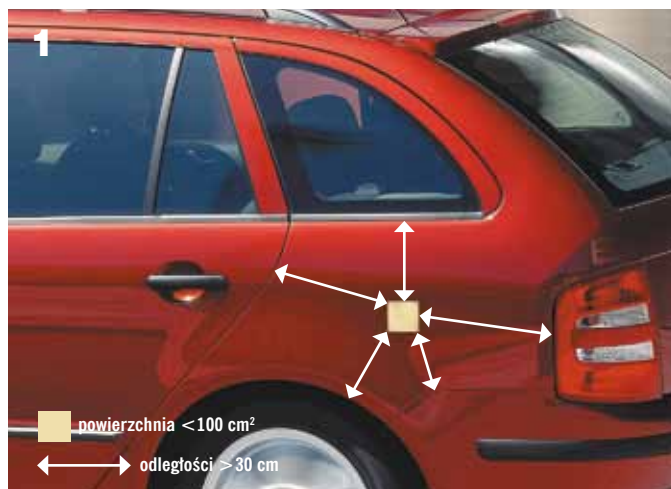




ZALEŻNIE OD POWIERZCHNI I USYTUOWANIA STREFY USZKODZENIA NAPRAWA WRAZ Z CIENIOWANIEM OGRANICZA SIĘ DO JEDNEGO ELEMENTU (1) LUB WKRACZA NA ELEMENTY SĄSIEDNIE: BŁOTNIK I PRÓG (2) ALBO POSZYCIE PRZEDNICH DRZWI (3)

krycia podkładu i z wstępnym cieniowaniem na sąsiednie powierzchnie. Istnieje również możliwość wykonania cieniowania mieszanką (50/50) lakieru bazowego z preparatem 1601WB, dokładnie pokrywając strefę przejścia z nowych do starych fragmentów powłoki. Przy metalikach i perłach należy pamiętać o konieczności stosowania trzeciej warstwy wypylającej w celu równomiernego ułożenia ziarna. Po wyschnięciu warstwy bazowej w czasie nie dłuższym niż 72 godziny należy nałożyć lakier bezbarwny 3750S, 3800S lub inny z oferty DuPont Refinish na cały naprawiany element nadwozia.

W przypadku kolorów zaliczanych do tzw. łatwych, wykonujemy cieniowanie bez użycia wcześniej wspomnianego dodatku 1601WB.

Bazę wodorocieczną Cromax® nanosi się metodą „mokrym na mokre” w dwóch warstwach w przypadku kolorów solidowych. W przypadku kolorów metalicznych lub perłowych należy nałożyć trzecią warstwę wypylającą, tzw. warstwę dla równomiernego ułożenia ziarna. Po wyschnięciu powłoki bazowej nakłada się lakier bezbarwny na cały naprawiany element, stosując w razie potrzeby rozcieńczalnik AK350 dla wycieniowania lakieru bezbarwnego.

Podczas operacji cieniowania należy pamiętać o zalecanej technologii aplikacji bazy wodorociecznej Cromax, która jako jedyna z baz wodorociecznych nakładana jest w technologii „mokrym na mokre”: pierwsza warstwa ok. 10-15 cm od naprawianego elementu, druga ok. 15-20 cm, i ewentualnie trzecia ok. 25-35 cm w celu równomiernego ułożenia ziarna. ■

FOT. DUPONT, ŠKODA

Adaptacyjne zawieszenie FlexRide

OPEL W SWYCH MODELACH INSIGNIA I ASTRA NOWEJ GENERACJI MONTUJE ZAWIESZENIA OPARTE NA ELEKTRONICZNYM SYSTEMIE TŁUMIENIA DRGAŃ CDC (CONTINUOUS DAMPING CONTROL), ZAPROJEKTOWANYM PRZEZ ZF SACHS

Zawieszenie FlexRide zintegrowane jest dodatkowo z elektronicznymi systemami wspomagającymi oraz ze skrzynią biegów, co zapewnia optymalne tłumienie drgań w każdych warunkach drogowych

Czujniki systemu Sachs CDC rejestrują dane dotyczące warunków na drodze oraz prędkości pojazdu, a następnie za pomocą magistrali CAN przekazują je do elektronicznej jednostki sterującej (ECU), której procesor co 5 milisekund oblicza optymalną w danym momencie siłę tłumienia. Na tej podstawie do elektrozaworów w amortyzatorach każdego koła kierowane są odpowiednie impulsy wykonawcze, sterujące dławieniem przepływu cieczy roboczej pomiędzy obiema stronami tłoka.

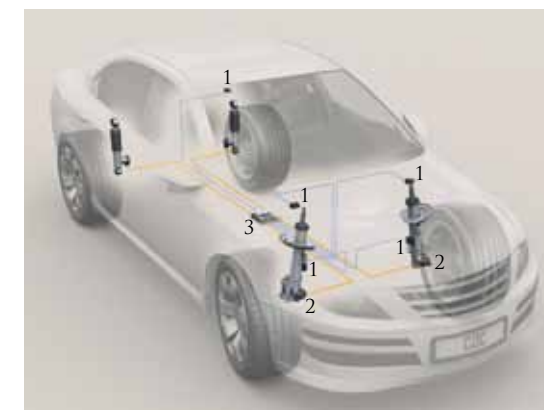
Poza tym siłę tłumienia można dostosowywać preselekcyjnie do stylu jazdy kierowcy. W tym celu przyciskiem wybiera się jeden z dwóch dostępnych trybów tłumienia:

► komfortowy **tour**, przy którym amortyzatory przyjmują charakterystykę bardziej miękką dzięki słabszemu dławieniu hydraulicznych przepływów;

► sportowy **sport** – z charakterystyką sztywniejszą.

CDC zintegrowany jest z elektronicznymi systemami: kontroli trakcji, wspomagania kierownicy, kalibracji pedału przyspieszenia oraz kontroli pracy skrzyni biegów. Elektroniczna jednostka sterująca (ECU) stale przetwarza dane związane z pracą silnika, prędkością jazdy oraz reakcjami układu kierowniczego. Współpraca amortyzatorów i układu kierowniczego umożliwia zachowanie przyczepności kół do nawierzchni nawet przy niespodziewanych i niebezpiecznych manewrach wykonywanych przez kierowcę.

W nowym Oplu Astrze stosowany jest system wspomagania kierownicy Servo-electric, opracowany przez ZF Steering Systems. W odróżnieniu od tradycyjnych, hydraulicznych układów wspomagających zużywa on energię tylko podczas wykonywania przez kierowcę ruchów kierownicą, ponieważ standardowy siłownik hydrauliczny zastąpiony został silnikiem elek-



ROZMIESZCZENIE ELEMENTÓW: 1. CZUJNIKI, 2. ELEKTROZAWORY, 3. ELEKTRONICZNA JEDNOSTKA STERUJĄCA



PRZEKŁADNIA KIEROWNICZA Z ELEKTRYCZNYM WSPOMAGANIEM SERVOELECTRIC

trycznym i nie ma już potrzeby utrzymywania wysokiego ciśnienia oleju w układzie. Umożliwia to zmniejszenie zużycia paliwa. Ten sam pojazd z systemem Servoelectric w testowym cyklu NEDC na 100 kilometrów jazdy potrzebuje go o 0,4 litra mniej niż przy wyposażeniu w hydrauliczny układ wspomagania kierownicy. W warunkach jazdy miejskiej różnica ta wzrasta nawet do 0,8 litra. ■



LAKIERY BEZBARWNE DO ZAPRAW PUNKTOWYCH Z CIENIOWANIEM

zact P1000). Kolejną czynnością jest odtłuszczenie całej powierzchni przewidzianej do renowacyjnego pokrycia, najlepiej przyjaznym dla środowiska naturalnego środkiem 3911WB (w niektórych krajach jest to obowiązkowe). Strefa odtłuszczona wymaga potem osuszenia i dosuszenia nadmuchem powietrza oraz przetarcia ściereczką antystatyczną.

Dalszy przebieg pracy zależy od kolorystyki naprawianego pojazdu.

Przy kolorach „trudnych” nakłada się jedną ciekłą warstwę dodatku do cieniowania 1601WB wyłącznie w zmatowanej strefie cieniowania, bez miejsca z nałożonym podkładem. Następnie nakładamy dwie warstwy lakieru bazowego Cromax® metodą („mokrym na mokre”) do całkowitego po-



FOT. ZF

CENTRUM SZKOLENIA BLACHARSTWA SAMOCHODOWEGO

- Jedyne w Polsce centrum szkoleniowe kadry blacharskiej.
- Funkcjonuje od stycznia 2001 roku, korzystając z doświadczeń zagranicznych partnerów.
- Dysponuje profesjonalnym zapleczem dydaktyczno-technicznym i bazą hotelową.



C.T.S. sp. z o.o. Generalny Przedstawiciel w Polsce CAR-O-LINER
ul. gen. Grot-Roweckiego 130a, 41-200 Sosnowiec
tel. 032 291 77 35, tel. 032 290 78 51, faks 032 290 77 68
e-mail: cts@car-o-liner.pl; www.car-o-liner.pl