

Zabezpieczenia antykorozyjne po naprawach blacharskich



PISTOLET PNEUMATYCZNY DO APLIKACJI ANTYKOROZYJNYCH PREPARATÓW ML. DŁUGI APLIKATOR ELASTYCZNY Z PROSTĄ KOŃCÓWKĄ ROZPYLAJĄCĄ SŁUŻY DO KONSERWACJI WNĘTRZ GŁĘBOKICH WĄSKICH PROFILÓW, NP. PROGÓW (ZDJĘCIE Z PRAWY)

FOT. CTS



TONI SEIDEL
PREZES CTS

BARDZO CZĘSTO PO NAPRAWIE BLACHARSKIEJ ZAPOMINA SIĘ O ANTYKOROZYJNYM ZABEZPIECZENIU WEWNĘTRZNYCH POWIERZCHNI METALOWYCH ELEMENTÓW ZARÓWNO TYCH PODDAWANYCH PROSTOWANIU, JAK I WYMIENIANYM Z UŻYCIEM METOD SPAWALNICZYCH

Podczas spawania i zgrzewania punktowego stali temperatura przekracza lokalnie 1500°C, a przy lutowaniu 950°C. W takich warunkach wszelkie wcześniej naniesione powłoki ochronne, łącznie z galwanicznymi (np. cynkowymi) ulegają spaleni. Z kolei w miejscach zginania (podczas wypadku) i prostowania (w trakcie naprawy) stalowych blach głębokotłocznych pokrycia zabezpieczające ulegają mechanicznemu odspojeniu od znajdującego się pod nimi podłoża, które staje się wówczas narażone na przyspieszoną korozję. Dotyczy to w równym stop-

niu zewnętrznych wytłoczek poszycia, jak i zamkniętych profili konstrukcji nośnej.

Od rodzaju naprawianych elementów i zastosowanej metody naprawy zależy charakter niezbędnych zabezpieczeń antykorozyjnych. Na przykład podczas częściowej wymiany podłóżnic w niektórych konstrukcjach pojazdów zalecane jest używanie pomocniczych nakładek paskowych do łączenia nowych partii ze starymi. Przy braku właściwej konserwacji pod tymi paskami gromadzi się wilgoć i wkrótce pojawiają się ogniska korozji powodujące znaczne osłabienie napra-

wionych fragmentów nośnej struktury nadwozia.

W nowoczesnych szkieletach nośnych wykonanych z blach o podwyższonej lub wysokiej wytrzymałości częściowa wymiana elementów odbywa się z wykorzystaniem niskotemperaturowych technik łączenia, a więc głównie klejenia i nitowania. Klej zazwyczaj sam w sobie jest wystarczającym zabezpieczeniem antykorozyjnym pokrytych nim powierzchni. Podobne właściwości ma też stop CuSi_3 używany do lutowania. Może on w znacznym stopniu uzupełniać ubytki powstające w warstwie ocynkowania.

Materiałem dodatkowym używanym do konserwacji naprawianych nadwozi są masy poliuretanowe (PU), a także wytwarzane na bazie innych polimerów. Odnaczają się one właściwościami antykorozyjnymi i antywibracyjnymi. Przy braku takiego tłumienia wibracje blach nadwoziowych powodują z czasem zmęczeniowe uszkodzenia materiału, w których również powstają ogniska korozji. Fabrycznie polimerowe wy-

FOT. CTS. ARCHIWUM

pełnienia stosowane są w zderzakach przednich i tylnych, progach i słupkach szkieletu nadwozia, a niekiedy także w nadkolach. Ich zadaniem jest nie tylko przeciwdziałanie korozji i wibracjom, lecz także absorbowanie sił występujących podczas ewentualnych kolizji i hamowanie szkodliwej cyrkulacji powietrza w profilach zamkniętych.

Dlatego po wykonanej naprawie blacharskiej wszystkie te polimerowe elementy muszą być w pełni przywrócone do pierwotnego stanu. Ich brak może mieć negatywne konsekwencje i podczas kolejnego wypadku drogowego, i w zwykłej eksploatacji pojazdu, gdyż może powodować np. nadmierne skraplanie się wilgoci („parowanie”) na szybach.

Wszystkich wspomnianych wcześniej specjalnych zabezpieczeń antykorozyjnych nie należy stosować przed przewidzianą renowacją lakierniczą nadwozia, gdyż rozpylane w zamkniętych przestrzeniach fluidy antykorozyjne często zawierają w swym składzie silikon powodujący



DO PŁYTKICH SZEROKICH PRZESTRZENI (PRZYKŁAD Z LEWEJ) UŻYWA SIĘ KĄTOWEJ KOŃCÓWKI ROZPYLAJĄCEJ Z PORĘCZNYM UCHWYTEM

powstawanie tzw. kraterów w świeżo nanoszonych powłokach. Te specjalne fluidy wprowadza się do wnętrza zamkniętych profili za pomocą wysokociśnieniowych pistoletów natryskowych z długimi końcówkami aplikacyjnymi. Konstruktorzy nadwozi projektują w tym celu odpowiednie otwory zamykane elastomerowymi zaślepkami. Ich liczba i rozmieszczenie są prze-

ważnie w pełni zadowalające. Jeśli więc występują problemy z podawaniem preparatu do głębiej położonych stref, rozwiązania należy szukać przede wszystkim w stosowaniu dłuższych i bardziej elastycznych końcówek aplikacyjnych, a dodatkowe otwory wykonywać tylko w ostateczności i w żadnym wypadku nie w częściach konstrukcji nośnej. ■

WERTHER International POLSKA

www.werther.pl
PROFESJONALNE URZĄDZENIA dla SERWISÓW SAMOCHODOWYCH

60-cio miesięczna gwarancja

Rozwiązania dla przyszłości dostępne już dziś

WERTHER - to ponad 40 lat doświadczenia i przodownictwa w konstrukcji i bezpieczeństwie

Punkty Konsultacyjne i Serwisowe:
 Szczecin 501 468 851/ Białystok 516 800 997/ Bydgoszcz 502 551 693/ Katowice 502 551 845/
 Kraków 609 606 378/ Poznań 512 466 888/ Rzeszów 508 235 400/ Wrocław 509 428 374

poczta@werther.pl • komis@werther.pl

ELEKTROLUK

• MECHANIKA
 • ELEKTRYKA SAMOCHODOWA
ŁUKASZ NOWAK

51-419 Wrocław
 ul. Gęsia 22
 tel. 793 019 446
www.elektroluk.com.pl
elektroluk@elektroluk.com.pl