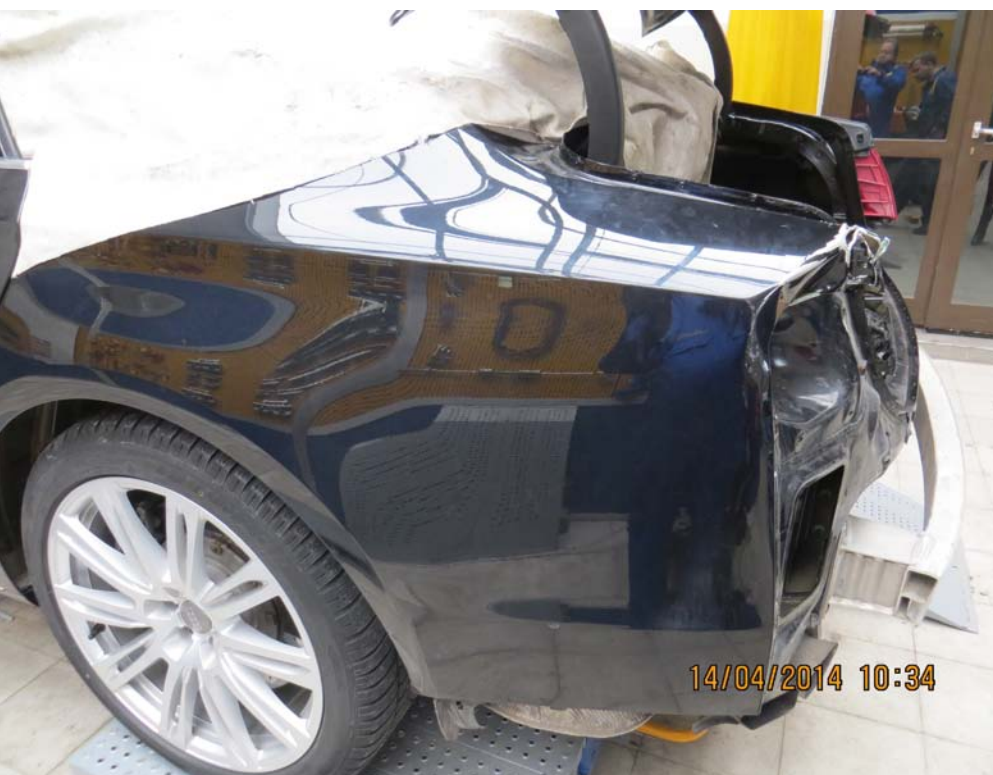


Naprawa aluminiowego poszycia



Z POWODU DROBNEJ KOLIZJI, JAKICH WIELE W INTENSYWNYM MIEJSKIM RUCHU DRÓG WYM. USZKODZENIU ULEGŁ LEWY, TYLNY BŁOTNIK POJAZDU. ODKSZTAŁCENIE OBEJMUJE NIEWIELKĄ CZĘŚĆ WYTŁOCZKI, LECZ NIESTETY TĘ NAJBARDZIEJ SKOMPLIKOWANĄ, KTÓRA NIE NADAJE SIĘ DO ZADOWALAJĄCEJ REGENERACJI BLACHARSKIEJ



TONI SEIDEL

PREZES CTS

PRZY DROBNYCH I ŚREDNICH POWYPADKOWYCH NAPRAWACH ALUMINIOWYCH POSZYĆ NADWOZI WYMIENIA SIĘ ZWYKLE KOMPLETNE WYTŁOCZKI, CHOĆ CZASEM BARDZIEJ OPŁACALNA BYWA WYMIANA ICH USZKODZONYCH FRAGMENTÓW

Zastosowanie wymiany częściowej znacznie ogranicza koszt całej naprawy, ponieważ zmniejsza liczbę obsługiwanych połączeń nitowanych, z reguły bardzo pracochłonnych w demontażu i ponownym montażu. Za tego rodzaju

rozwiązaniem przemawiają też fizyczne właściwości materiałów aluminiowych, a zwłaszcza ich niska sprężystość, która sprawia, iż powypadkowe odkształcenia koncentrują się na stosunkowo niewielkich powierzchniach, podczas gdy po-

została część wytłoczki nie zmienia swej pierwotnej formy.

Jednak w ocenie przydatności takiej metody naprawczej trzeba uwzględnić ewentualne bardzo istotne przeciwwskazania. Po pierwsze, przebieg wykonywanych operacji oraz ich efekty nie mogą w żadnym wypadku osłabiać oryginalnej konstrukcji nośnej nadwozia ani zmniejszać mechanicznej wytrzymałości naprawianego poszycia. Po drugie, muszą być spełnione podstawowe technologiczne warunki obróbki stopów aluminiowych, a mianowicie:

- ▶ stanowisko naprawcze wymaga dokładnej izolacji od stref warsztatu, w których naprawiane są nadwozia stalowe, gdyż najdrobniejsze nawet stalowe opiłki inicjują intensywną i trudną do powstrzymania korozję aluminium;
- ▶ wykorzystywane mogą być wyłącznie narzędzia i urządzenia przeznaczone specjalnie do napraw elementów ze stopów lekkich;
- ▶ takimi naprawami mogą się zajmować tylko pracownicy odpowiednio przeszkoleni, dysponujący praktycznymi umiejętnościami w zakresie półautomatycznego spawania łatwych do uszkodzenia blach aluminiowych.

Jeśli spełnienie nawet tylko jednego z powyższych wymogów jest w danym warsztacie nieosiągalne, podejmowanie napraw polegających na wymianie części aluminiowych elementów nie ma w ogóle sensu, gdyż ich ostatecznym skutkiem okażą się bardzo kłopotliwe reklamacje niezadowolonych klientów.

Załączona seria ilustracji przedstawia kolejne fazy prawidłowo wykonanej częściowej wymiany aluminiowej wytłoczki poszycia nadwozia na przykładzie naprawy tylnego błotnika w samochodzie Audi A8.



PO ZDEMONTOWANIU ZDERZAKA I ZESPOŁONEJ LAMPY TYLNEJ WIDAC, ŻE CAŁA, ORYGINALNA WYTŁOCZKA BŁOTNIKA MOCOWANA JEST DO NOŚNEGO SZKIELETU ALUMINIOWYMI NITAMI. NAJJAŚNIEJSZE FRAGMENTY JEJ POWIERZCHNI TO MIEJSCA NIEODWRACALNEJ DEFORMACJI MATERIAŁU, WYZNACZAJĄCE LINIE NAPRAWCZEGO CIĘCIA



PO ROZWIERCENIU NITÓW MOCUJĄCYCH KRAWĘDZIE I PRZECIĘCIU ALUMINIOWEJ BLACHY POZA STREFĄ ODKSZTAŁCEN USZKODZONY FRAGMENT BŁOTNIKA ZOSTAŁ USUNIĘTY. NA JEGO MIEJSCE NALEŻY DOPASOWAĆ ODPOWIEDNIĄ WSTAWKĘ, WYCIĘTĄ Z KOMPLETNEJ FABRYCZNEJ WYTŁOCZKI DOSTĘPNEJ JAKO ORYGINALNA ZAMIENNA CZĘŚĆ NADWOZIA



STARY I NOWY FRAGMENT BŁOTNIKA MUSZĄ BYĆ ZESPRAWANE NA CAŁEJ DŁUGOŚCI ICH STYKU. SPAWANIE DOCZOŁOWE CIENKICH BLACH ALUMINIOWYCH NIE DAJE JEDNAK DOBRYCH EFEKTÓW, WIĘC PO OSZLI-FOWANIU POWIERZCHNI STAREGO ELEMENTU MOCUJE SIĘ DO NIEGO OD SPODU POMOCNICZY ŁĄCZNIK PASKOWY, SPAWANY OTWOROWO



POZOSTAŁE KRAWĘDZIE WSTAWIANEGO FRAGMENTU WYTŁOCZKI, ODPOWIEDNIO USTALONEGO NA SWYM MIEJSCU, MOCUJE SIĘ DO SZKIELETU NOŚNEGO, TWORZĄC NOWE SZWY ORYGINALNYCH SYSTEMOWYCH NITÓW (WIDOCZNYCH NA ZDJĘCIU JAKO JASNE, OKRĄGŁE PŁAMKI), DO KTÓRYCH SPĘCZANIA TRZEBA UŻYC SPECJALNEJ NITOWNICY



KOLEJNĄ FAZĄ NAPRAWY JEST STARANNE ZESPRAWANIE OSZLI-FOWANEJ KRAWĘDZI NOWEGO FRAGMENTU Z PASKIEM POMOCNICZEJ PODKŁADKI I KRAWĘDZIĄ CZĘŚCI ORYGINALNEJ. WYKONANE POŁĄCZENIE TRZEBA DOKŁADNIE OSZLI-FOWAĆ, ABY UZYSKAĆ ODPOWIEDNIO RÓWNE PODOŁOŻE DLA WYKONYWANEJ PÓŹNIEJ CZĘŚCIOWEJ NAPRAWY LAKIERNICZEJ



W TRAKCIE WYKONYWANYCH PRAC BLACHARSKICH MOGĄ POWSTAĆ NIEZNACZNE ODCHYLENIA GEOMETRYCZNEGO KSZTAŁTU I USYTUOWANIA NAPRAWIANEGO BŁOTNIKA. NIE MAJĄ ONE ZNACZENIA PRAKTYCZNEGO, LECZ TYLKO ESTETYCZNE. TRZEBA WIĘC SPRAWDZIĆ SZEROKOŚĆ SZCZELINY WOKÓŁ POKRYWY BAGAŻNIKA I EWENTUALNIE JĄ SKORYGOWAĆ NA ZAWIASACH



TAK POWINIEN WYGLĄDAĆ ALUMINIOWY BŁOTNIK PO ZAKOŃCZONEJ CZĘŚCIOWEJ WYMIANIE JEGO POSZYCIA. PŁYTKIE, POWIERZCHNIOWE UBYTKI MATERIAŁU, MOGĄCE POWSTAĆ W STREFIE POŁĄCZENIA SPAWALNICZEGO, LEPIJ JEST WYRÓWNAĆ SZPACHŁÓWKĄ NIŻ PRZEZ NAPRAWIANIE POWODUJĄCE ODKSZTAŁCENIA WTORNE

FOT. CTS

FOT. CTS