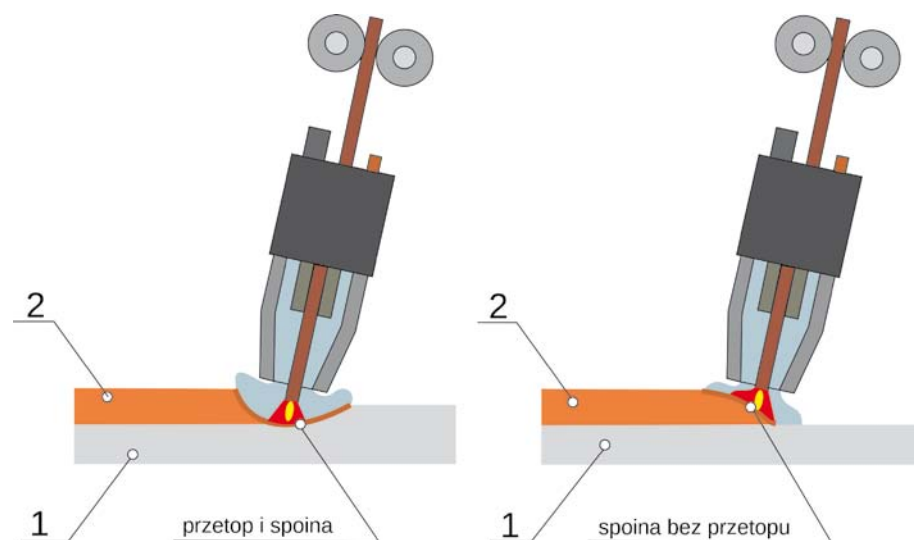




Z LEWEJ STRONY: SPAWANIE Z PRZETOPEM, PO PRAWIEJ: LUTOSPAWANIE (BR)

np. produkcja kształtek hydraulicznych czy mocowanie węglików spiekanych do wiertel. Lutospawanie MIG stało się łatwiejsze i szybsze od metody tradycyjnej.

Zgrzewanie

Jedną z najbardziej popularnych metod łączenia stalowych elementów karoserii jest zgrzewanie, znane już od średniowiecza i stosowane przy produkcji stali dalmaceńskiej. Była to oczywiście zupełnie inna technologia niż współczesne zgrzewanie oporowe, stanowiące najbardziej powszechny sposób zgrzewania metali. Aby elementy uległy połączeniu, najpierw podgrzewano je w palenisku, następnie kuto młotem.

Zgrzewanie jest coraz powszechniej stosowane w warsztatach naprawczych, jednak ciągle toczy się dyskusja wokół parametrów wymaganych do uzyskania prawidłowego połączenia. Na rynku istnieją sprzedawcy oferujący cudowne i tanie rozwiązania. Oferowane są zgrzewarki z ręcznym dociskiem o takich parametrach zgrzewania, które mogą ewentualnie wystarczyć do połączenia najcieńszych blach samochodów z lat 50. XX wieku. Internetowi znawcy oczywiście twierdzą, że z powodzeniem stosują te urządzenia i że taka technologia wystarcza. Trudno stwierdzić, czy jest to przejaw ignorancji, czy świadome udawanie, że problem daje się rozwiązać tak łatwo i tanio. Niestety, tego typu oferty robią ciągle dużo zamieszania

i mącą w głowach osób dopiero uczących się zawodu.

Aktualnie powszechne stało się stosowanie zgrzewarek, które automatycznie (przed zaciśnięciem ramion zgrzewających) dokonują pomiaru i wprowadzają odpowiednie parametry pracy. Dzięki temu zgrzeiny są prawidłowo wykonane oraz powtarzalne, a praca staje się łatwiejsza i szybsza. Prawidłowość wykonania połączenia zgrzewanego można potwierdzić, wykonując próbę rozrywania. Blachy w miejscu zgrzewania nie powinny się rozłączyć bez wy-

rwania w jednej z nich otworu. Wielkość tego otworu zależy od grubości blach. Próbę taką można wykonać za pomocą dostępnych narzędzi warsztatowych lub przy wykorzystaniu odpowiedniego oprzyrządowania. Do tego celu należy wykorzystać fragment elementu zdemontowanego z pojazdu. Będzie to najbardziej wiarygodne badanie, ponieważ dotyczące konkretnego gatunku stopu stalowego o określonej grubości zgodnej z oryginałem.



ZGRZEWANIE KAROSERII URZĄDZENIEM O BARDZO WYSOKICH PARAMETRACH Z AUTOMATYCZNYM DOBÓREM PARAMETRÓW PRACY (GYS.PL)

Szczególne przypadki

Poza rozpoznanymi już problemami technologicznymi pojawiają się karoserie, których naprawa bez stosowania metod zgodnych z technologią producenta jest w ogóle niemożliwa. Dobry przykład mogą stanowić rozwiązania zastosowane w budowie nadwozia Tesli.

PRZEKRÓJ ELEMENTU NOŚNEGO KAROSERII



FRAGMENT KAROSERII WYKONANY JAKO ODLEW CIŚNIENIOWY – ELEMENT POCHODZI Z KAROSERII TESLI (BR)



FOT. HERKULES



Profesjonalne zarządzanie kolorami dzięki platformie Colibri® i zaawansowanym technologiom



Colibri® platform

Konica Minolta Sensing Europe B.V.

Sp. z o.o. Oddział w Polsce · ul. Skarbowców 23a · 53-025 Wrocław

Tel: +48 71 734 52 11 · info.poland@eu.konicaminolta.eu · www.konicaminolta.pl

INNOWACYJNY SYSTEM KAR-BON

PROFIX

KAR-BON

WSZYSTKIE
KOLORY
INNOWACJI



wysoka
wydajność



szeroki
zakres
receptur



bardzo dobre
dopasowanie
kolorów

www.multichem.pl