



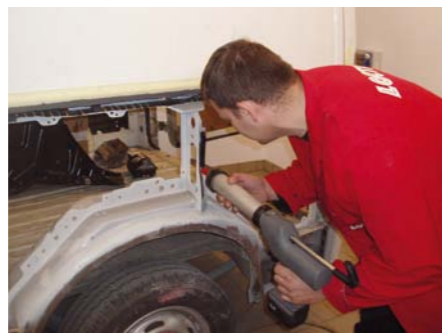
DLA POŁĄCZENIA Z NOWYM ELEMENTEM KONIECZNE JEST WYKONANIE ODSADZKI NA KRAWĘDZI POZOSTAŁEJ CZĘŚCI POSZYCIA



MASKOWANIE TAŚMĄ MALARSKĄ ŁĄCZONYCH KRAWĘDZI ELEMENTÓW CHRONI JE PRZED ZABRUDZENIEM PRZEZ WYCIEKI KLEJU ZE SPOINY



KLEJ NANOSI SIĘ WĄSKIM PASMEM NA ŁĄCZONE BRZEGI NOWEGO ELEMENTU PO JEGO STRONIE WEWNĘTRZNEJ



TYLKO ŁĄCZONE Z POSZYCIEM POWIERZCHNIE PRZYLGOWE SZKIELETU NADWOZIA POKRYWA SIĘ KLEJEM ODDZIELNIE

płynnego kleju tak, by wypełniał on całkowicie montażową szczelinę bez nadmiernego wypychania spoiwa.

W przypadku innych klejonych połączeń takie istotne wymogi technologiczne mogą być bardziej skomplikowane. Dotyczy to na przykład zalecanej w niektórych współczesnych modelach samochodu wymiany całego bocznego poszycia progu, słupków A i B, jak również tylnych błotników. Zdarza się też, iż obramowania otworów drzwiowych, dawniej mocowane wyłącznie metodą zgrzewania, są już obecnie fabrycznie klejone i takie też powinno być ich mocowanie naprawcze.

W takich wypadkach nie wystarczają już skrótkowe z konieczności zalecenia fabrycznych instrukcji napraw, gdyż do ich realizacji potrzeba odpowiednich narzędzi specjalistycznych oraz znacznej wiedzy teoretycznej i praktycznej. Niezbędne stają się więc specjalne szkolenia blacharzy w tym zakresie. Niestety, zadbało o nie dotychczas niewiele marek samochodowych i niewielu właścicieli blacharskich warsztatów. Być może wynika to z niewłaściwie pojmowanej oszczędności. Gdy pracownicy zmuszeni są uczyć się metodą prób i błędów na samochodach klientów, naprawy kosztują warsztat znacznie drożej niż profesjonalne szkolenia na odpowiednim poziomie.

Fot. CTS

z zastosowaniem klejonej od wewnątrz nakładki wzmacniającej.

Najczęściej popełniane błędy

Podczas napraw warsztatowych należy do nich przede wszystkim zbyt silny docisk sklejanych powierzchni blach, wywierany

za pomocą rozmaitych kleszczy. Powoduje on wyciskanie kleju z tworzącej się spoiny, czego efektem jest niedostateczna jej grubość i osłabienie wytrzymałości z powodu za małych sił kohezji w jej wnętrzu. Nacisk na łączone blachy powinien być więc precyzyjnie dozowany, stosownie do gęstości

KONKURS

Trzy nagrody: bony na regenerację



Euro-Vat Consulting dr Bert van der Linden i Andrzej Matuszewski Sp. z o.o.

WOLLERS
WYPOSAŻENIE WARSZTATOWE

◆ **KOMPLEKSOWE PROJEKTOWANIE I WYPOSAŻENIE WARSZTATÓW:**
podnośniki, geometrie kół, klimatyzacje wyciągi spalin, urządzenia wulkanizacyjne, zlewarko-wysysarki, testery diagnostyczne, narzędzia ręczne i inne

◆ **WYPOŻYCZALNIA NARZĘDZI:**
blokady rozrzadu, ściągacze tulei m/g, ściągacze łożysk, prasy do swworzni.

◆ **SERWIS GWARANCYJNY I POGRAWARNCYJNY**

◆ **ZGŁOSZENIA I PRZEGLĄDY PODNOŚNIKÓW DO UDT**

WOLLERS POLSKA
Łódź, ul. Andrzeja Struga 78
Dział handlowy:
695 912 229 ; 503 019 025
e-mail: biuro@wollers.pl
www.wollers.pl

ZINNGER
DEUTSCHE QUALITÄT FÜR IHR AUTO
GERMANY

ZINNGER to wysoka jakość produktów, zapewniająca bezpieczną, bezawaryjną i długotrwałą pracę.

Szeroka oferta komponentów motoryzacyjnych dostosowana jest do większości marek aut osobowych jeżdżących po drogach Europy.

Niemiecka jakość dla twojego samochodu

- ZESTAWY NAPRAWCZE DO PIAST KÓŁ
- WAHACZE
- PRZEGUBY HOMOKINETYCZNE
- KŁOCKI I TARCZE HAMULCOWE
- PRZEPLYWOMIERZE I SPRZĘGŁA WISKOTYCZNE

WWW.ZINNGER.DE
DYSTRYBUTOR GENERALNY: COMPLEX AUTOMOTIVE BEARINGS SP. Z O.O.

DELPHI
Innovation for the Real World

Układy kierownicze i zawieszenia Delphi.
Najwyższe parametry.
Znajdziesz wewnątrz.

Części mogą być do siebie podobne, ale różni je technologia wytwarzania. Elementy układów zawieszenia i kierowniczego firmy Delphi są poddawane rygorystycznym testom materiałowym, dokładności wymiarów, wytrzymałości i parametrów eksploatacyjnych. Dzięki temu zagwarantowane są optymalne specyfikacje techniczne zgodne z OE dla każdego wahacza, sworznia czy łącznika stabilizatora. W ostatnio przeprowadzonych badaniach porównawczych produkty Delphi osiągnęły najwyższe wyniki w każdej z siedmiu serii najistotniejszych testów. Co to oznacza? Niezawodne elementy układów zawieszenia i kierowniczego, którym można zaufać. Korzystając z ponad 100-letniego dziedzictwa produkcji OE, jesteśmy firmą wytwarzającą części, z którymi samochody się rodzą.



PRODUKT DELPHI ODRŹNIA SIĘ TYM, CO NIEMOŻLIWE

Elementy układów kierowniczych i zawieszenia Delphi // A Najwyższe właściwości mechaniczne i chemiczne Każdy kuty i odlewany wahacz poddawany jest badaniom zgodnym z wymaganiami OE wykrywającym pęknięcia oraz ultradźwiękowej defektoskopii; **B Guma z kauczuku chloroprenowego** gwarantuje dobrą elastyczność, wysoką odporność na starzenie atmosferyczne i zanieczyszczenia, zwiększa trwałość; **C Najwyższa dokładność obróbki powierzchni przegubu** z tolerancją do 0.001 mm gwarantuje stabilne połączenie i płynną pracę; **D Podwójna warstwa zabezpieczenia spełniająca wymagania OE oraz proces nakładania** spełniają kryteria Dyrektywy Europejskiej 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji; **E Spawanie wahaczy i łączników wykonywane przez roboty** zapewnia stałą jakość wykonania; **F Smar o wysokich parametrach** ułatwia ruchy kątowe sworzni eliminując potencjalne naprężenia przenoszone na inne elementy pojazdu; **G Panewka sworzni z pokryciem nylonowym** gwarantuje płynny ruch przegubu z momentem obrotowym oraz jego wytrzymałość zgodnie ze specyfikacjami OE; **H Zabezpieczenie antykorozyjne** zaślepki zgodne z Dyrektywą Europejską 2000/53/EC; **I Guma najwyższej jakości** gwarantuje wytrzymałość i wysoki poziom tłumienia drgań silentblocka.

delphi.com/am
©2012 Delphi Automotive Systems, LLC. All rights reserved.

CZĘŚCI, Z KOTRYMI SAMOCHODY SIĘ RODZĄ