



Wymiana wytłoczek stalowych:

1, 2 – frezowanie zgrzeiny (z kałką i bez)

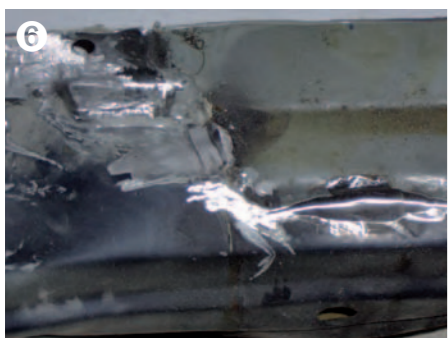
3 – mechanizm regulacji głębokości frezowania

4 – czyszczenie krawędzi przed zgrzewaniem

5 – podłużnica przednia do całkowitej wymiany

6 – odkształcenia dyskwalifikujące wytłoczkę

7 – podparcie i kontrola montowanego elementu



tłocznych. Narzędziem zalecanym jest w takich wypadkach specjalne wiertło trójstrzowe. Takie wiertła są jednak bardzo drogie, a każde z nich może usunąć zaledwie 30-40 zgrzein. Zwiększa to nadmiernie koszty naprawy.

Dlatego autor tego artykułu w swej warsztatowej praktyce stosuje z powodzeniem własną, alternatywną metodę demontażu. Polega ona na obciążeniu usuwanego elementu palnikiem plazmowym lub tarczą tnącą tak, by pozostawić tylko same jego krawędzie ze zgrzewanymi szwami w postaci wąskich pasków blachy. Następnie

z takiego paska usuwa się zgrzeiny szlifującą i stopniowo oddziela niepotrzebną część blachy. Uzyskuje się w ten sposób gładkie powierzchnie styku z ponownie dołączanymi wytłoczkami. Jest to metoda w porównaniu z opisaną poprzednio o wiele tańsza, a poza tym – szybsza.

Mocowanie nowych elementów

Wróćmy jednak do opisywanej wcześniej naprawy. Po usunięciu podłużnicy zniszczonej nową podłużnicę ustawiamy zgodnie z punktami bazowymi i mocujemy ją w tej pozycji odpowiednimi podpórkami

i uchwytami. Musi ona spoczywać na nich bez żadnych naprężeń, by nie spowodować niepożądanych odkształceń, które mogą się ujawnić już po zakończeniu naprawy. Dlatego też podczas całej operacji montażu należy korzystać z systemu pomiarowego dla bieżącej kontroli pozycji mocowanego elementu.

Nowe części podłużnic, podobnie jak wszystkich innych elementów konstrukcyjnych, można łączyć ze szkieletem nadwozia tylko metodą spawania lub zgrzewania. Lutowanie jest w takich wypadkach niedozwolone, ponieważ tworzy spoiny o zbyt małej wytrzymałości.

Wytrzymałości połączeń nie wolno też jednak samowolnie zwiększać, gdyż niedopuszczalna jest jakkolwiek zmiana pierwotnej sztywności całej konstrukcji i poszczególnych jej fragmentów. Gdyby na przykład zamiast wymiany całych podłużnic zastosować tylko nowe części blaszanych wytłoczek i przyspawać je lub zgrzać z resztkami starych na zakładkę, powstałoby w tym miejscu szkodliwe usztywnienie. W efekcie czujniki systemu poduszek powietrznych i pirotechnicznych napinaczy pasów bezpieczeństwa nie reagowałyby prawidłowo przy następnej kolizji. Ceną takiego błędu może być czyjeś życie!

Z tych samych powodów nie można zmieniać liczby zgrzein w szwie łączącym wytłoczkę. Przy zgrzewaniu naprawczym elementów osłonowych bywa to dopuszczalne, tu – zdecydowanie nie. Nowe zgrzeiny nie mogą też wypadać w miejscach poprzednich, lecz muszą być względem nich przemieszczone o parę milimetrów, gdyż te punkty są już uszkodzone termicznie i przez to osłabione. Konieczne jest również zachowanie oryginalnej średnicy zgrzein.

Podłużnica BMW Z3 składa się z dwu wytłoczek zgrzewanych oporowo na wzdłużnych krawędziach i połączonych tą samą metodą z nadkolem oraz przegrodą czołową. Zgodnie z powyższymi zasadami i fabryczną instrukcją napraw przy wzajemnym łączeniu wytłoczek zachowano oryginalną liczbę zgrzein, a całość zgrzano z krawędzią nadkola i przyspawano półautomatem do wyprostowanej przegrody czołowej.

Cdn.

Fot. CTS

47 punktów sprzedaży do Twojej dyspozycji



Elektronika

Oświetlenie

Zasilanie

Filtracja

Akumulator

Mechanizm rozrządu

Napęd

Układ kierowniczy

Zawieszenie

Układ hamulcowy

części oryginalne*, witalne organy
niezależnej dystrybucji



JURID



DAYCO

KYB
Amortyzatory Najwyższej Jakości

OSRAM