

Klejenie elementów nadwozia

W celu zmniejszenia masy własnej pojazdu producenci stosują coraz częściej elementy wykonane ze stopów aluminium. Łączenie dwóch różnych materiałów – stali i aluminium – wymaga nowoczesnych metod naprawczych, np. klejenia zamiast spawania.

W wielu pojazdach elementy aluminiowe, np. ściany grodziowe, poszycie drzwi czy błotniki, są często fabrycznie przyklejane do stalowej konstrukcji samochodu.



Elementy te łączy się klejami dwuskładnikowymi epoksydowymi. Kleje te tworzą bardzo mocne połączenie, co stanowi jednocześnie skuteczne zabezpieczenie antykorozyjne. Kleje te sprawdzają się w bardzo cienkich szczelinach – do 1 mm.

Problem z poszyciem bocznym

Wiele warsztatów ma problem z montowaniem poszycia bocznego w samochodach dostawczych. Najczęstszym błędem jest niewiedza, że poszycia takie się klei. Cienkich blach poszycia bocznego (0,6 mm) nie należy spawać czy zgrzewać do ramy kratownicowej. W miejscu spawania blacha się przegrzewa i powstają ogniska korozji. Co więcej, z powodu temperatury blacha staje się nierówna. W takim przypadku warsztaty szpachlują elementy, by wyrównać powierzchnię. Jest to dodatkowa praca, która jest stratą czasu. Gdyby zastosowano klejenie, poszycie nie musiałyby być szpachlowane.

Jak kleić?

Łączone powierzchnie należy odłuszczyć preparatem Teroson VR10. Uniwersalny odłuszczacze, szybko odparowuje, ale ważne jest, że nie zostawia filmu i nie uszkadza elementów plastikowych z tworzyw sztucznych.

Kleimy dwuskładnikowym, epoksydowym klejem Teroson EP 5055, który jest przeznaczony do stali i aluminium. Możemy kleić stal ze stalą, stal z aluminium oraz aluminium z aluminium. Klej ten jest używany także do napraw samochodów, które mają karoserie karbonowe, np. samochody sportowe i klasy premium. Teroson EP 5055 jest klejem epoksydowym, więc klejenie odbywa się na odłuszczone blachy. Produkt nadaje się do łączenia poszyc bocznych i dachów. Ważne jest, żeby klej nakładać pistoletem z tłokiem, gdyż jest to preparat dwuskładnikowy. Do tego celu nadaje się pistolet pneumatyczny Powerline z zainstalowanym na końcu mikserem do mieszania dwóch składników.

Klejenie ma również tę zaletę, że można dokładnie odtworzyć wygląd pojazdu. Zaraz po wklejeniu poszycia bocznego w autach dostawczych należy zrobić małą rynienkę, w którą wkłada się masę uszczelniającą, dającą wizualny efekt oryginalnego „wałeczka”. Przy pomocy zgrzewania/spawania, nawet punktowego, powstają tzw. takie zadziory, które utrudniają położenie „wałeczka”.

Na szprosy przeznaczony jest produkt Teroson MS 222 – jest bardzo elastyczny, może mocno pracować i ma kurczliwość 0%.

Zamiast cynowania

Technologia naprawy różnych elementów wymaga cynowania. Jest ono preferowane w naprawach nadwozi old- czy youngtimerów zamiast szpachlowania. Jednak należy wiedzieć, że cyna jest szkodliwa i niezalecana w naprawach. Cynowanie wiązało się także z tym, że wszystkie elementy w samochodzie należało wymontować, ponieważ na cynę działaliśmy otwartym ogniem. Produktem, który zastępuje cynę jest Teroson EP 5010TR – aplikowany na zimno, na gołą, aluminiową powierzchnię. Bardzo dobrze się szlifuje, nie wymaga stosowania szpachli, poza tym nałożony w grubszych warstwach – nie odpada, jak np. popularna szpachla. Jest to również produkt epoksydowy, zabezpiecza połączenie antykorozyjnie, nie chłonie wody, jak np. szpachla, która lubi wodę, a pod której dużą warstwą potrafi powstać ognisko korozji.

Do uszczelnienia

Podczas napraw blacharskich warto zauważyć, że w pojazdach fabrycznie kładziona jest masa tłumiąca, która nie dopuszcza do powstawania rezonansu dużych powierzchni blach, np. poszycia bocznego. Najnowszym produktem firmy Henkel jest Teroson PU 9161. To pianka poliuretanowa do aplikacji pomiędzy różne elementy, np. dwie powierzchnie metalowe. Pianka nie rozpycha tych powierzchni, nie chłonie wody, tłumi hałas i bardzo szybko się utwardza.

W samochodach są tak małe szczeliny, w które zwyczajnie nie udaje się wstrzyknąć żadnego materiału, a wiadomo, że blachy pracują i wchodzą w drgania. Ten produkt możemy wprowadzić w takie szczeliny – spuchnie, ale w taki sposób, że nie uszkodzi poszyc, wypełni szczelinę i może pracować jak zwykła pianka. Produkt jest wielokrotnego użytku, zmieniamy tylko miksery.

Źródło:

Jarosław Gajewski, inżynier sprzedaży AG Henkel Polska