

vysušit ztmelený povrch 18–20 hod při 18–20 °C nebo 1 až 3 hod při 80–100 °C,

obrousit brusným kotoučem a brusným plátnem do hladkého povrchu,

očistit ztmelený povrch lakovým benzínem a natřít základovou barvou: pod syntetický email – základem ГФ–020, pod nitroemail – základem ГФ–020, niktrozákladem č. 147, základní barvou č. 138 nebo základem HII–081. Povrch natřený základovou barvou vysušíme (při použití základové nitrobarvy postačí sušení 0,5–1 hod při ГФ–020 – 35 min při 110 °C,

vybrousit povrch natřený základovou barvou brusným plátnem č. 3 (č. 320) odolným proti vodě,

v případě potřeby ztmelit nerovnosti na opracovaném povrchu: pod syntetický email – tmelem MC–00–6 a pod nitroemail – tmelem HII–00–8 nebo MC–00–6. Sušit 35 min při 80–100 °C,

ofouknout stlačeným vzduchem,

nalakovat opracované plochy.

Lakování karosérie syntetickými emaily. Základ pod malový nátěr připravíme podle všeobecných požadavků. Popujeme obdobně jako při opravě jednotlivých malých ploch, romě toho je třeba otřít celou karosérii cupaninou namočenou lihovém benzínu.

1. Na připravený povrch nanese rozprašovačem první stvu syntetického emailu MJ–197 (TY–6–10–888–70) s přívkem 3% katalyzátoru. Viskozita emailu je 22–24 s podle skozimetru B3–4. Jako rozpouštědlo lze použít P–197 (TY–6–0–1100–71), xylol nebo toluen.

2. Nalakování povrch necháme na vzduchu 5–7 min.

3. Nanese druhou vrstvu emailu.

4. Vysušíme lak při teplotě 90 °C po dobu 30 min. Závady ku můžeme odstranit brusným plátnem č. 600 a leštícími stami BA3–1 a BA3–2.

Lakování karosérie nitroemailem

1. Na připravený povrch nastříkáme první vrstvu emailu. iskozita je 18–23 s podle B3–4. Používáme rozpouštědlo č. 647 (OCT 4005–51). Před nanesením profiltrujeme email sítem 025K (ГОСТ 3584–53) s počtem ok 694 na cm².

2. Po 10 min na vzduchu při 20 °C nanese druhou vrstvu nailu.

3. Po 10 min na vzduchu při 18–20 °C nanese třetí vrstvu nailu.

4. Po uplynutí 10 min na vzduchu nanese čtvrtou vrstvu nailu.

5. Povlak sušíme při teplotě 60 °C během 15–20 min nebo i 18–20 °C v průběhu 8–12 h.

6. Pod proudem vody vybrousíme povrch brusným plátnem 320–360, povrch opláchneme vodou a otřeme dosucha.

7. Počkáme 20–30 min.

8. Na celý povrch, který jsme brousili, nanese nitrorozuštědlo č. 648 (ГОСТ 4006–48).

9. Ponecháme karosérii v přírodních podmínkách 8–12 h.

10. Vybrousíme povrch použitím ruční vrtáčky pastami A3–1 a BA3–2 a leštící vodou č. 1.

Poznámka. Při přípravě povrchu karosérie k opravě nátěru nebo cování můžeme jako základní nátěr použít epoxydovou barvu ЭФ–038

a zinkochromový základ ГФ–073. Viskozita 20–24 s podle viskozimetru B3–4, při 18–20 °C. Tlak při rozstříkávání základní barvy 0,0785 až 0,147 MPa (0,8–1,5 kp/cm²).

Umělé sušení základních nátěrů provádíme infrazářičem po dobu 15–20 min. Vzdálenost od zářiče k lakovanému povrchu má být 200–300 mm.

Oprava nátěru podlahy karosérie

Při opravě je třeba:

- omýt podlahu od nečistot,
- v případě, že se odloupla spodní ochranná vrstva, odstraníme ji z poškozeného místa,
- je-li nátěr poškozen na kov, očistíme brusným plátnem očištěné části,
- obrobené povrchy očistíme lakovým benzínem,
- plochy očištěné na kov natřeme základovou barvou ФЛ–03K, ГФ–020, č. 138 nebo olovnatým suříkem,
- sušíme 24 h,
- rukavicí, štětcem nebo špachtlí nanese tmel BMII–1 ve 2–3 mm tlusté vrstvě,
- vysušíme tmel při 100 °C během 30 min (při 18–20 °C alespoň 24 h).

Připouští se použití jiných bituminových tmelů: БИМ–2, č. 213, č. 580 nebo č. 579. Můžeme použít i jiná ředidla (xylen). Norma spotřeby tmelu při opravě je 1–1,5 kg na m² povrchu.

Oprava ozdobných součástí

Nepatrné bodové stopy koroze na chromovaných součástech je třeba pečlivě očistit brusným plátnem a potom natřít bezbarvým lakem.* Při větším napadení korozi je lépe součásti vyměnit.

Jedná-li se o drobné poškození, součásti sejmeme, vyrovnáme jejich geometrický tvar a kotevní místa. Silně deformované součásti vyměníme za nové.

Většinu součástí, tvořících vnější příslušenství a výstroj, můžeme odšroubovat. Vyrovnáme je buď silou ruky nebo montážním (pogumovaným) kladivem. Pod břit šroubováku podkládáme měkkou podložku, abychom nepoškodili lak karosérie.

Ozdobná maska chladiče je shora upevněna třemi šrouby a zespoda zajištěna kolíky. Při sejmutí masky postačí vyšroubovat upevňovací šrouby. Při sejmutí znaku výrobního závodu je třeba povolit matici, která jej upevňuje k masce.

Zadní znak. Při demontáži je třeba jej pečlivě vysunout šroubovákem, přičemž přemáháme odpor pružiny držáku. Při jeho ustavení umístíme upevňovací čepy do otvorů v karosérii a upevníme pružnými držáky.

Spodní ozdobné lišty jsou uchyceny na karosérii držáky z plastické hmoty. Držáky zajišťují spolehlivé upevnění díky své pružnosti. Je-li třeba sejmout lištu, přitáhneme ji k sobě vložením plochého šroubováku. Ozdobné lišty je při montáži vhodné poklepat montážním kladivem.

Ozdobné lišty dveří, blatníků a okapových žlábků se snímají a montují stejně jako spodní lišty. Lišty blatníků jsou

* Pro očištění součástí od koroze se doporučuje používat chemické prostředky.

upevněny drátěnými pružnými držáky, zasunutými do otvorů v karosérii. Lišty dveří a žlábků jsou přidržovány na hranách vlastní pružností.

Nárazníky

Sejmutí a montáž. Při sejmutí předního nárazníku 1 (obrázek 441) postačí povolit matici 6 a vyšroubovat šrouby 3. Při snímání zadního nárazníku povolíme místo šroubů 3 matici přivařených šroubů.

Chceme-li sejmout držák 5, je třeba povolit dva upevňovací šrouby. Při sejmutí držáku 2 musíme povolit matici 8 a vyjmout šrouby 9, upevňující nárazník.

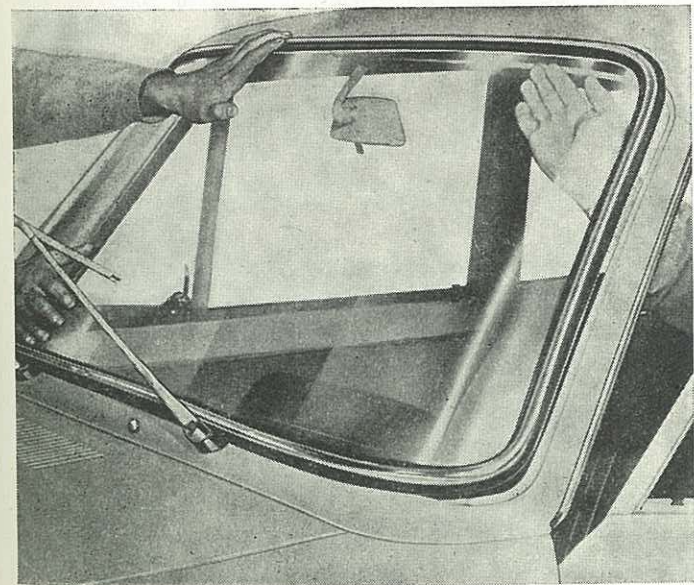
Tvar držáku pro upevnění předních a zadních nárazníků se poněkud liší, ale sejmutí a zpětná montáž jsou prakticky shodné.

Zasklení

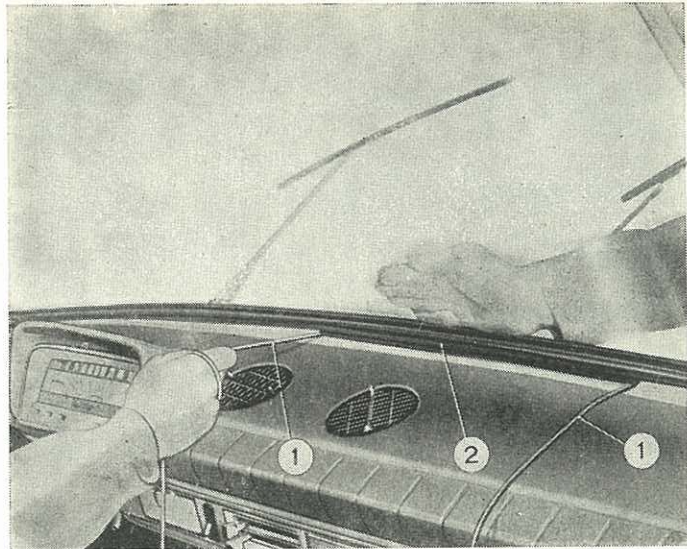
Výměna čelního a zadního skla. Při sejmutí čelního skla je třeba:

- odehnout raménka stíračů,
- rukama přitlačit sklo v horních rozích. Pomocník přitom přidržuje čelní sklo zvenku (obr. 442). Při ustavení čelního skla je nutné:
- pečlivě promýt benzínem drážky těsnění,
- na sklo nasadit těsnění (obr. 438),
- nasadit lemovku na těsnění,
- do drážky těsnění vložit šňůru,
- vložit sklo do výřezu a z vnitřku karosérie natahovat konce šňůry, aby se těsnění usadilo na místo. Pomocník musí přitom zlehka tlačit na sklo zvenku (obr. 443).

Sejmutí a ustavení zadního skla je analogické jako u čelního skla. Rozdíl spočívá v tom, že sklo vyjímáme z výřezu počínaje spodními rohy.



Obr. 442. Sejmutí čelního skla.



Obr. 443. Montáž čelního skla: 1 – šňůra pro montáž čelního skla, 2 – gumové těsnění.

Oprava kostry karosérie

Opravářské práce kostry karosérie je možno rozdělit do tří skupin:

- montážní (demontáž svarových spojů a přivaření nových součástí),
- opravářské (vyrovnání a ostatní práce spočívající v obnovení původního geometrického tvaru kostry karosérie),
- práce spojené s utěsněním a nalakováním kostry karosérie (přilepení výztuh střechy, těsnění, očištění a lakování součástí).

Takřka ve všech případech poškození kostry karosérie při nárazech je třeba sejmout některé součásti, abychom zjistili deformaci částí, vyrovnali je a seřídili. V případě vážných poškození se doporučuje sejmout všechny snadno odnímatelné vnitřní součásti, abychom usnadnili měření, kontrolu a opření hydraulických zvedáků pro vyrovnání pokřivení a průhybu.

Nejčastěji vzniká nutnost výměny blatníku, držáku dorazu přední nápravy a přední stojiny. Způsoby výměny a opravy těchto součástí je možno vzít za základ při opravě druhých součástí kostry karosérie. Přitom je třeba znát umístění svarových švů.

Kontrola karosérie. Po haváriích je třeba zkontrolovat základní rozměry kostry (obr. 444). Při tom se kontrolují upevňovací místa agregátů a hodnota pokřivení karosérie, přítomnost trhlin atp. Při kontrole můžeme použít přípravek A.78124/R. Seřízení karosérie přípravkem je znázorněno na obr. 445, 446, 447, 448, 449.

Deformaci držáku dorazu přední nápravy je možno zkontrolovat tak, jak je znázorněno na obr. 271. Je-li rozměr „a“ menší než 32 mm, je třeba držák vyměnit.

Oprava držáku dorazu přední nápravy a přední stojiny. Při opravě držáku je třeba:

- sejmout kolo, očistit povrch příruby od tmele,
- odvrtnat všechny bodové svary (Ø vrtáku 6 mm) do hloubky tloušťky držáku, odpojit držák od stojiny,
- zkontrolovat stojinu. Jsou-li v okolí svaru držáku nevelké