

Ako na to Veteránisti bývajú obyčajne zruční a s bohatými skúsenosťami. Pre tých s menšími skúsenosťami sa pokúsime prinášať návody a technologicke postupy pre opravy menšieho rozsahu zvládnuteľné aj v podmienkach domácej dielne. Väčšinu opráv je lepšie zveriť odborníkovi, nájde sa ale aj množstvo situácií, kedy je možné postarať sa o opravu svojpomocne a práve tomuto sa budeme venovať.

OPRAVA RÁMU

Text: Július Cako

Technicke zabezpečenie a foto – 83 REBORN s.r.o.

Drvivá väčšina veteránov nemá samonosnú karosériu ale karosériu uloženú na nosnom ráme. Ten síce musí odolávať rovnakým vplyvom počasia a jazdy ako karoséria, avšak vďaka svojej robustnosti znesie neporovnateľne viac a tak nebýva častým návštevníkom klampiarskej dielne. Ale aj rám často potrebuje opravu a výmenu prekorodovaných alebo deformovaných častí.

Je dôležité zdôrazniť, že stav rámu určuje bezpečnosť a jazdné vlastnosti vozidla a tak je potrebné zvážiť, čo je opraviteľné doma a čo je lepšie zveriť odborníkovi.

Časté sú však prípady, kedy je vďaka charakteru poškodenia rámu oprava zvládnuteľná aj v podmienkach bežnej

domácej dielne a pri zdravom úsudku a precíznej práci sa dá dosiahnuť perfektný výsledok.

Nami opravovaný rám patrí do snád najrozšírenejšej českej a slovenskej rodiny veteránov – Škodoviek ako Tudor, Sedan, Felicia, Octavia a pod. Náš rám Škody 1201 Sedan bol vizuálne v

dobrom stave a po premeraní uchytaných bodov karosérie sa to potvrdilo, ale jedno rameno bolo v spodnej časti, pravdepodobne od použitia zdviháka, deformované a po otryskaní sa na ňom navyše objavili diery od korózie.



① Rám sme po otryskaní nastriekali jemnou vrstvou základnej farby. Na fotografii je jasná deformácia aj pôsobenie korózie. Oko pre zdvihák je nepoškodené a tak je prvým krokom jeho zameranie – nájdeme si referenčný bod na strednej časti rámu (ľubovoľný bod v mieste napojenia ramena na stredovú rúru), odmeráme vzdialenosť po okraj oka. Nasleduje jeho odrezanie. Oko odložíme, keďže ho chceme vrátiť späť. Odmeráme aj polohu a priemer otvoru na vymieňanej časti ramena. Môžeme merať od toho istého bodu ako v prípade oka. Meriame po okraj a ku nameranému rozmeru pripočítame (ak meráme po okraj bližší ku referenčnému bodu) polomer otvoru aby sme mali vzdialenosť stredu otvoru od nášho referenčného bodu.



② Vyřezeme poškozenú časť ramena. Na fotografii je vyrezaná iba prvá časť, následne sme vyrezali aj ďalšiu časť – to je zrejme z nasledujúcich fotografií.



③ Z vhodného materiálu si pripravíme „záplatu“. Veľmi vhodné je použiť oceľový jakel. Uzavretý profil alebo „U“ profil adekvátnych rozmerov a hrúbky.

Pozor: ak vyrábame „U“ profil z uzavretého profilu – jakla, odrežeme ako odpad stále stranu, kde bol profil uzavretý – spájaný. Spoznáme ju podľa viditeľného a nahmatateľného švu na vnútornej strane.

„Záplatu“, teda časť ktorou nahradíme odrezanú časť sa snažíme vyrobiť čo najpresnejšie. Musí presne pasovať na miesto akoby tam bola odjakživa.



④ Nový kus si ku ramenu fixujeme stolárskou svorkou. Zvar by mal byť prevedený skúseným zvaračom alebo aspoň nie začiatčikom. Zvárame opatrne a dôsledne s dodržaním všetkých zásad zvarovania aby nedošlo ku deformácii ramena.



⑤ Zvary zabrúsime s použitím uhlovej brúsky najprv brúsnym karbidovým kotúčom a vyhladíme lamelovým brúsnym kotúčom.



⑥ Na ráme vyznačíme polohu oka na ktorom sme predtým odstránili pôvodné zvary. Oko opäť zafixujeme svorkou a privaríme. Zvary v tomto prípade neobrusujeme, aby sa čo najviac podobali na ostatné oká ktoré mali od výroby zvary priznané a neopracované.



⑦ Od referenčného bodu nameráme stred budúceho otvoru. V tomto prípade sa jedná o technologický otvor – teda slúžiaci len na montáž/demontáž a tak jeho menej presné prevedenie neohrozí kvalitu automobilu ale môže znepříjemniť jeho montáž a kompletovanie. Napriek tomu sa snažíme o čo najväčšiu presnosť.

Otvor si predznačíme jamkárom a predvrtáme valcovým vrtákom. Konečný priemer dosiahneme vyvrtaním za pomoci stupňovitého (stromčekového) vrtáka.

Drobné nerovnosti vytmelíme bežným karosárskym tmelom s prísadou hliníka a vybrúsime dohľadka.



⑧ Výsledok rozhodne stojí za námahu, a pocit pri pohľade na rám zospodu isto nahradí investovaný čas a úsilie.



⑩ Použité náradie a nástroje. Na fotografii chýba zvaračka – použili sme metódu MIG – tzv CO-čko.



RENOVÁCIE, REŠTAUROVANIE A OPRAVY AUTOMOBILOV
A INÝCH HISTORICKÝCH STROJOV, PRÍSTROJOV A ZARIADENÍ

WWW.83REBORN.SK

✉ 83REBORN@83REBORN.SK

83

REBORN

▷ REVIVING
THE PAST ◁

