

Celette új karosszériajavító padjai

A franciaországi Vienne Cedexben székelő Celette Produktions S. A. a karosszériajavító padok fejlesztésében világelsők között szerepel. A céget 1952. évben alapították, az eltelt 54 évben folyamatosan fejlesztette a termékeit. A cég üzleti filozófiája azt mondja ki, hogy a kis – még nem tőkeerős – műhelyek is meg tudják vásárolni az egyszerűbb eszközeit, a „nagyok”-nak pedig a legkorszerűbb karosszériajavító padok is rendelkezésre álljanak.

A karosszériajavító padok „alapköve” a létravázkeret, amely négy keréken mozgatható és hozzá csatlakoztathatók a kűszöbfogók is. A létravázra felszerelhető mérőrendszereket is folyamatosan fejlesztették, kezdetben az egyszerű csapos rendszert alkalmazták, majd 1985. évben piacra került a modulrendszerű **Multi-Z /MZ/** rendszer (1. ábra). A rendszer lényege, hogy a létravázra furatokkal ellátott keresztgerendákat rögzítenek, azokra rögzítik a tornyokat, majd azokba illesztik a mérőfejeket. Ezeket a műveleteket az autótípusnak megfelelő adatlap előírása szerint kell elvégezni. Ha a mérőfejek vagy csapok (idomszereknek is nevezhetők) illeszkednek a kocsiszekerény bázisfelületeihez, akkor nincs deformáció, ellenkező esetben láthatjuk a deformáció mértékét és a húzatást addig végezzük, amíg az illeszkedés nem tökéletes. A mérőrendszer előnyei, hogy

egyszerű és megbízható, hátránya, hogy típusorientált. E hátrány kiküszöbölésére került kifejlesztésre a **Metro 2000** jelű univerzális mérőrendszer nyolc mérőfejjel. A technológiai adatlapok alapján, a „0”-vonalakhoz viszonyítva kerül meghatározásra a deformáció mértéke.

A Celette legkorszerűbb mérőrendszerre az elektronikus elven működő **Naja** (2. ábra). Egyetlen 4 m hosszú mérősinen mozgatható központi egység, amelyhez csatlakozik két kar. A karokat hossz- és szögérzékelőkkel szerelték, amelyekkel meghatározható az alsó bázispontok helyzete. A központi egységben helyezték el az elektronikus és az adatátvivő szerkezeteket, amelyek a kezelőpulton levő számítógéppel tartják a kapcsolatot. A berendezés alkalmazása nagyon egyszerű, a mérőfejjel négy ép bázisfelület értékét megmérjük, ezután a gép hitelesíti önmagát és a deformált felületek



1. ábra: MZ-csapos mérőrendszer a Seyenne padra felszerelve

helyzete meghatározható, amelyet a számítógép képernyőjén azonnal látni lehet. A húzatási művelet a képernyőn is nyomon követhető.

A kocsiszekerények kisebb sérüléseinek javítására fejlesztették ki a **Lynx II** jelű karosszériajavító padot és annak tartozékait (3. ábra). Az ollós emelővel ellátott berendezés majdnem a talajszintbe süllyeszthető, így a gépkocsálláson bármilyen munkavégzés megkívánt magasságban könnyen végezhető.

A karosszériajavító padok között a csúcstechnikát képviseli a **Griffon VB**



2. ábra: Naja elektronikus mérőrendszer alkalmazása



3. ábra: Lynx II a legegyszerűbb, de a műhely igényeit jól kielégítő karosszériajavító pad



2800 típusú berendezés (4. ábra). A gyártómű kiküszöbölte az 54 éves gyártási tapasztalat során megismert hátrányokat. A régebben alkalmazott, jól bevált szerkezeti elemek megmaradtak, így a létraváz, a küszöbfogók, a rampák a csörlővel, az ollós emelő és a húzóberendezés. A talajszintre történő fix rögzítés a kerekek alkalmazását feleslegessé tette. A legnagyobb újszerűséget jelenti, hogy a létravázkeretbe beépítették egy karokkal ellátott ollós emelőt, amely 2800 kg tömeg emelésére alkalmas. A korábbi konstrukciónál a mérőrendszerek felszerelhetősége és azokkal a mérés elvégzése a szűk hely miatt nehézkes volt. Ezzel a megoldással az MZ-mérőrendszerrel történő munkavégzés leegyszerűsödött. További előny, hogy a gépkocsi felemelésével a küszöbfogók egyszerűbben felszerelhetők a javítás előtt.

A Celette cég vezetői a karosszéria javító eszközeivel gondoltak a tehergépkocsi- és az autóbusz-üzemeltetőkre is. A deformálódott vezetőfülkék javítására kifejlesztették a **Menyr** nevű javítópadot (5. ábra). A padra rögzített vezetőfülke deformálódott részét kihúzótornyokkal állítják helyre, amelyeket a padhoz csatlakoztatják. A padot külön rögzíteni nem kell, hiszen a fülkén a – húzásnál – az erőfolyam záródik.

A tehergépkocsik alvázának javítására fejlesztették ki a **BPL 540** jelű készletet. Ennek az alkalmazási feltétele, hogy a műhelyben ki kell képezni egy 16×2,4 m méretű vízszintes talajszintbe süllyesztett keretet, amihez rögzítik a tehergépkocsit és az egyengetőberendezés egyes elemeit (6. ábra).

A rögzítő elemeket, amelyek a feladatnak megfelelően állíthatók össze, a kerethez rögzítik, majd felszerelik azokra a nyomó- vagy húzóhengereket és ezután elvégezhető a deformálódott alváz egyengetése. Az egyengetések mértékét korszerű mérőeszközökkel folyamatosan ellenőrizni lehet.

A BPL 540 készlet fontos tartozékai a kihúzótornyok. Ezek mobil szerkezetek, amelyeket először a kerethez láncal több helyen rögzítik, majd következhet a húzóberendezés művelet (7. ábra).

A francia Celette cég termékcsaládjából egy rövid keresztmetszetet mutattunk be írásunkban, de ezek közül is a legújabbakat, bízva abban, hogy a szakműhelyek vezetői felfigyelnek ezekre.

Dr. Németh Kálmán



4. ábra: a Griffon jelű pad a csúcstechnikát képviseli a Celette termékek között



5. ábra: vezetőfülke egyengetése a Menyr jelű padon



6. ábra: alvázegyengetés a BPL 540 berendezéssel



FTS Szerviztechnika Bt.
8600 Siófok, Küszhegyi út 11/1
Tel.: 84 / 313-401, fax: 84/ 510-523.
Farkas József 30/742-0915.
Honlap: www.fts.co.hu



7. ábra: autóbusz-javítás kihúzótornyokkal