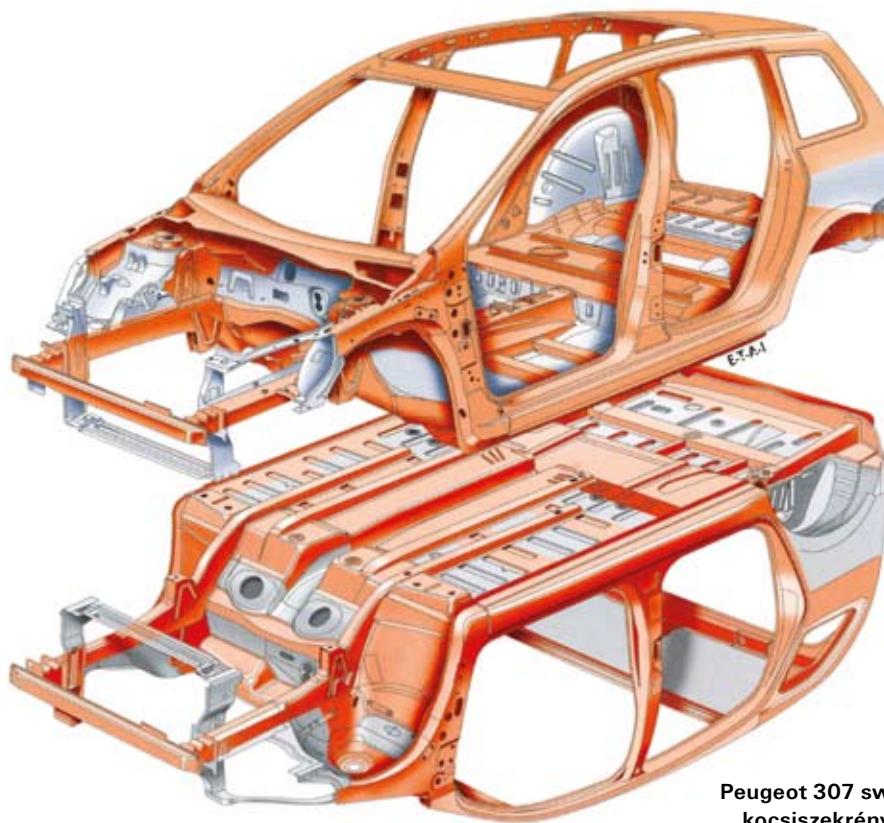




## A Peugeot 307 karosszériája

A 306 utódját 2001-ben kezdték gyártani, az utolsó darab 2011-ben készült Argentínában. A karosszériáját egészében újratervezték, a kornak megfelelő gyűrődési zónákkal látták el és összesen 4300 hegesztési pontot tartalmaz. Nagy hangsúlyt fektettek a tömegcsökkentésre is, az 5 ajtós változat tömege a leszerelhető elemekkel 373 kg. Ezt nagy folyáshatárú acélokkal érték el, melyeknek köszönhetően kb. 37 kg-ot nyertek. Az oldallemezek vastagsága 0,67 mm.



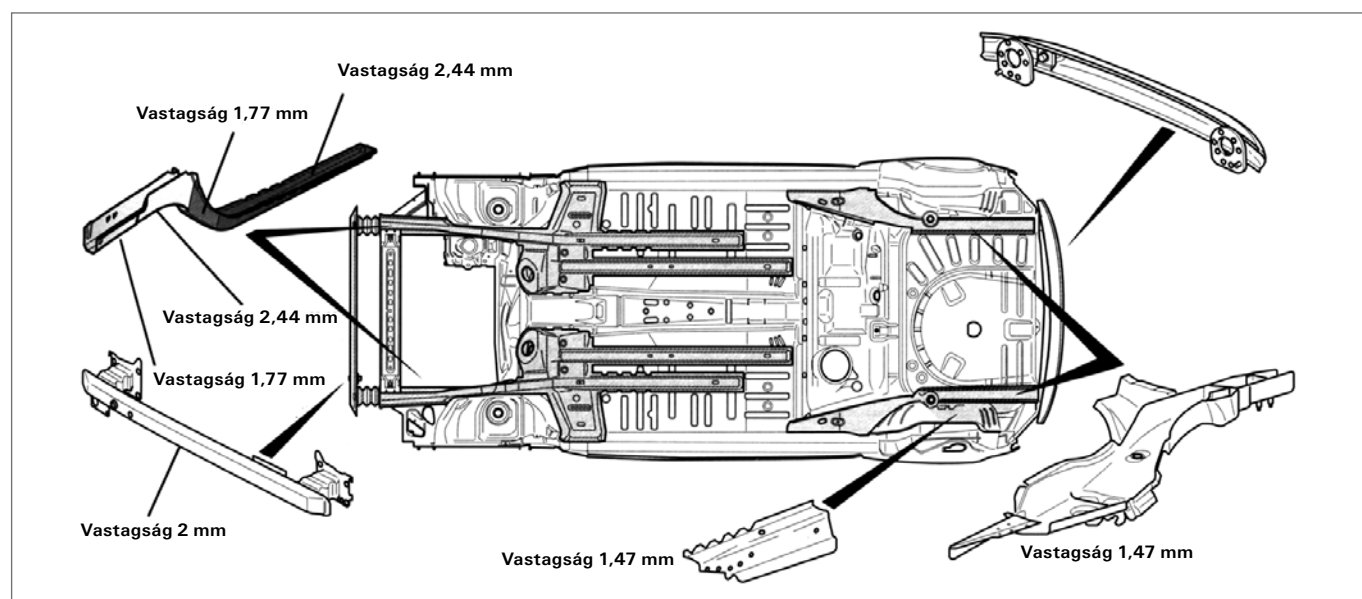
Peugeot 307 sw kocsiszekrény

### Megerősített alkatrészek

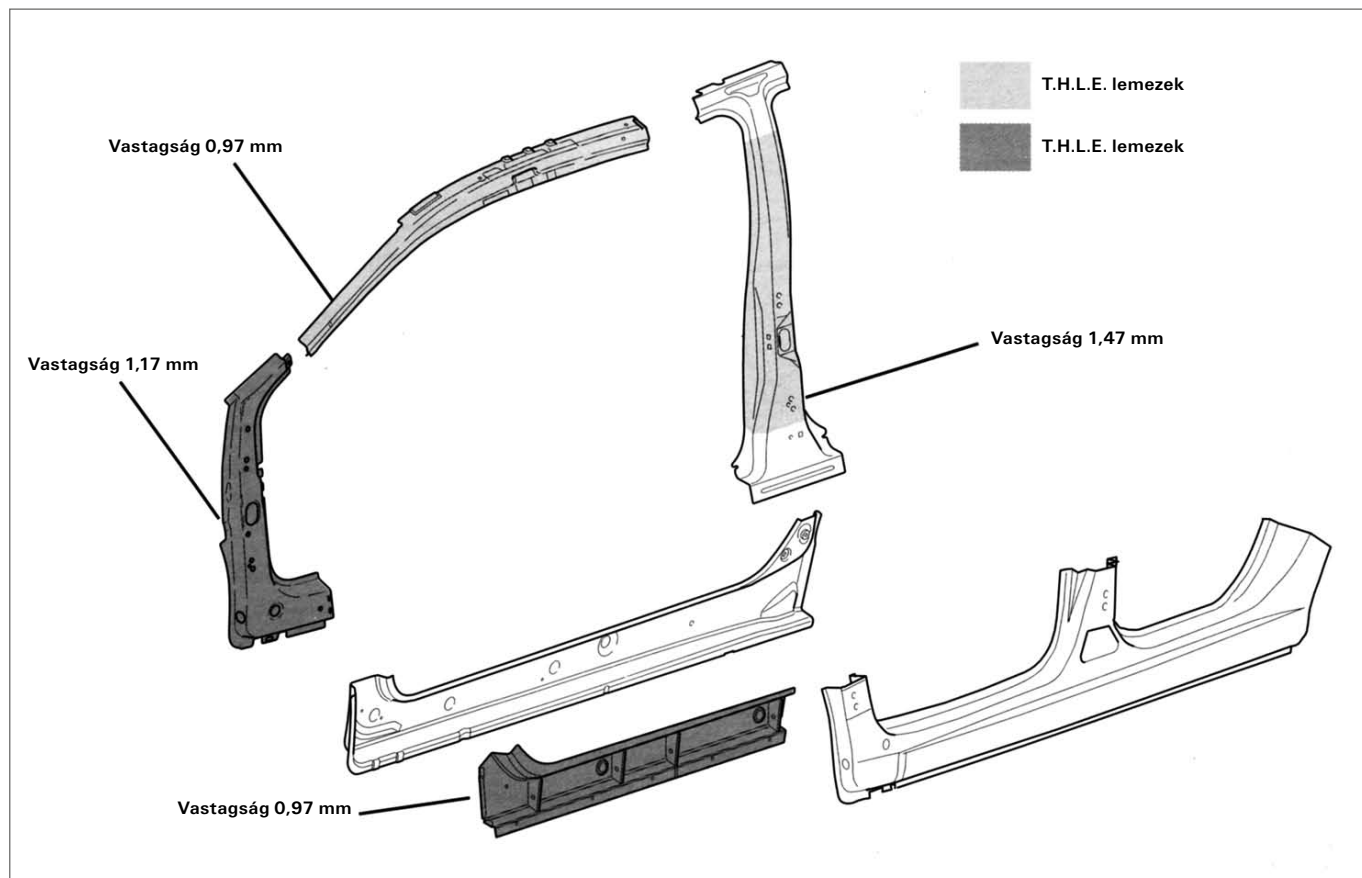
Az első hossztartó több, különböző vastagságú lemez összeillesztésével készül (1. ábra), a lökhárító tartóeleme progra-

mozott deformálódású, vastagsága 2 mm. A hátsó hossztartók is erősítettek, az ütköző pedig nagy folyáshatárú anyagból készült. Az utastér védelmének érdekében az „A” és a „B” oszlop, valamint a küszö-

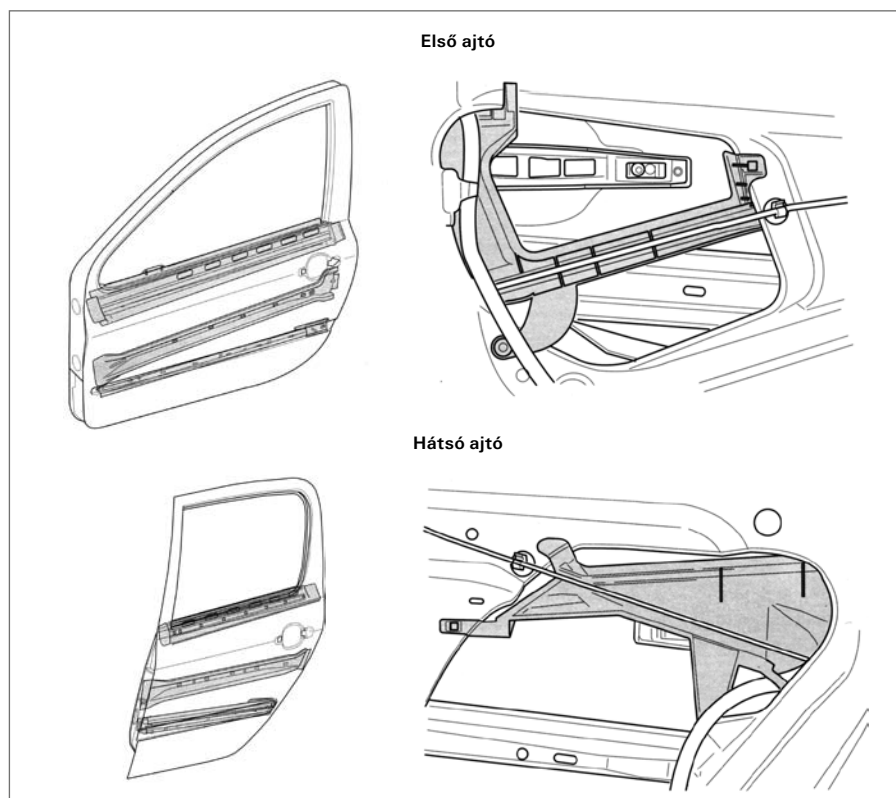
bök is nagy folyáshatárú anyagból készült megerősítést kaptak (2. ábra). Az oldalirányú mechanikai behatások hatásának csökkentésére az ajtók is belső merevítésel rendelkeznek (3. ábra).



1. ábra: a főbb elemek vastagsága



2. ábra: nagy folyáshatárú acélból készített erősítések



3. ábra: megerősítés oldalütközések ellen

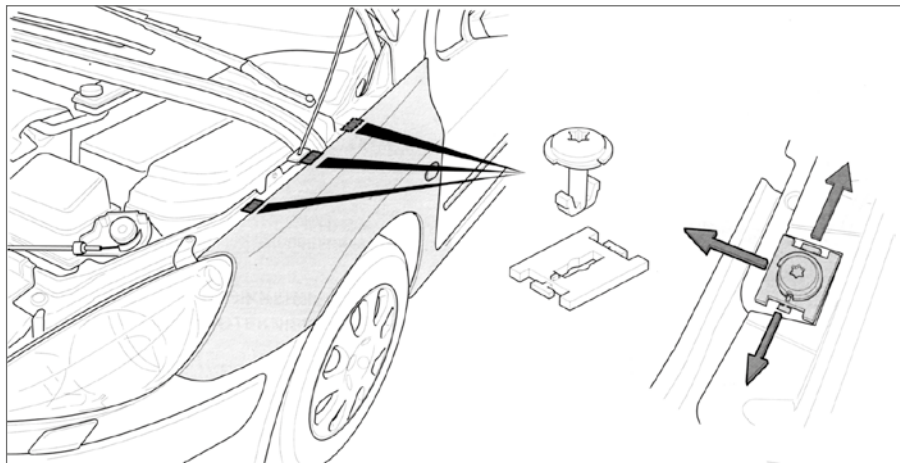
## A motorháztető

A motorháztető alumíniumlemezről készült, vastagsága 1,2 mm. A béléslemez is alumínium, vastagsága 1 mm. A külső burkolat és a belső béléslemez összerakása ragasztással, beillesztéssel és bizonyos esetekben bepattintással történik. Az acél alkatrészekkel való érintkezési zónákban (zsanérok) az elektrokémiai korrózió elkerülése érdekében speciális csavarokat alkalmaznak, melyeket a szerelés során nem szabad kicserélni más fajtára.

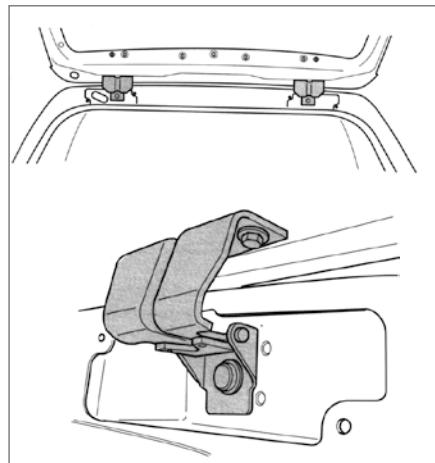
## Az első sárvédő

Az első sárvédők „NORYL” műanyagból készülnek, amely rugalmas, így a kisebb ütközéseknek ellenáll. Ebben segítenek a speciális felfogató műanyagok (4. ábra), melyek kisebb ütközéskor (15 km/h) letörnek, így a sárvédő mozgását nem akadályozzák, ami így nem törik el. A műanyag másik előnye a sűrűsége, a sárvédő vastagsága ugyanis 2,1 mm, tömege azonban csak 1,9 kg.

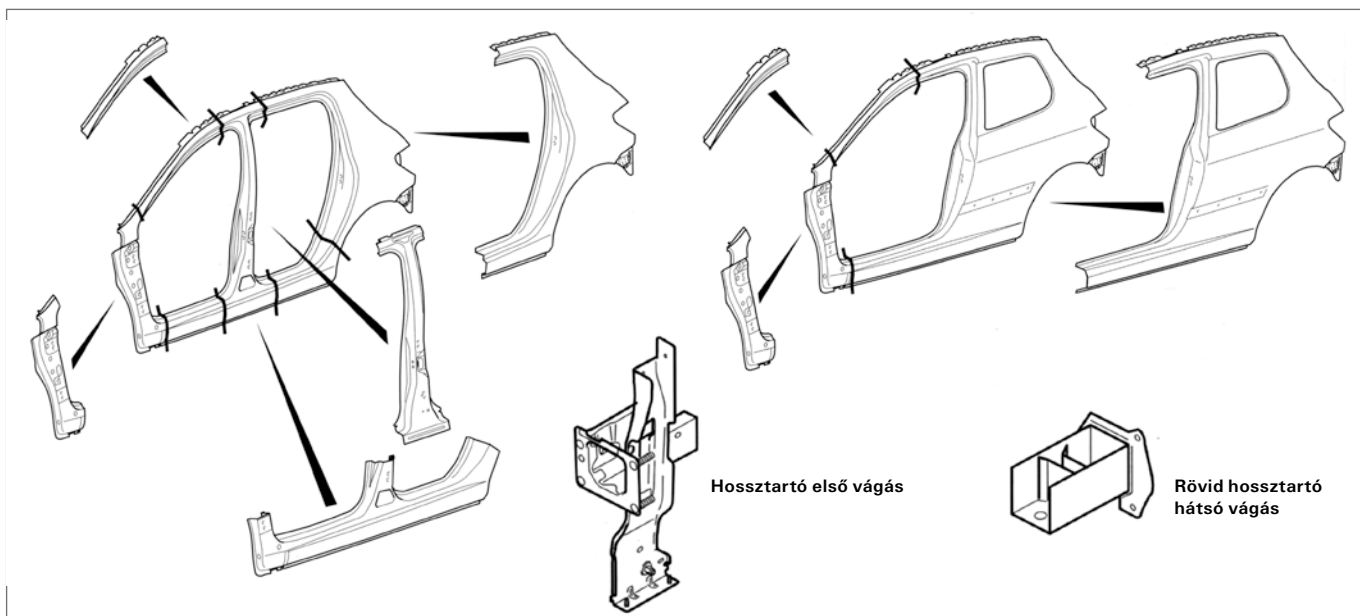




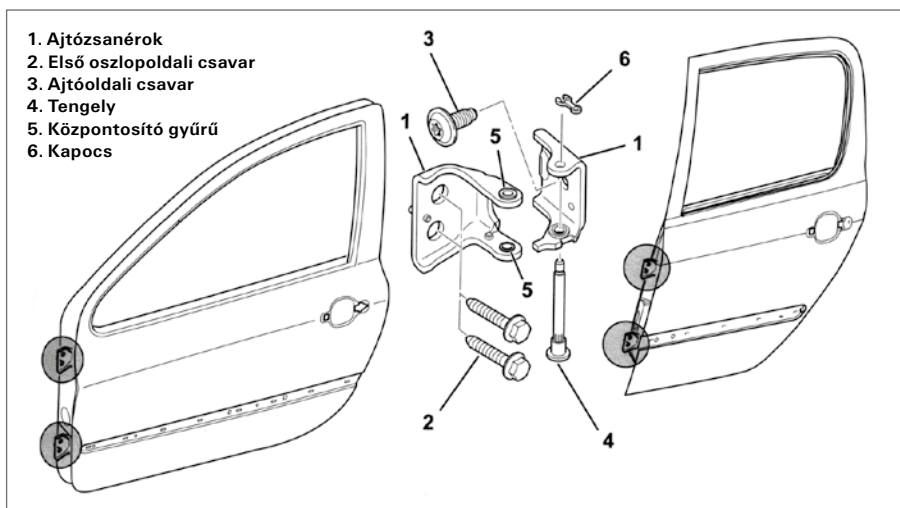
4. ábra: az első sárvédők és felfogatásuk módja



7. ábra: a csomagterájtó zsanérjai



5. ábra: a kocsiszekrény főbb elemei és vágási pontjai



6. ábra: az ajtózsanérok felépítése

## Javítás, szerelés

A sérült vagy korrodálódott elemek javítására az ismert módszerek alkalmazhatók, azonban fokozottan figyelni kell, hogy az elem anyagának megfelelő eljárást használjunk. A borítólemezek egyengethetők, cserélhetők. A gyártó az egyes karosszéria-részegységek gyártásával egyben meghatározza a vágási keresztmetszeteket és a hossztartók javításának módját (5. ábra). A nyílászárók szerelésében pedig a 6. ábra ad segítséget. A gyártó előírja, hogy az ábrán 5-ös számmal jelzett gyűrűket minden alkalommal ki kell cserélni a 4-es számú tengely kiszerelésekor. A csomagterájtó (7. ábra) beállítását az utastérből lehet elvégezni csukott ajtónál.

Ó. P.