

Rys. 21.49. Mocowanie sprężyny gazowej drzwi tyłu nadwozia
1 - wspornik ze sworzniem, 2 - sprężyna gazowa, 3 - sworzeń kulowy

si 50...100 N, siła potrzebna do podniesienia drzwi nie przekracza 80 N.

Każda sprężyna ma na końcach specjalne uchwyty z wgłębieniami (rys. 21.49), które są nasadzone na kuliste zakończenia sworzni wkręconych w drzwi (mocuje jeden koniec sprężyny) i w szkielet nadwozia (mocuje drugi koniec sprężyny). Wgłębienia są zakryte specjalnego kształtu sprężyną z płaskownika stalowego, która przytrzymuje zakończenie sworzni we wgłębieniu. Można więc płaskim ostrzem wkrętaka sprężynę odchylić, wyciągnąć ją i ściągnąć uchwyt z kulistego zakończenia sworzni, nie trzeba wykręcać całego sworzni.

21.8. ZAMEK CENTRALNY

Samochody Skoda Octavia i Octavia Combi są wyposażone w system centralnego zamykania wszystkich drzwi bocznych i mogą być dodatkowo wyposażone w centralne zamykanie drzwi tyłu nadwozia.

W systemie centralnego zamykania informacje nie są przekazywane przez wiązkę przewodów elektrycznych, ale jako sygnały tylko dwużyłowymi przewodami elektrycznymi (tzw. system CAN) i opracowywane w jednostkach sterujących. Skrót CAN pochodzi od angielskich wyrazów Controller Area Network (kierowanie obszarem sieci). W systemie CAN przenoszone są tylko sygnały a nie są wykonywane żadne funkcje.

Zamek centralny obejmuje:

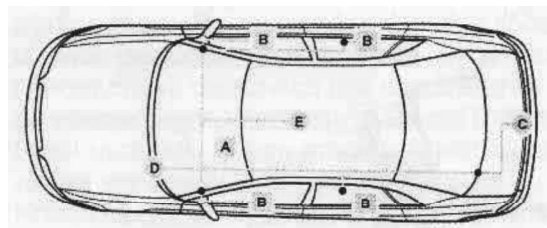
- centralne zamykanie drzwi bocznych (bez drzwiowych jednostek sterujących, gdyż drzwi te mają własne jednostki sterujące umieszczone w silniczku opuszczania i podnoszenia szyby) sterowane centralną jednostką zamka),
- centralne zamykanie drzwi tyłu nadwozia,
- alarm (wyposażenie dodatkowe),
- zdalne sterowanie (wyposażenie dodatkowe)
- diagnostykę.

Jednostki sterujące zamykaniem drzwi są połączone z centralną jednostką zamka systemem CAN. Proces zamykania składa się z:

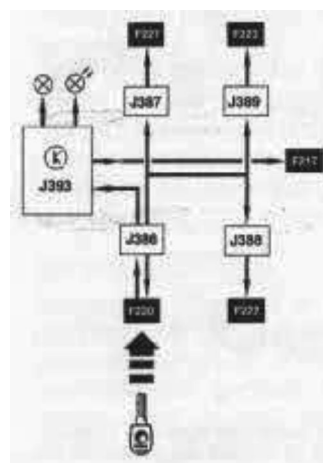
- uaktywnienia części składowych systemu zamykania,
- funkcji zamykania zamków drzwi,
- przekazania informacji dla innych funkcji.

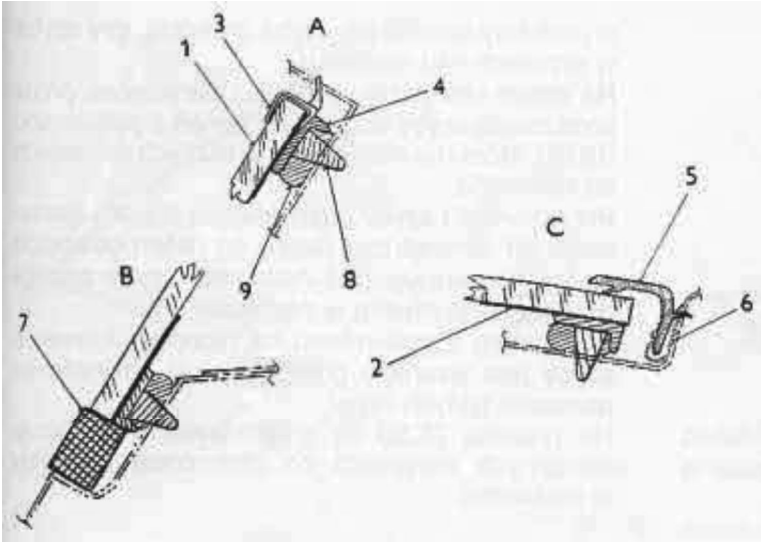
Przykładowy przebieg cyklu zamykania (schematyczny opis do rysunku 21.50):

1. Jednostka sterująca zamykaniem drzwi J386, umieszczona w drzwiach kierowcy, uaktywnia po przekręceniu kluczyka w zamku układ wykonawczy F220.
2. W jednostce J386 następuje kontrola otrzymanych sygnałów, czy zamek drzwi może zostać zamknięty, gdyż np. drzwi mogą być uchylone.
3. Do układu wykonawczego F220 zostaje przekazana informacja („drzwi kierowcy zamknąć”).
4. Sygnał jest systemem CAN przesłany do centralnej jednostki J393 i wszystkie jednostki sterujące zamykaniem drzwi przejdą do stanu zamykania.



Rys. 21.50. Zamek centralny - schemat rozmieszczenia elementów
A - centralna jednostka sterująca J393,
B - jednostki sterujące J386...J389 w drzwiach bocznych z mechanizmami wykonawczymi F220...F223,
C - mechanizm wykonawczy F218 w drzwiach tyłu nadwozia,
D - złącze diagnostyczne,
E - elektrycznie sterowane okno dachowe, oświetlenie wnętrza
● - miejsca rozłączenia instalacji (drzwi boczne, drzwi tyłu nadwozia)





Rys. 21.51. Wklejanie szyby przedniej
 1 -szyba przednia, 2 -czarna warstwa ceramiczna na szkłe, 3 -profil gumowy na górnej krawędzi szyby,
 4 -profil z poliuretanu na całym obwodzie szyby, 5 - przedłużona listwa dachu,
 6 - uchwyt profilu przedłużonej listwy dachu, 7 - kliny gumowe do podparcia dolnej krawędzi szyby,
 8 - masa klejąca (po naniesieniu), 9 - masa klejąca (po dociśnięciu szyby do otworu w nadwoziu)
 A - górna część, B - dolna część, C - boczna część

5. Zamki drzwi zostaną zamknięte, nastąpi opuszczenie w dół przycisków blokujących w drzwiach, a jeśli kluczyk będzie trzymany przekreślony dłużej niż dwie sekundy to zamknięte zostaną również szyby w drzwiach.

6. Centralna jednostka J393 wyłączy światła i uaktywni alarm.

Cały proces można uruchomić również zdalnym sterowaniem, jeśli samochód jest w nie wyposażony.

Dalsze informacje:

- każda jednostka w drzwiach pracuje samodzielnie (centralna jednostka nie ma funkcji „master”),
- zamek drzwi jest częścią systemu centralnego zamykania drzwi,
- sterowanie zamkiem centralnym jest możliwe po umieszczeniu kluczyka w zamkach drzwi (w drzwiach przednich i tyłu nadwozia),
- w samochodach z ręcznym opuszczaniem szyb nie ma w drzwiach jednostek sterujących zamykaniem drzwi, zamykaniem steruje centralna jednostka,
- centralne jednostki zamka różnią się w zależności od wyposażenia samochodu,
- centralna jednostka zamka zdalnie sterowana ma własną antenę.

21.9. SZYBA PRZEDNIA I LUSTERKO WEWNĘTRZNE

Szyba przednia

Szyba przednia jest typu bezpiecznego, tzn. warstwowa (klejona) i ma grubość 4,8...5,1mm. W lewym dolnym rogu szyby są umieszczone znak producenta i znaki homologacji (patrz rys. 21.9a, d, e).

Na całym obwodzie przy krawędzi szyby jest od jej wewnętrznej strony natryśnięty czarny pas z masy ceramicznej, który chroni pastę użytą do

wklejenia szyby przed działaniem promieni ultrafioletowych i jednocześnie podnosi wygląd estetyczny, zasłaniając wewnętrzną konstrukcję nadwozia w pobliżu otworu na szybę. W tym czarnym pasie, na dole szyby, są dwa okrągłe białe oznaczenia, służące do prawidłowego ustawienia wycieraczki szyby (patrz rys. 20.35). Producent szyby dostarcza ją z gumową uszczelką o profilu „U” na górnej krawędzi szyby i uszczelką z poliuretanu na całym obwodzie od strony tylnej szyby. Uszczelka z poliuretanu przytrzymuje gumową uszczelkę na górnej krawędzi szyby. Na boczne krawędzie szyby zachodzi przedłużony profil listwy dachowej z uszczelniającymi jęczyczkami. Listwa ta, służąca do odprowadzania wody, jest wsunięta do uchwytów na ramie otworu na szybę.

Podczas montowania szyby (wklejania) pod jej dolną krawędź są podkładane gumowe kliny, które są zakryte osłoną umieszczoną między pokrywą przedziału silnika a przednią szybą. kliny uniemożliwiają obsunięcie się szyby podczas twardnienia pasty użytej do wklejenia szyby. Szczegóły są przedstawione na rysunku 21.51.

Przed przyłożeniem szyby do krawędzi otworu na poliuretanową uszczelkę zostaje nałożona pasta klejąca i potem szyba jest tylko dociśnięta. Od wewnętrznej strony jest do szyby przyklejony uchwyt lusterka wewnętrznego.

Od modeli roku 2001 standardowym wyposażeniem samochodów z odmianą wyposażenia „Elegance” lub „Laurin & Klement” jest szyba z przyciemnionym pasem u góry.

Lusterko wewnętrzne

Lusterko wewnętrzne jest przymocowane do uchwytu, który już przez producenta przedniej szyby został przyklejony do wewnętrznej strony szyby. Lusterko jest mocowane przez dociśnięcie do uchwytu i obrócenie o 90° (rys. 21.52).