

23. 车辆规格信息与误差检查

23.1 规格

23.1.1 车身工作的防锈保护

说明	后缀
车身底部保护	5 030 492
填塞蜡	5 030 081
防锈腊	1 219 834
夹紧边缘保护	1 136 479
焊条	1 205 996

23.2 车身与车架

23.2.1 设计功能

许多的车身组件（例如底板）都从 Focus C-MAX就已经继续存在。车型-规格为3与5门的设计都使用同一型式的底板。后续各种旅行车与4-门改版的车型都以这种底板为基础。安全座舱符合 Focus C-MAX 2003.75 (06/2003-)的结构。

在车辆的前方是使用以螺丝连接到了侧构件的防撞钢板。这种撞击构件可以吸收15公里/小时以下的轻微撞击力量。因为是以螺纹连接，受到撞击的构件可以快速的更换。

注意：受到撞击而变形的撞击构件不可以拉直或维修。

严重的撞击可能无法被撞击构件所吸收而必须由侧边构件或底板结构所吸收。依据损坏的延伸状态，侧边构件可以整体或局部的被更换。

安装在车辆后方的钢质横梁也是使用螺丝连接。如此形成介于两侧构件末端之间的连接并且可以提升后方撞击时的被动安全性。这样以栓锁方式锁在横梁吸收主要的撞击能量并且比避免侧边横梁的与车身结构的变形。因为是以螺纹连接，受到撞击的构件可以快速的更换。

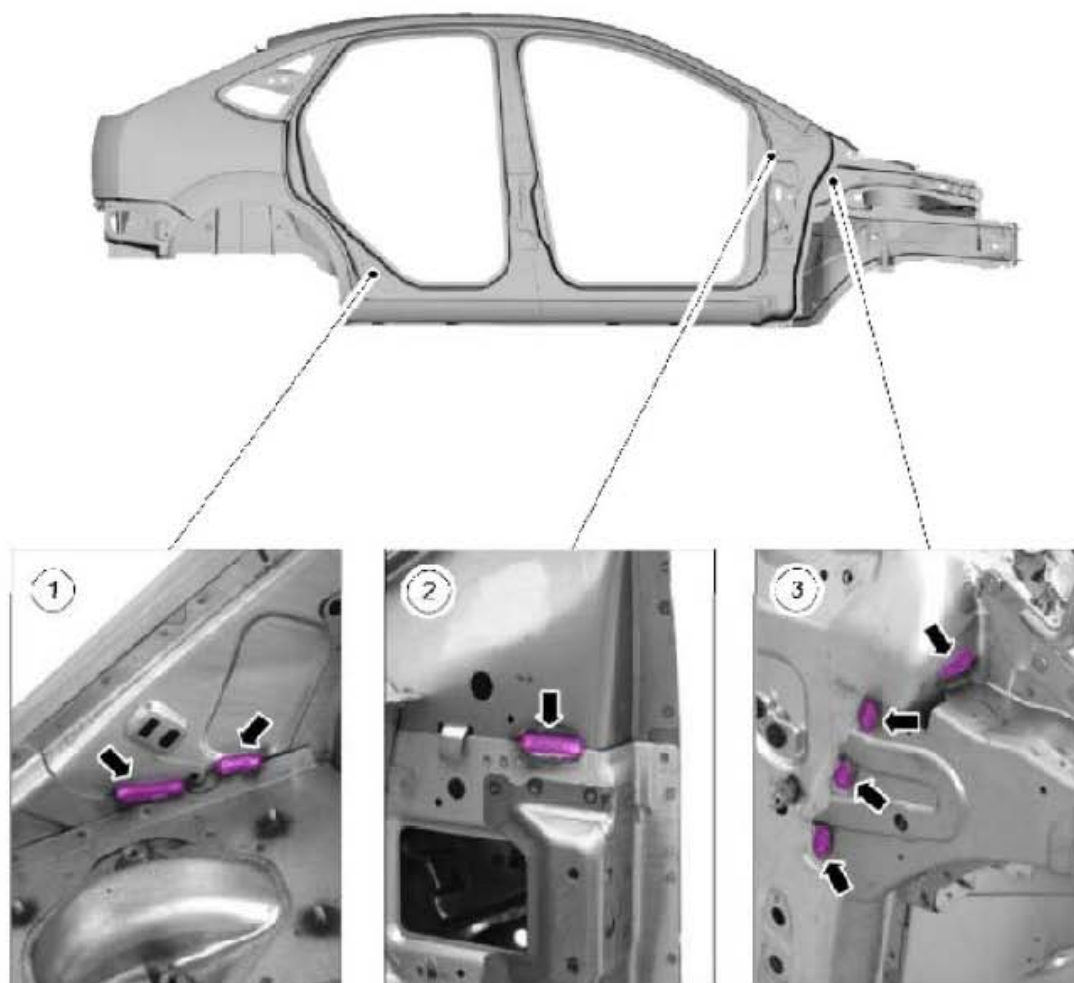
后端更加严重得撞击可以由后钣金，侧边构件以及行李箱底板来吸收。如此只能局部的更换侧边横梁以及行李箱底板。

23.2.2 雷射焊接

从 Focus C-MAX 2003.75 (06/2003-)，其前端与后侧的构件都以雷射焊接。

MIG 铜锌合金焊接点：

隔板的加强板到 A-柱，A-柱加强板到 A-柱内部钣金以及外轮弧到车门坎加强板的部位都使用 MIG铜锌合金焊接点。



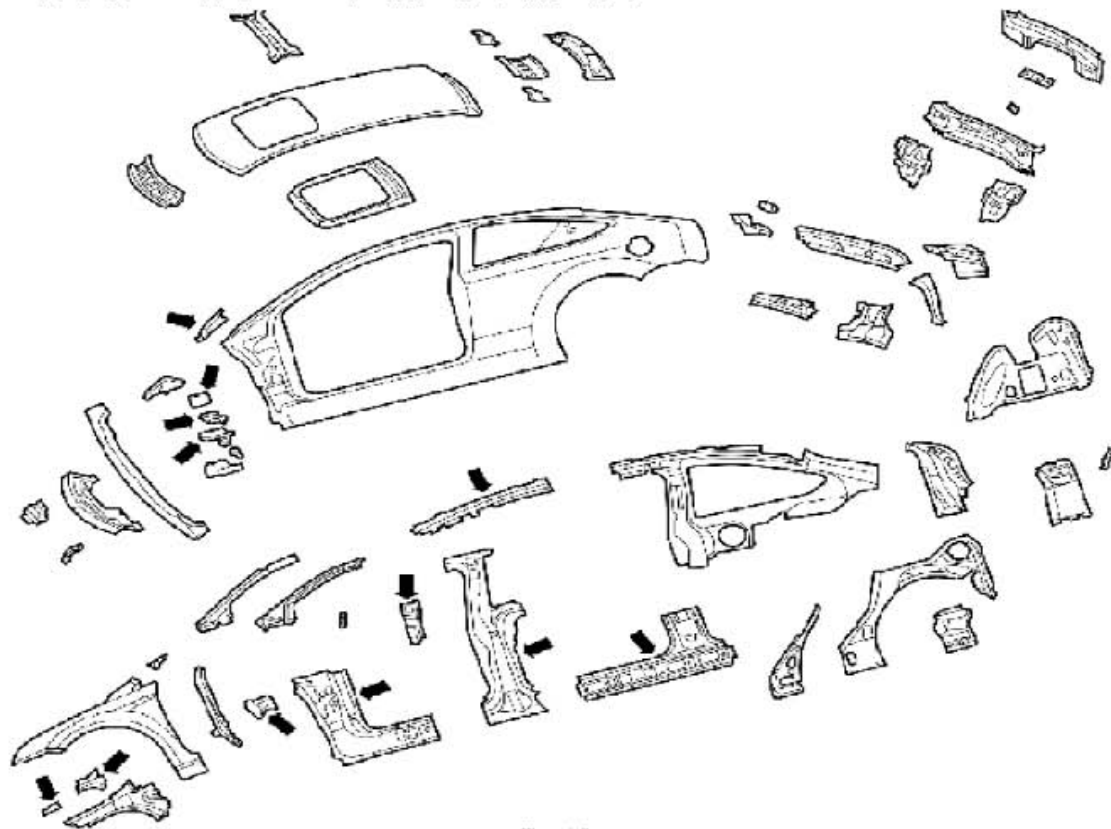
项目	零件号	说明
1	-	外侧轮弧 / 门坎加强板 (内侧)
2	-	A-柱加强板 / A-柱内部钣金 (内侧)
3	-	隔板加强板 / A-柱 (外侧)

如果执行维修时这些 MIG 铜锌合金焊接点必须使用 MIG 焊接

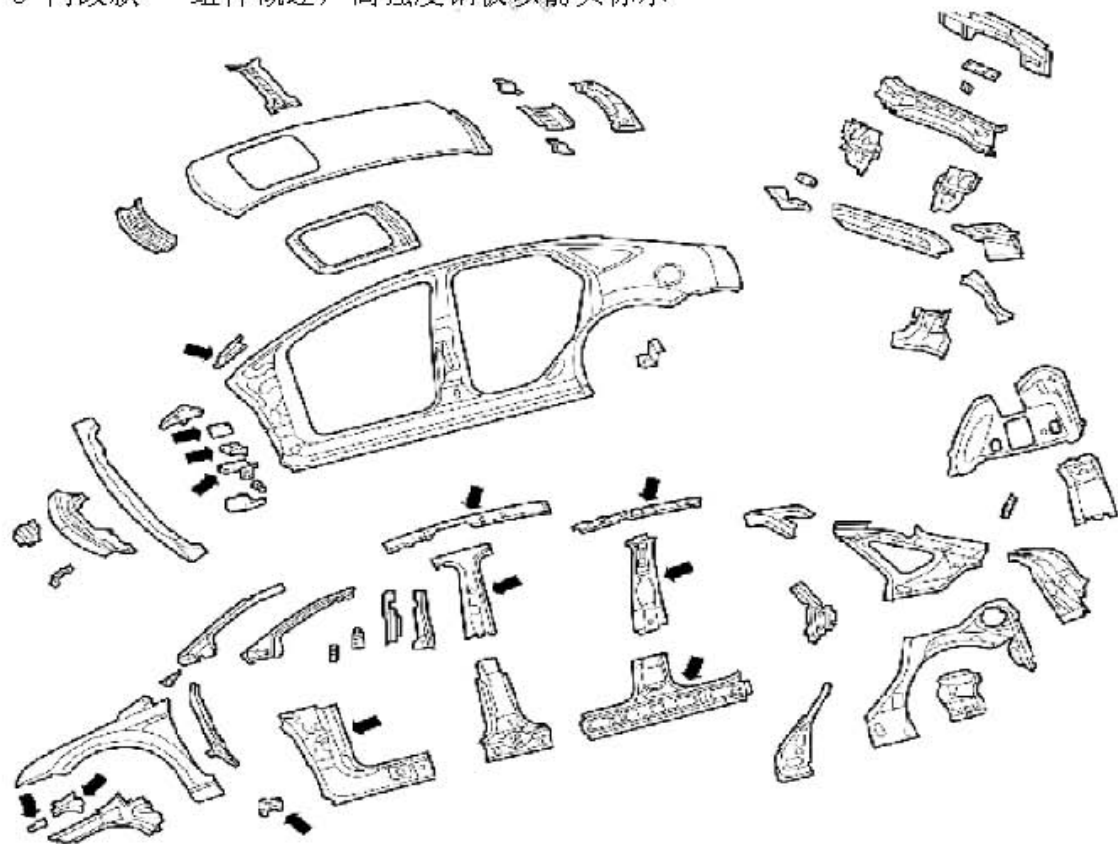
注意: 即使少量的黄铜焊接也不可以使用在 MIG 焊接或靠近 MIG 铜锌合金焊接缝处, 否则会造成焊接处的强度减弱。

23.2.3 高强度钢材

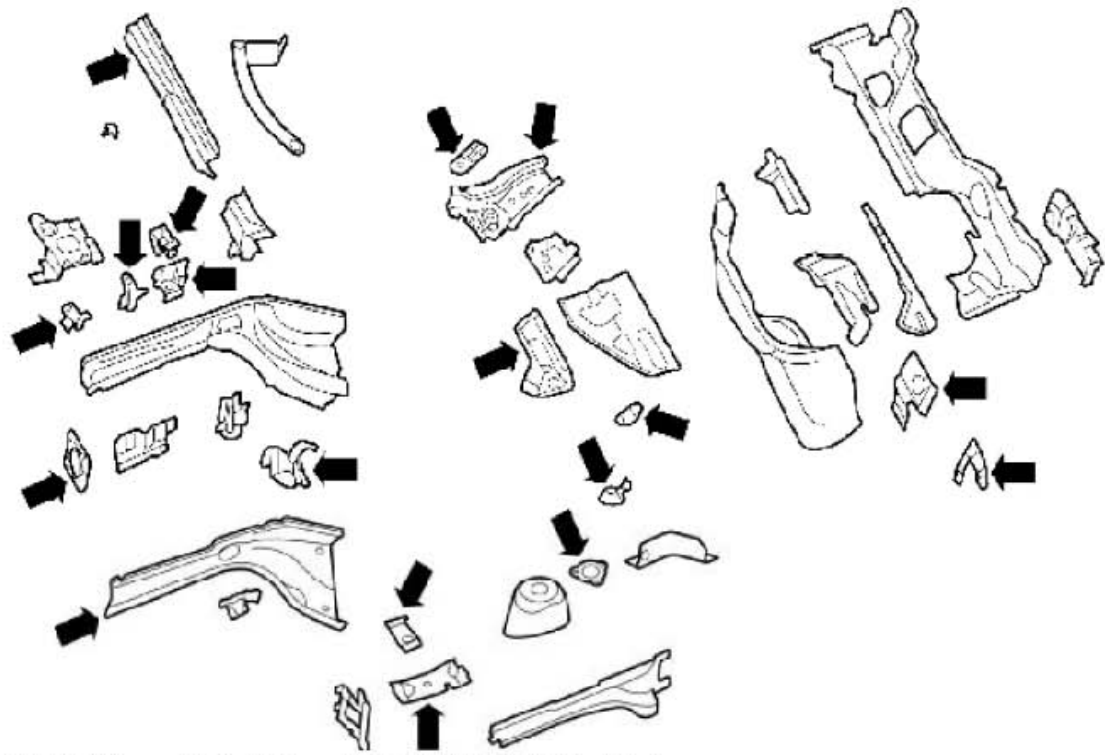
3-门改款- 组件概述，高强度钢板以箭头标示



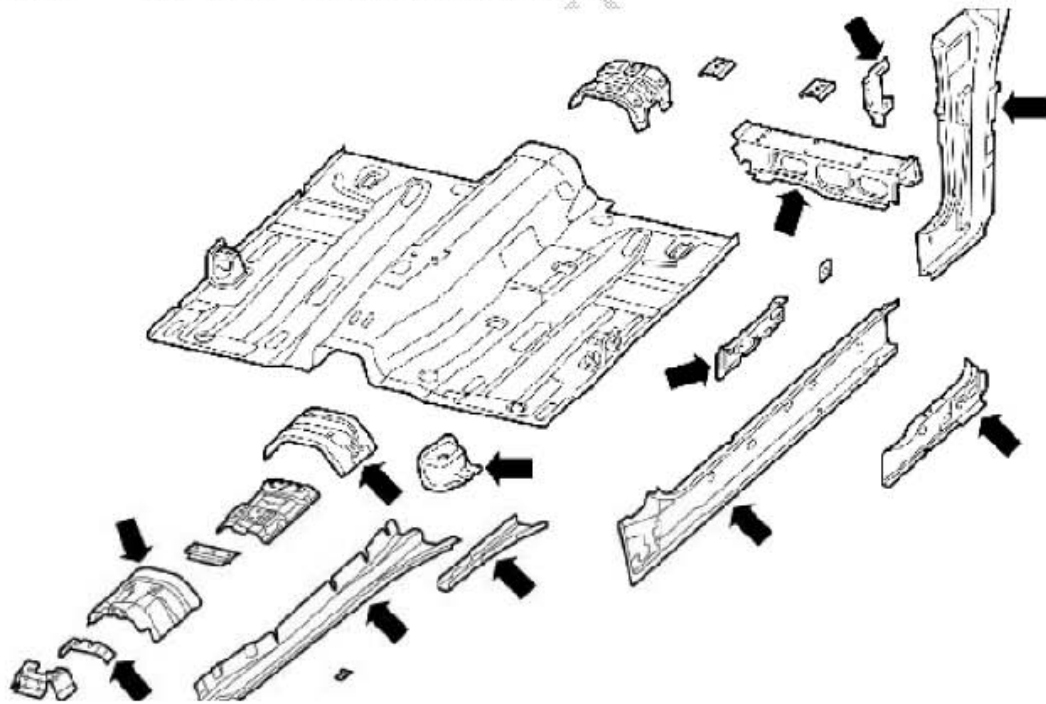
5-门改款 - 组件概述，高强度钢板以箭头标示



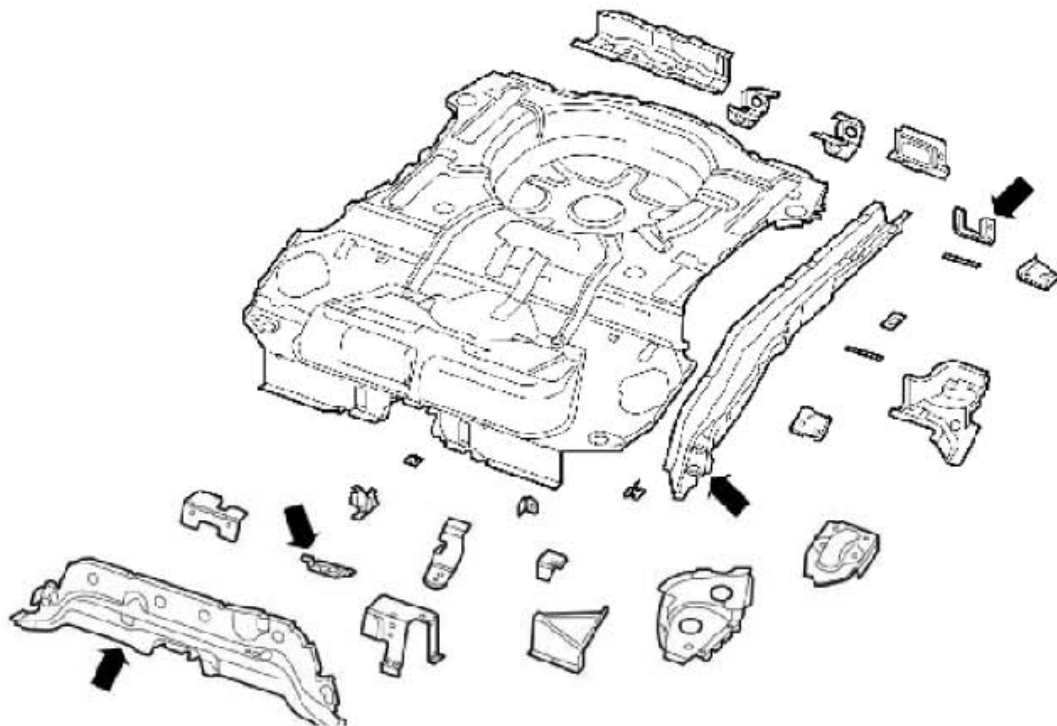
前底板 - 组件概述, 组件概述, 高强度钢板以箭头标示



中央底板 - 组件概述, 高强度钢板以箭头标示



后底板 - 组件概述，高强度钢板以箭头标示



23.2.4 防锈保护方式

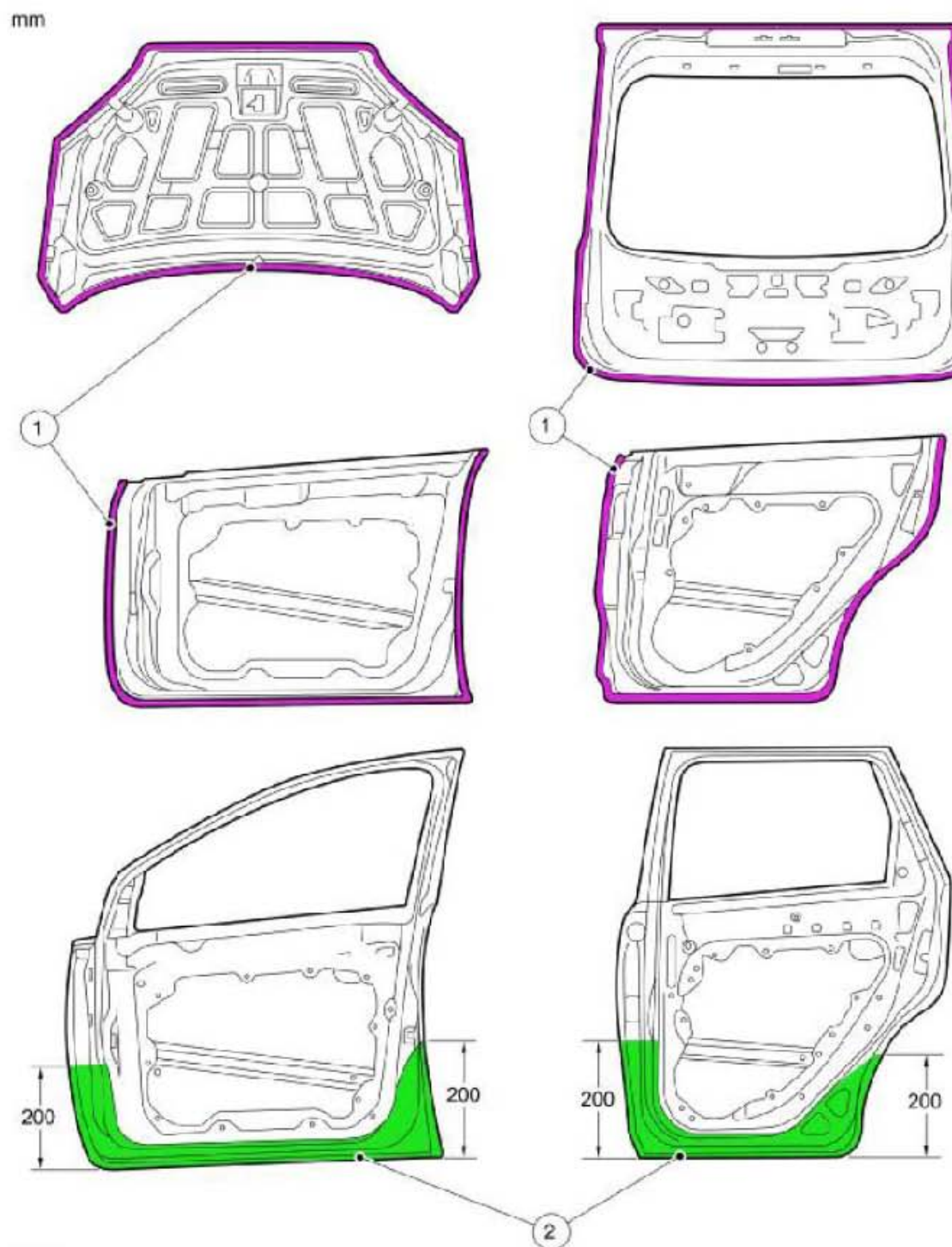
在新的 Focus 2004.75 (07/2004-), 所有的外观以及容易生锈的钢材车身钣金件都使用两面镀锌钢板。底板与一些底板以及 A-、B- 与 C-柱的内部加强板钣金件都不是镀锌钢板。

更进一步的防锈保护方式:

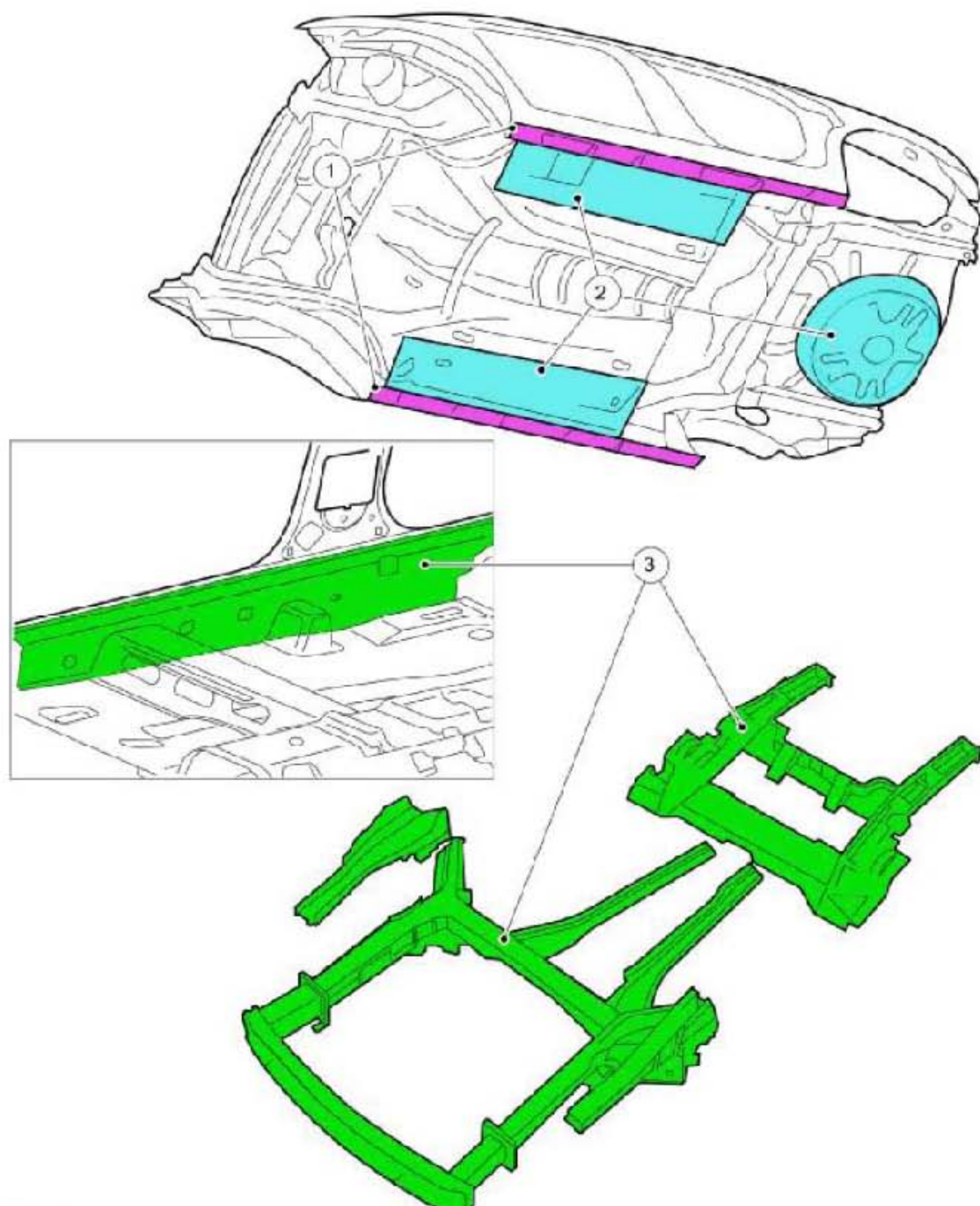
发动机盖、行李箱盖以及车门的夹紧边缘密封是在镀锌之后处理。

更进一步的防锈保护方式必须在车身维修工作时执行。

注意: 车身工作之后必须执行原始防锈保护。



项目	零件号	说明
1	-	夹紧边缘密封条
2	-	填塞蜡注射

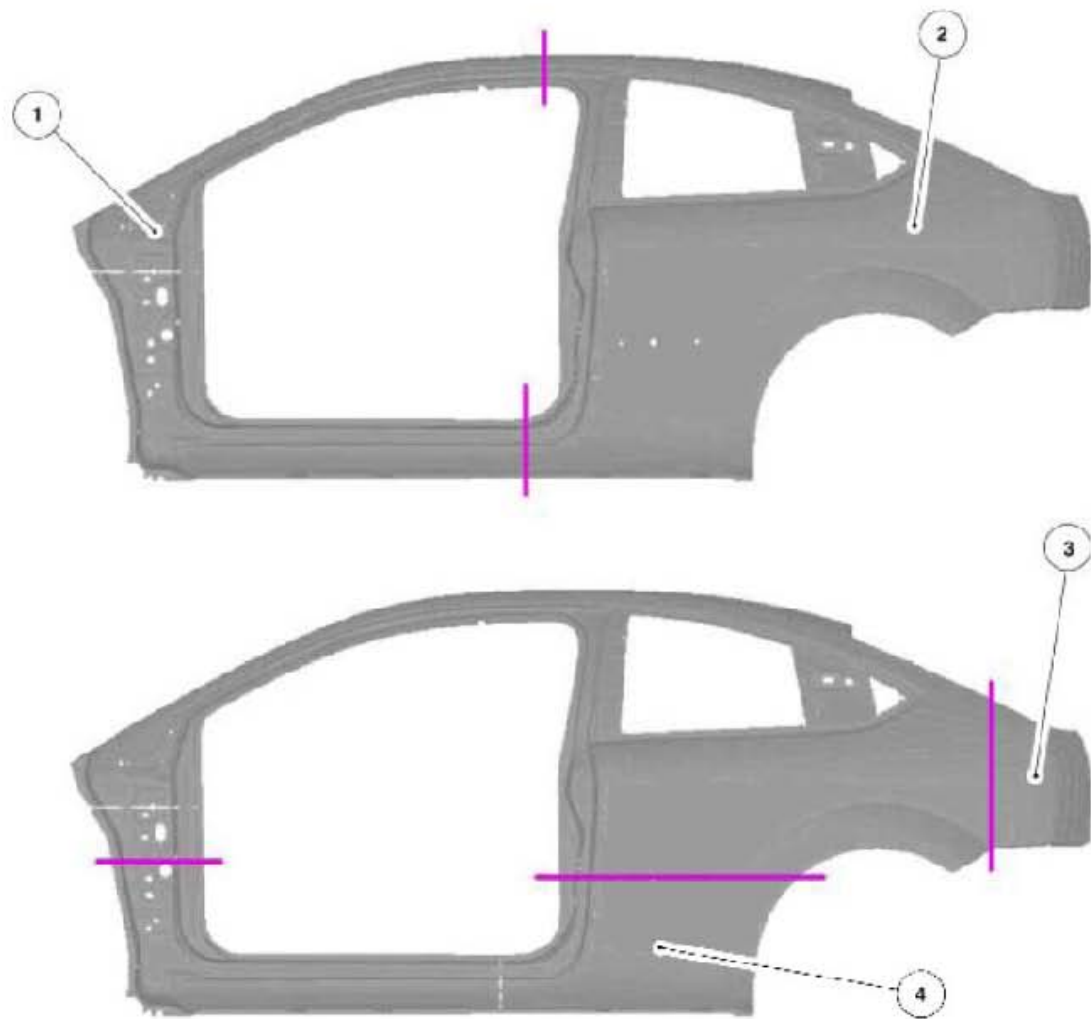


项目	零件号	说明
1	-	PU 石导器
2	-	PVC 车身底部保护
3	-	填塞蜡注射

23.2.5 局部更换的钢材部位

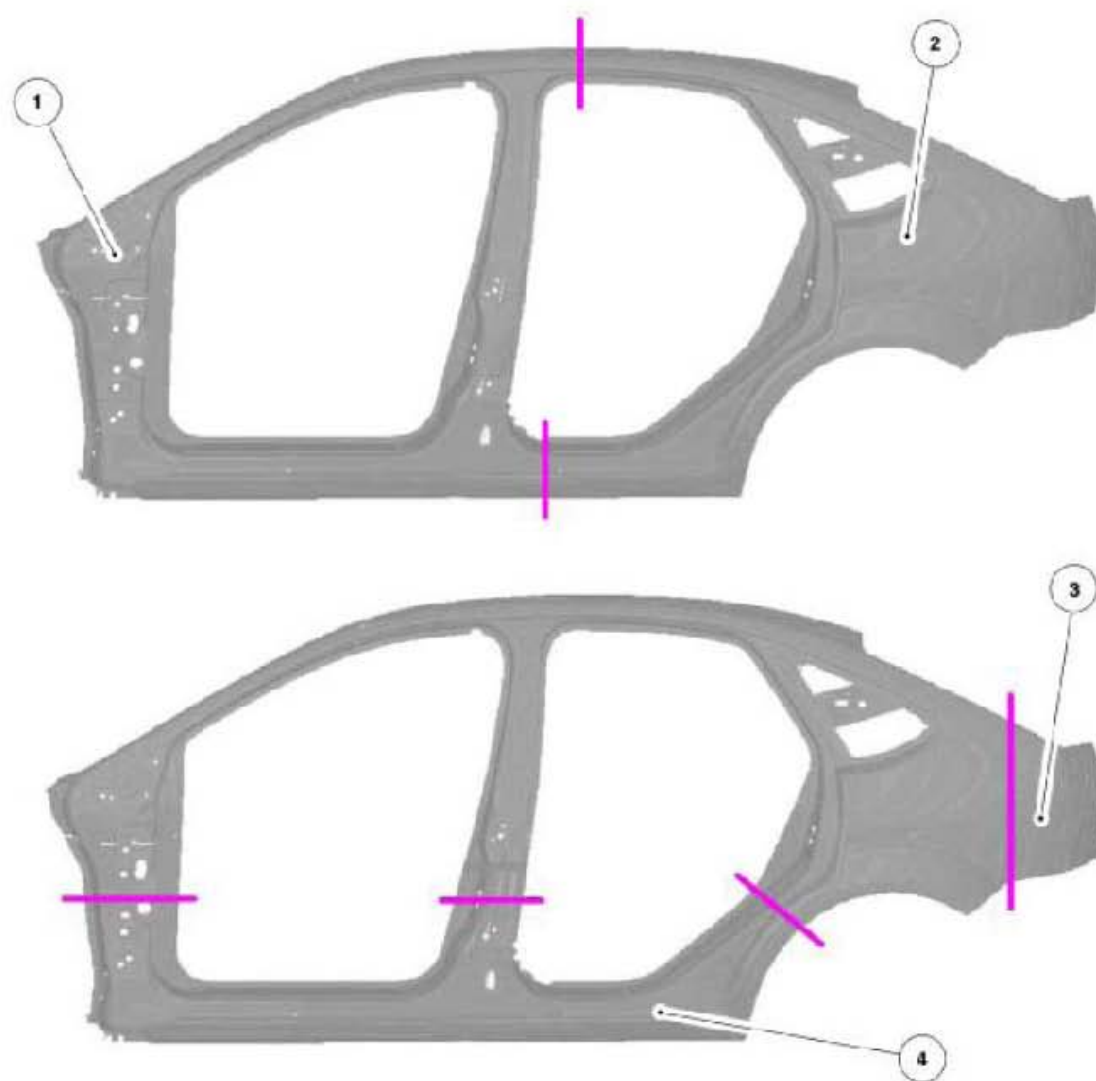
适合局部更换的不同维修钢材。

3-门组件概述:



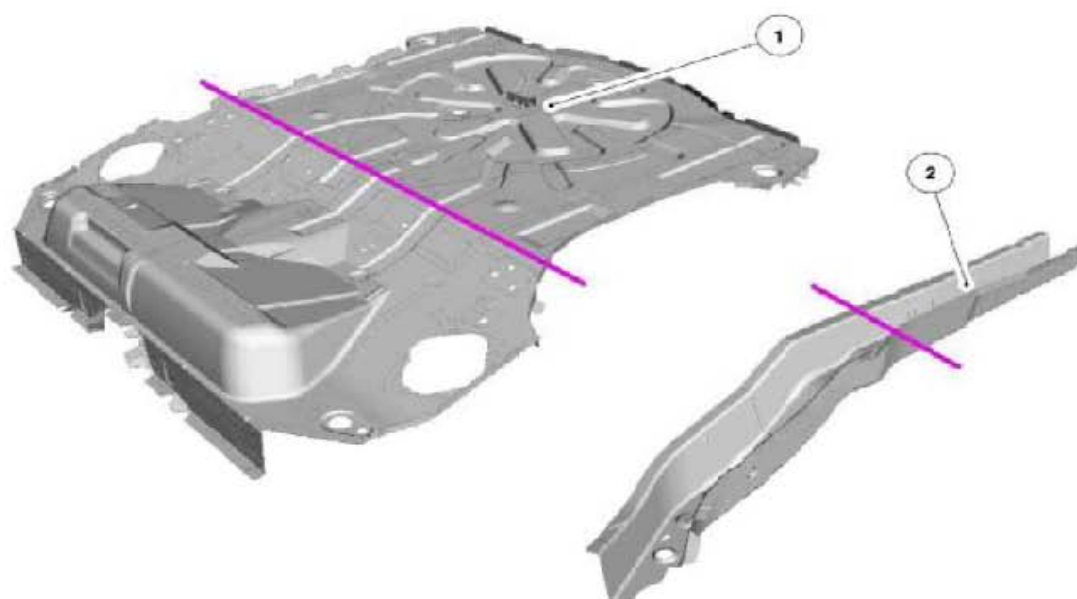
项目	零件号	说明
1	-	前翼子板
2	-	后翼子板
3	-	维修钣金, 后翼子板
4	-	防砾钣金

5-门 组件概述:



项目	零件号	说明
1	-	前翼子板
2	-	后翼子板
3	-	维修钣金, 后翼子板
4	-	防砾钣金

3- 与 5-门 组件概述:

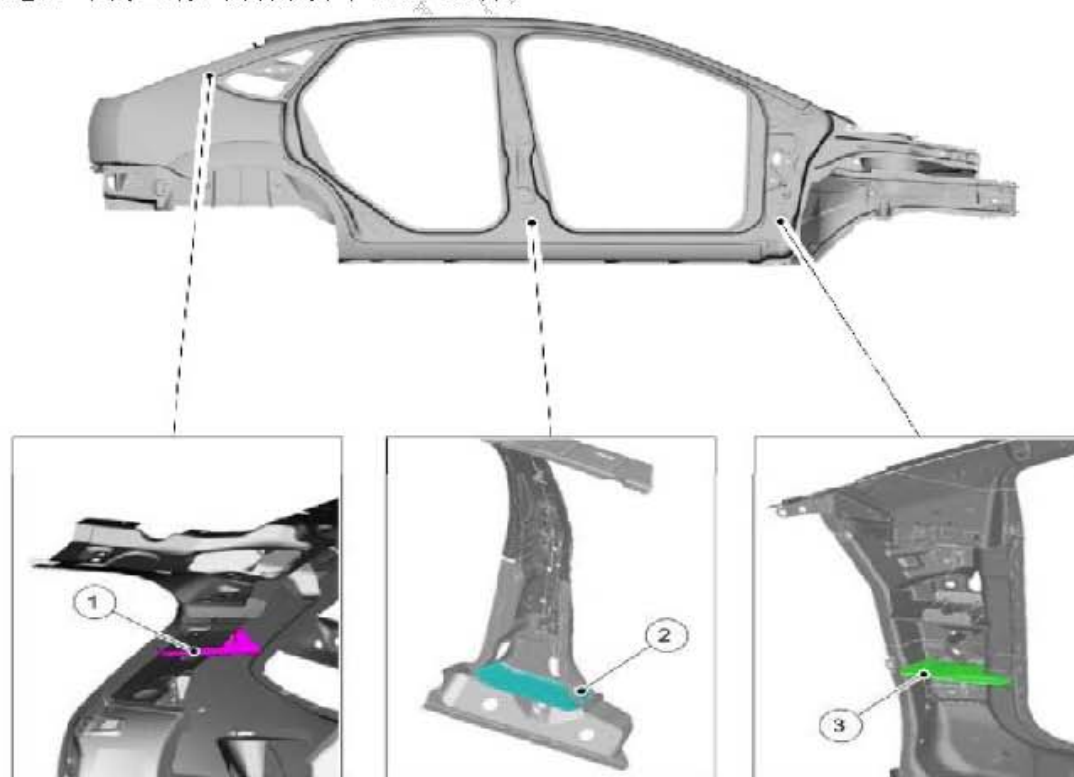


项目	零件号	说明
1	-	行李箱底板钣金件
2	-	后侧边构件

23. 2. 6 NVH 组件

NVH 组件使用在不同的车身孔洞中以避免噪音传入车辆内部。

注意: 车身工作时切勿损坏 NVH 组件。



项目	零件号	说明
1	-	D-柱
2	-	B-柱
3	-	A-柱

23.3 一般程序

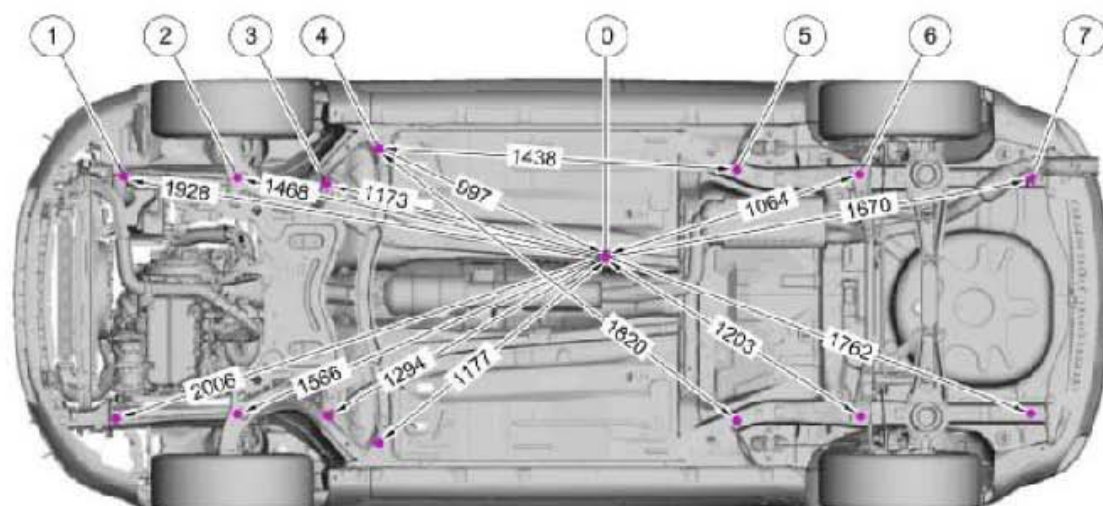
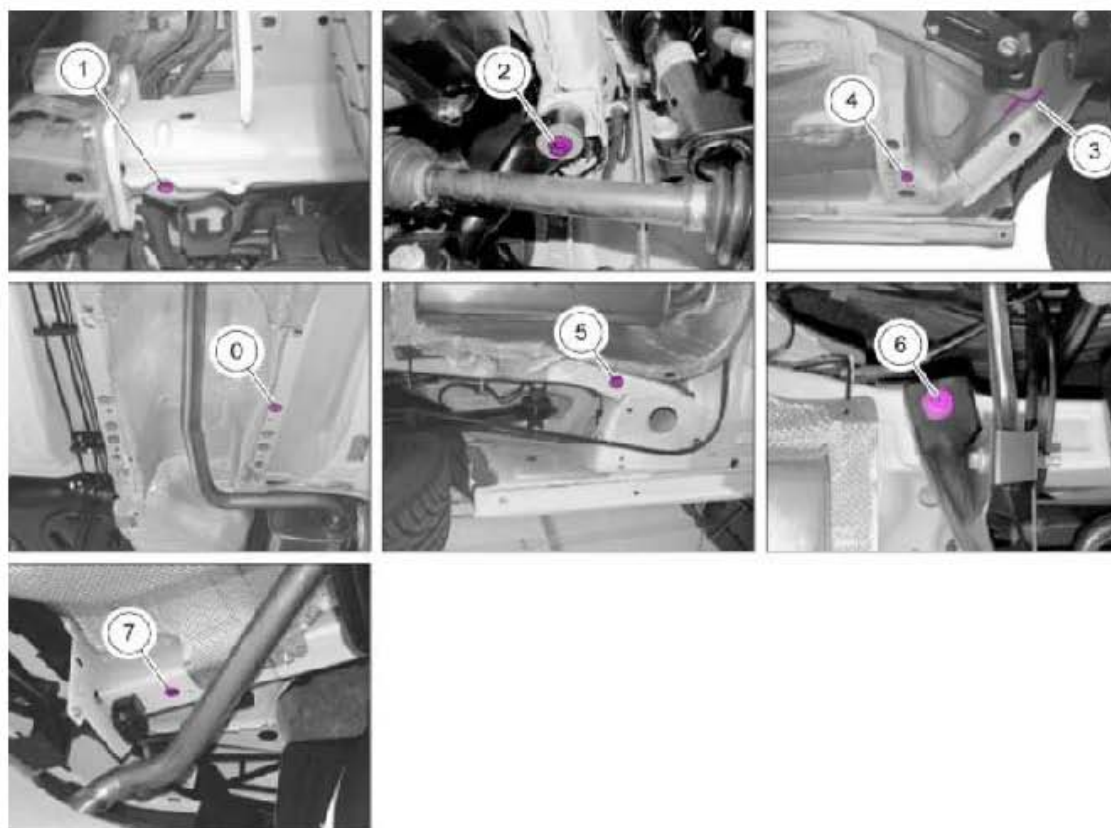
23.3.1 车身底部误差检查

1). 车身尺寸 (使用 Allvis 系统快速测量)

- 所有尺寸都是从孔或螺栓头的中央或是从钣件的末端在组件总成安装时使用 Allvis 系统来测量。
- 所有规定的尺寸适用的误差为 $\pm 3 \text{ mm}$ 。所有细节指示都是以车辆的左边为主。

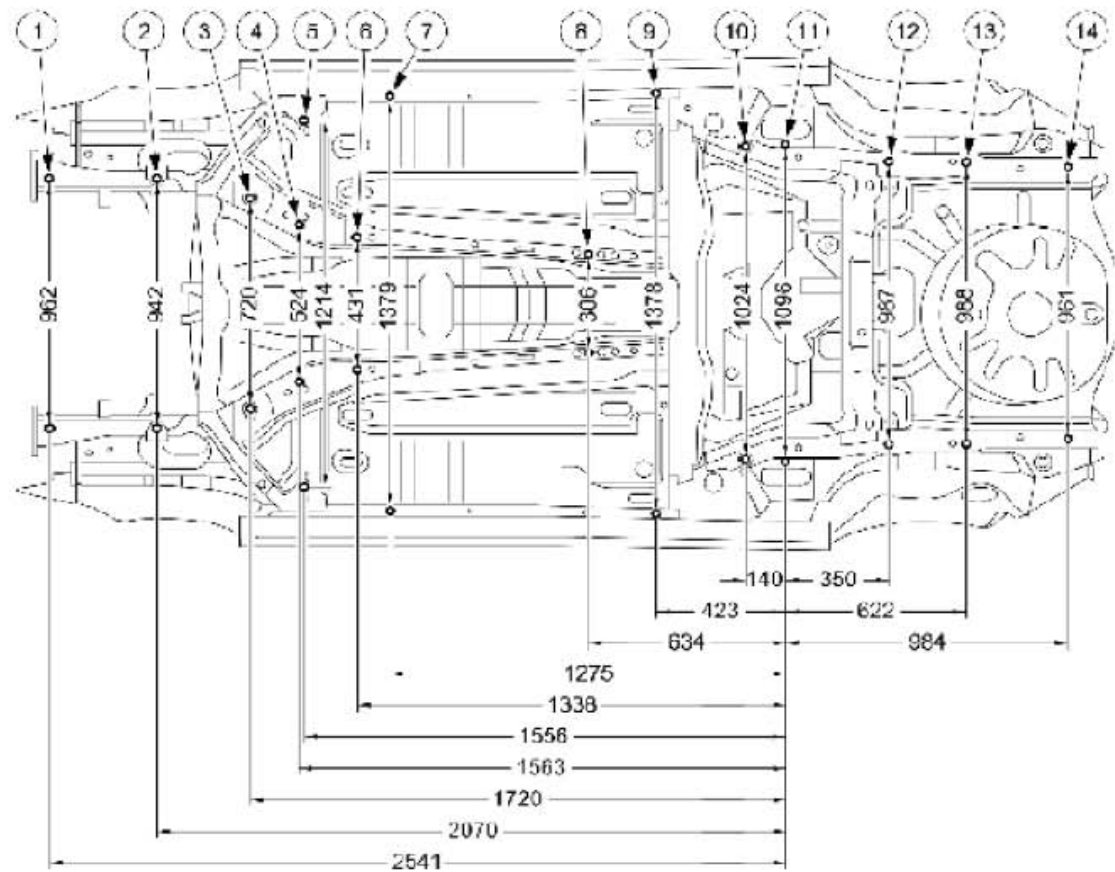
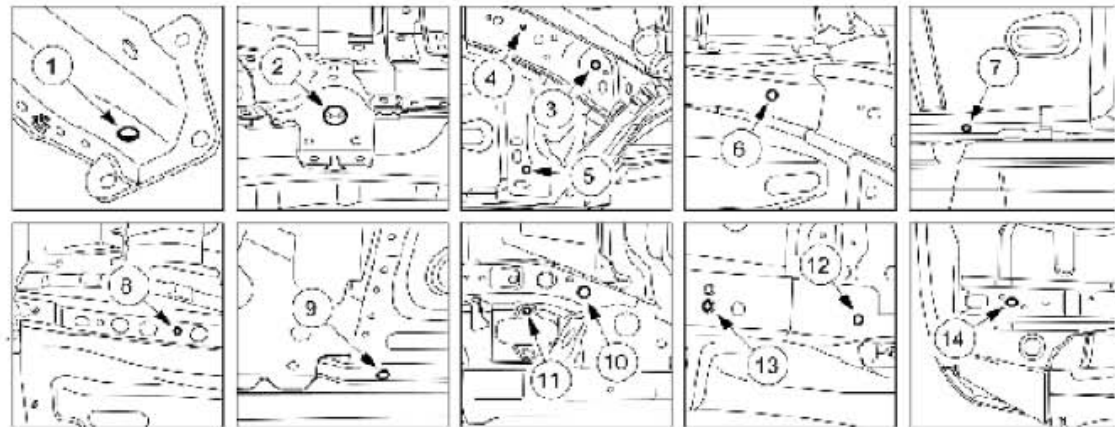
Allvis 规格 (下图) :

测量点	转接器	测试探针的高度设定
1	25 mm (探针)	350 mm
2	25 mm (探针)	240 mm
3	25 mm (探针)	160 mm
4	25 mm (探针)	110 mm
5	35 mm (探针)	50 mm
6	25 mm (探针)	240 mm
7	25 mm (探针)	310 mm



2). 车身车架尺寸 (下图)

- 所有尺寸都是从是在总成拆下之后使用电子测量系统从每一个孔的中央测量。所有规定的尺寸适用的误差为 ± 3 mm。所有细节指示都是以车辆的左边为主。



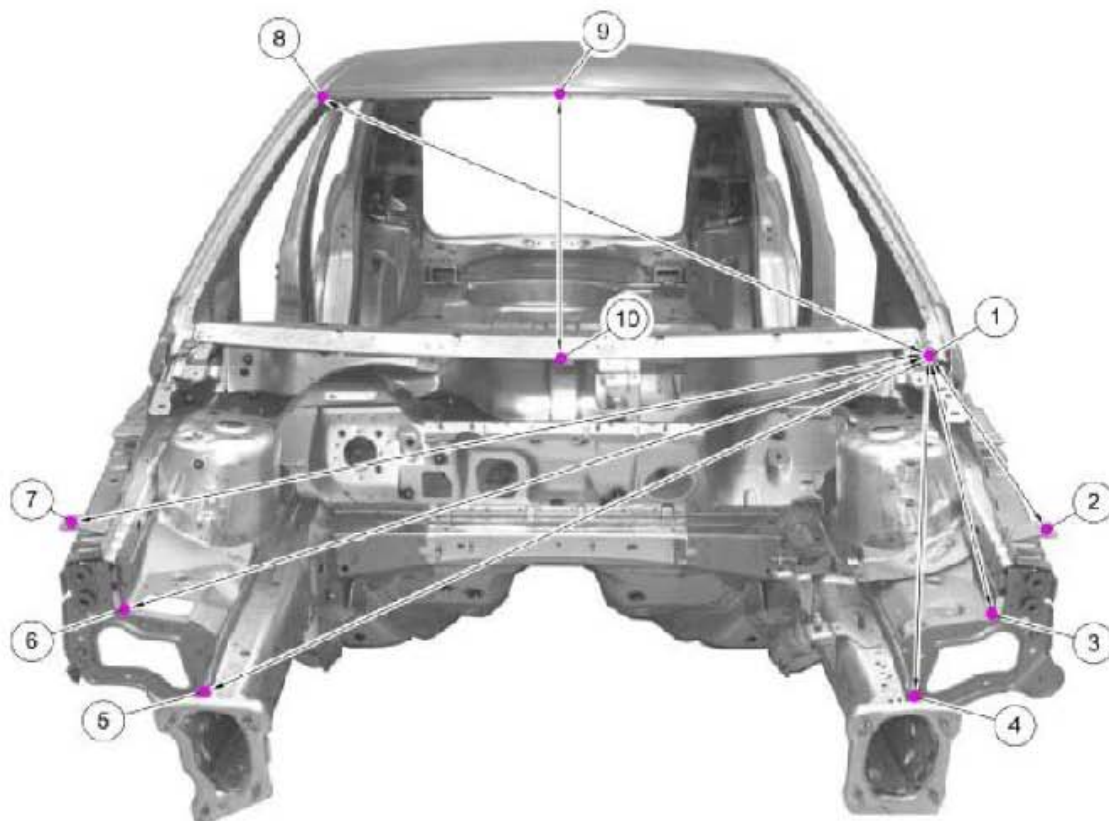
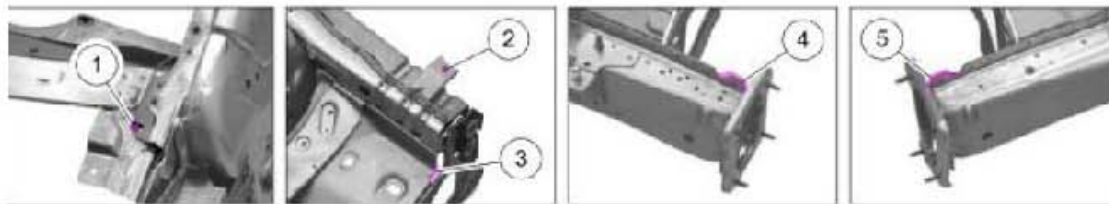
23.3.2 车架误差检查

1) . 前端车身尺寸, 所有车型

- 所有尺寸具有 $\pm 3 \text{ mm}$ 的误差。所有尺寸都是从每一个孔的中央或钣金件末端使用对称的调整规来调整。

测量点与尺寸 (下图)

1 -2 = 530 mm	1 -6 = 1496 mm
1 -3 = 582 mm	1 -7 = 1532 mm
1 -4 = 791 mm	1 -8 = 1556 mm
1 -5 = 1426 mm	9 -10 = 965 mm

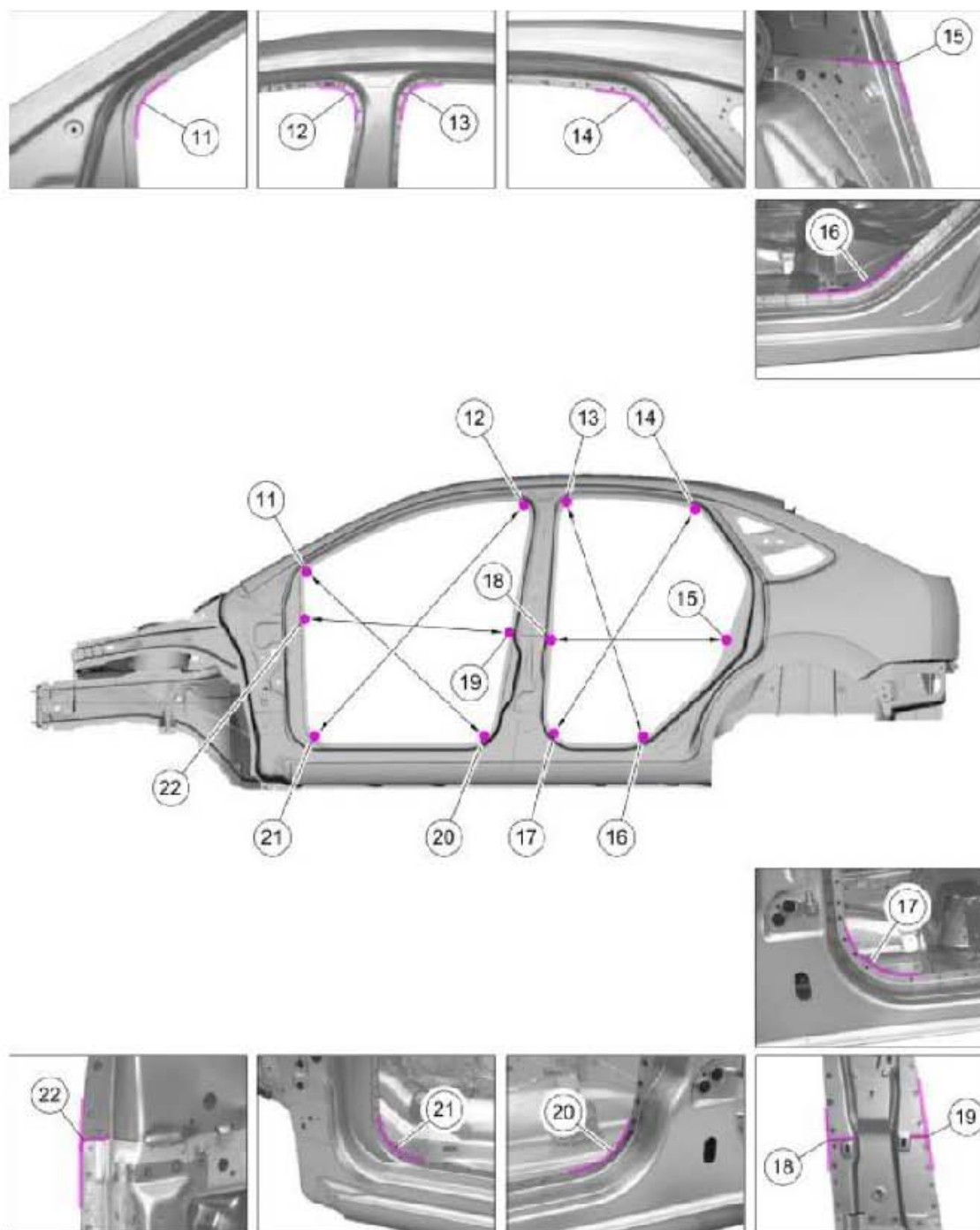


2) . 车身尺寸，侧视图（5-门版本）

- 所有尺寸具有 $\pm 3 \text{ mm}$ 的误差。所有尺寸都是从每一个孔的中央或钣金件末端使用对称的调整规来调整。
- 测量点 11、12、13、14、16、17、20 与 21 都以曲线来测量并且以测量点反面最大的距离来表示。
- 测量点 15、18、19 与 22 的观看细节都是从车辆的内部往外观看。

测量点与尺寸

11 -20 = 992 mm	13 -16 = 1025 mm
12 -21 = 1281 mm	14 -17 = 1095 mm
19 -22 = 838 mm	15 -18 = 711 mm

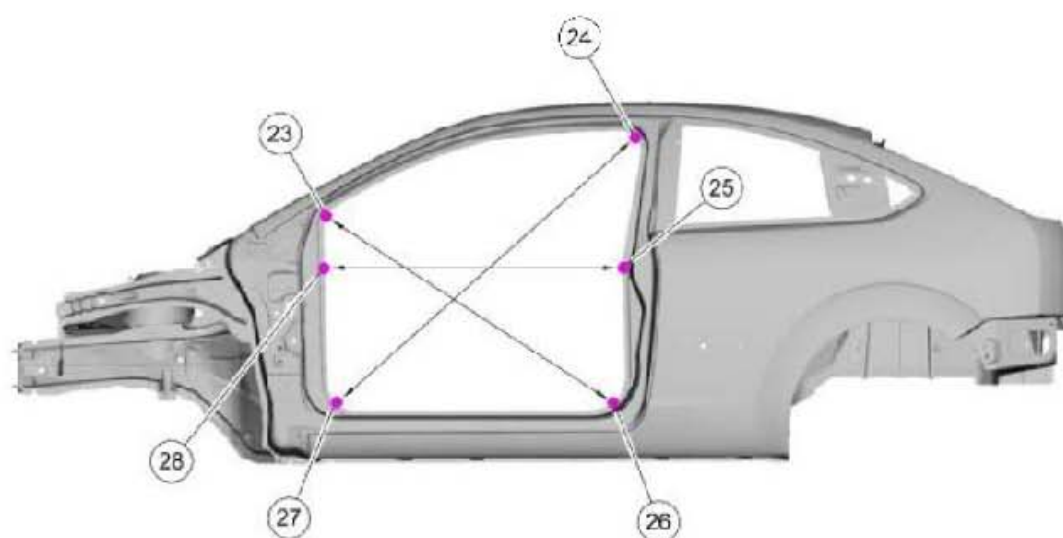
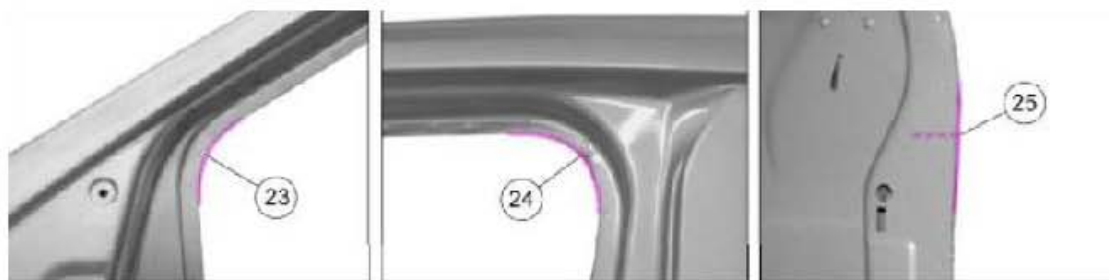


3) . 车身尺寸，侧视图（3-门版本）

- 所有尺寸具有 $\pm 3 \text{ mm}$ 的误差。所有尺寸都是从钣件的末端使用对称的调整规来调整。
- 测量点 23、24、26 与 27 都以曲线来测量并且以测量点反面最大的距离来表示。
- 测量点 25 与 28 详细的观察位置是由车辆内部往外观看。

测量点与尺寸（下图）

23 - 26 = 1234 mm	25 - 28 = 1068 mm
24 - 27 = 1439 mm	

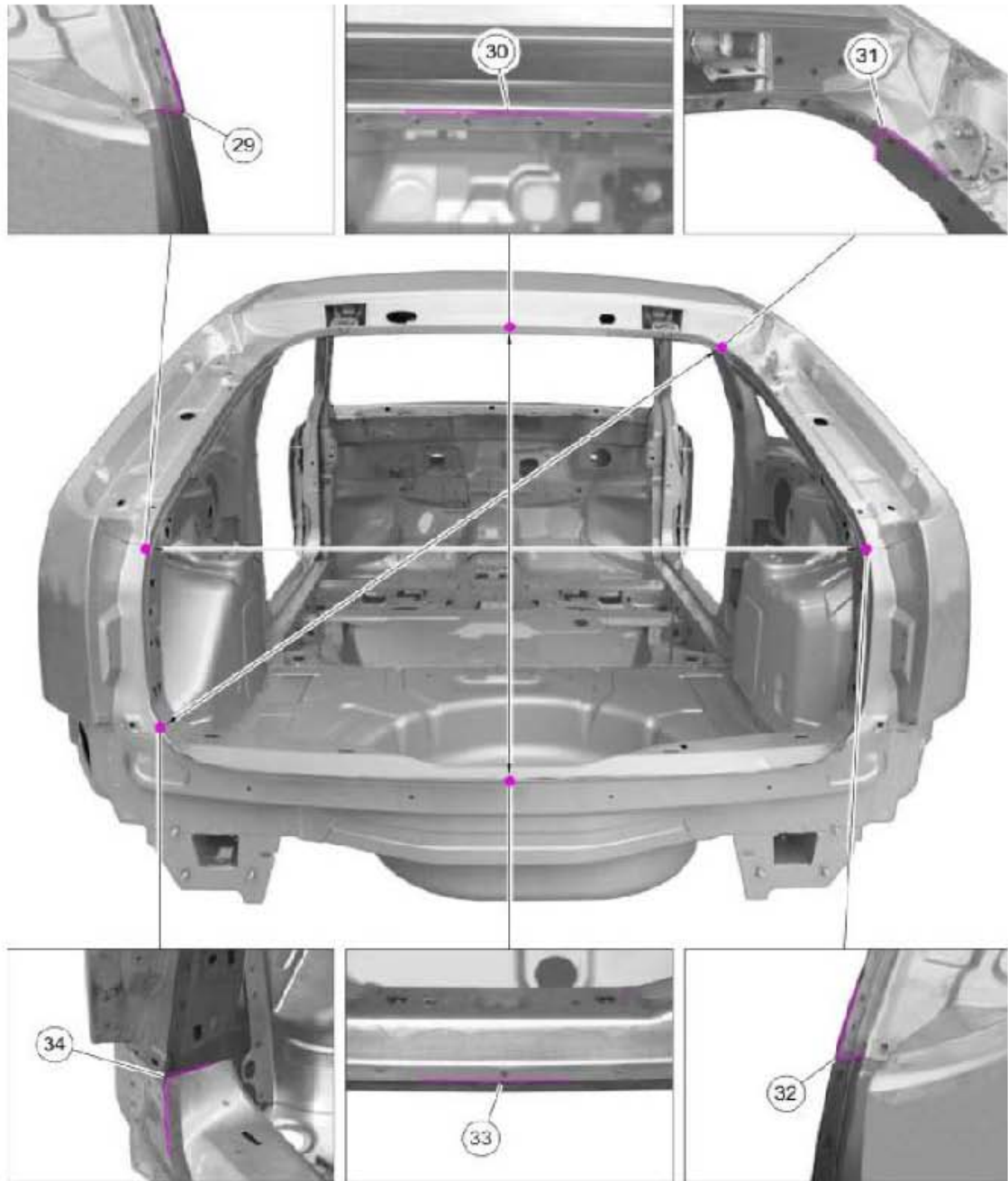


4) . 车身尺寸, 后, 3- 与 5-门

- 所有尺寸都有 ± 3 mm的误差。所有尺寸都
- 是使用对称的调整规从焊接端缘中央来开始测量。

测量点与尺寸 (下图) :

29 - 32 = 1115 mm	31 - 34 = 1327 mm
30 - 33 = 996 mm	

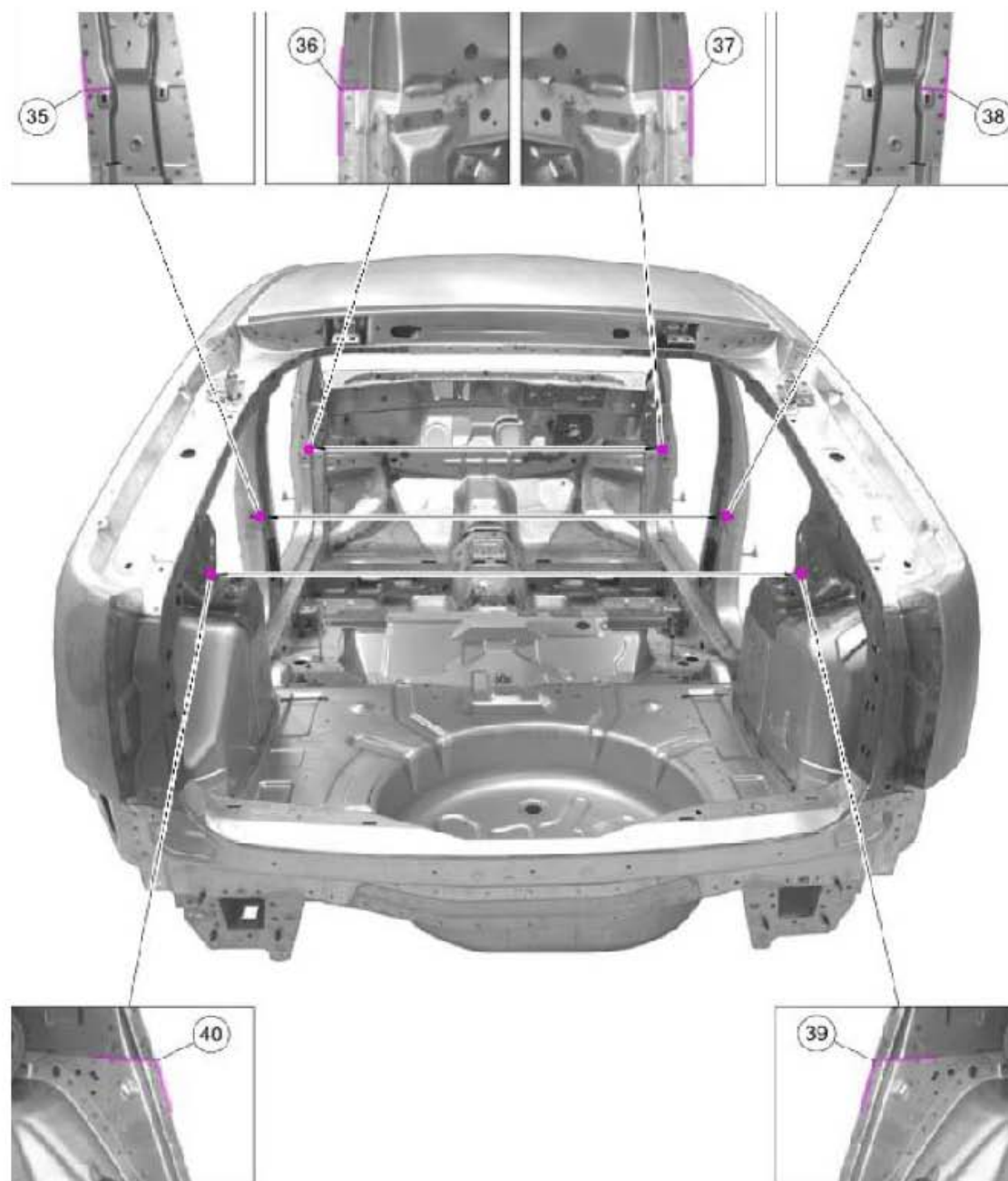


5). 车身尺寸，车内（5-门版本）

- 所有尺寸都有±3mm 的误差。所有尺寸都是使用对称的调整规从焊接端缘的中央开始测量。

测量点与尺寸（下图）：

$35 - 38 = 1458 \text{ mm}$	$39 - 40 = 1441 \text{ mm}$
$36 - 37 = 1442 \text{ mm}$	



6) . 车身尺寸，车内(3-门版本)

- 所有尺寸都有 $\pm 3 \text{ mm}$ 的误差。所有尺寸都是使用对称的调整规从焊接端缘的中央开始测量。

测量点与尺寸（下图）：

$41 - 44 = 1460 \text{ mm}$	$42 - 43 = 1442 \text{ mm}$
-----------------------------	-----------------------------

