

Nexteer Automotive – dwie strony tej samej marki



Awers: ponad sto lat motoryzacyjnej tradycji

TECHNOLOGICZNA TOŻSAMOŚĆ TEJ FIRMY JEST KONTYNUOWANA OD 1906 ROKU, KIEDY TO W SAGINAW, W STANIE MICHIGAN (USA), SPÓŁKA JACKSON, CHUCH AND WILSON ZACZĘŁA PRODUKOWAĆ UKŁADY KIEROWNICZE DO AMERYKAŃSKICH SAMOCHODÓW

Konstrukcje tych produktów i technologie ich wytwarzania były przez długie lata stopniowo doskonalone. Rewolucyjnym przełomem w ich rozwoju stało się dopiero wprowadzenie w 1951 roku hydraulicznego ich wspomagania. Dziewięć lat później do programu produkcyjnego zakładów z Saginaw wprowadzone zostają kolumny kierownicze z regulacją pochylenia i systemami absorpcji energii zderzenia, jak również pólście do samochodów z przednim napędem. W roku 1970 pojawiają się kolumny z gazowymi poduszkami bezpieczeństwa oraz pierwsze zębatkowe przekładnie kierownicze.

W późniejszym okresie, gdy tego rodzaju zespoły zaczęły być dostarczane do

fabryk samochodowych, na innych kontynentach powstały także ich wytwórnie, będące zagranicznymi filiami macierzystych zakładów ze stanu Michigan. Specyficzne potrzeby europejskich zwłaszcza konstruktorów pojazdów sprawiły, że w 1995 roku podjęto produkcję układów kierowniczych wspomaganych z siłą zależną od prędkości. Wtedy też powstały pierwsze układy kierownicze ze wspomaganiem elektrycznym (EPS). Rok 1999 zapisał się w rozwoju ciągu opracowywaniem kolumn kierowniczych z elektryczną regulacją pochylenia i własnego systemu 4 kół skrętnych typu Quadrateer. Później przyszedł czas kolumn z aktywnym systemem pochłaniania energii oraz przegubów napędowych TriGlide.



NIEKTÓRE PRODUKTY (ZDJĘCIE POWYŻEJ) WYTWARZANE SĄ W FIRMIE OD 1906 ROKU. NAJNOWSZY, CZYLI SINGLEPINION EPS (ZDJĘCIA OBOK), TO WRĘCZ FUTURYSTYCZNA SYMBIOZA TECHNOLOGII METALURGICZNYCH, OBRÓBKI MECHANICZNEJ I ELEKTRONIKI



Wiek XXI nadszedł w okresie pełnej już globalizacji przemysłu motoryzacyjnego, co w rozwoju produkcji układów kierowniczych, prowadzonej przez kolejne pokolenia sukcesorów pierwotnej spółki z Saginaw, wiązało się z nowym produktem o rewelacyjnej konstrukcji. Był to układ kierowniczy ze wspomaganiem elektrycznym typu Single Pinion, zaprojektowany dla Citroëna C3, a wytwarzany wyłącznie przez należące do amerykańskiej centrali fabryki w Polsce. Proces produkcji składa się z 24 etapów, w tym dziewięciu w Tychach i piętnastu w Gliwicach. Wśród modeli samochodów, dla których produkuje się i adaptuje te układy, są dziś m.in.: Alfa Romeo MiTo, Fiat 500, Fiat Panda, Lancia Y, nowy Ford Ka, Saab 95, a także modele Opla – Corsa oraz Insignia.

Wyróżnikami konstrukcji Single Pinion EPS są: wspomaganie elektryczne przenoszone bezpośrednio na przekładnię kierowniczą oraz bezdotykowy czujnik skretności koła kierownicy. Całe to rozwiązanie ułatwia manewrowanie samochodem, poprawia jego właściwości jezdne (m.in. przez zmniejszenie nadsterowności) i daje możliwość zmian w ustawieniach układu bez ingerencji w jego konstrukcję dzięki zmianom oprogramowania. Skraca też czas montażu samochodu o cztery do siedmiu minut.

Nad prawidłowym przebiegiem produkcji układu sprawują nadzór najnowsze systemy kontrolne: RFID (*radio frequency identification*) – pozwalający na zbieranie danych na każdym etapie wytwarzania i wykrywanie ewentualnych błędów oraz AOI (*automatic optical inspection*) – umożliwiający szczegółowe badanie najważniejszych operacji.

Zarówno zaawansowanie technologiczne, jak i potencjał wytwórczy działającego globalnie amerykańskiego producenta pozwalają jego przyszłość oceniać bardzo optymistycznie.

FOT. NEXTEER AUTOMOTIVE

Rewers: kto kupi światowego lidera?

BIZNESOWE TRADYCJE OBECNEJ FIRMY NEXTEER AUTOMOTIVE SIĘGAJĄ ROKU 1906 I UTWORZONEJ WÓWCZAS W SAGINAW W STANIE MICHIGAN (USA) NIEZALEŻNEJ SPÓŁKI JACKSON, CHUCH AND WILSON, KUPIONEJ TRZY LATA PÓŹNIEJ PRZEZ PRODUCENTA SAMOCHODÓW BUICK

W roku 1917 zakład produkcyjny w Saginaw odłączył się od Buicka i zostaje pierwszym samodzielnym oddziałem produkcyjnym koncernu General Motors. Ten status utrzymuje do roku 1980, czyli do przekształcenia go w jeden z globalnych oddziałów inżynierskich utworzonych w ramach reorganizacji struktur GM. Potem, w roku 1999, na skutek zmian własnościowych w tymże koncernie oddział produkcji układów kierowniczych zostaje włączony do nowo utworzonej korporacji Delphi. W okresie tej przynależności dostarczył odbiorcom z różnych części świata ponad 12 milionów elektrycznie wspomaganych układów kierowniczych EPS, co pozwoliło oszczędzić w światowej skali niemal 4 mld litrów paliwa i uzyskać dochód wynoszący w 2008 roku 2,1 miliarda dolarów.

W 2009 r. ten oddział Delphi na skutek rozmaitych amerykańskich komplikacji prawno-finansowych przechodzi ponownie do koncernu GM jako jego samodzielną jednostkę i występuje od tej pory pod nową marką Nexteer Automotive. Produkuje nadal i w dotychczasowej globalnej skali układy kierownicze ze wspomaganiem hydraulicznym i elektrycznym, kolumny kierownicze oraz części dla producentów podzespołów podwoziowych. Do odbiorców jego wyrobów należą po dawnemu m.in.: GM, Fiat, Ford, Toyota, Chrysler, PSA Peugeot Citroën oraz producenci z Indii, Chin i Ameryki Południowej, łącznie 60 samochodowych marek zainteresowanych kontynuacją zamówień.

FOT. NEXTEER AUTOMOTIVE

Na ich potrzeby w Nexteer Automotive pracuje łącznie 6 200 osób zatrudnionych w 22 fabrykach, 6 centrach inżynierskich oraz 14 centrach obsługi klienta położonych w Ameryce Północnej i Południowej, Europie i Azji.

Obecnie w Polsce znajdują się dwa zakłady Nexteer Automotive: w Tychach (o powierzchni 13 666 m kw.) oraz w Gliwicach (12 200 m kw.). Razem produkują one ok. 3 mln układów i kolumn kierowniczych rocznie, zatrudniając 1 400 osób. W tyskiej fabryce funkcjonuje też centrum inżynierskie, tworzące specjalistyczne rozwiązania dla globalnych koncernów samochodowych. Tyska fabryka jest największym zakładem całej firmy pod względem zatrudnienia oraz wielkości produkcji. W niej powstają elektryczne układy kierownicze EPS należące do najnowocześniejszych tego typu systemów na świecie.

Dla wielu zakładów produkcyjnych z branży motoryzacyjnej, także tych umiejscowionych w Polsce, poprzedni rok oznaczał ograniczenie inwestycji lub nawet wstrzymanie produkcji w związku z globalnym kryzysem, ale nie dotyczy to polskich fabryk Nexteer Automotive. Jednak koncern GM nie chce już być właścicielem tej firmy, przeznaczył ją na sprzedaż, ponieważ nie ma w swych perspektywicznych planach produkcji samochodowych komponentów.

To jest już pewne. Nie wiadomo natomiast, kto ją kupi, ani nawet, kto jest takim zakupem zainteresowany. Tym trudniej przewidzieć, jakie po zmianie właściciela będą w niej obowiązywać produkcyjne



MŁODE ZAŁOGI POLSKICH FABRYK W GLIWICACH I TYCHACH CHCIAŁYBY WIDZIEĆ SWĄ PRZYSZŁOŚĆ W FIRMIE NEXTEER...

priorytety i organizacyjne porządki. Globalny biznes ma jednak zawsze swój wymiar lokalny, w tym wypadku w znacznej mierze polski. Z naszego punktu widzenia nie jest to wyłącznie kwestia ochrony miejsc pracy, gdyż w grę wchodzi również przyszłość krajowego udziału w międzynarodowym dorobku gospodarczym, technicznym, a także intelektualnym. ■