



PRODUKTY CHEMICZNE DO KATALIZACYJNYCH FILTRÓW DPF

naszej produkcji jest dostarczane do fabryk takich producentów samochodów, jak: Mercedes, BMW, Grupa Volkswagena, PSA, Opel, Volvo, Ford i wielu innych. Brakującą dokumentację potrafimy sami stworzyć w Centrach Badawczo-Rozwojowych Walker w Edenkoben (Niemcy) oraz w polskim Rybniku. Kilku set inżynierów tam zatrudnionych jest w stanie zaprojektować, wykonać i wdrożyć do produkcji tłumik, katalizator czy filtr DPF do każdego samochodu jeżdżącego po naszych drogach. Jedynym ograniczeniem jest tu bariera finansowa, gdyż przy małej liczbie danego modelu samochodu na europejskich drogach podjęcie takiej produkcji może być nieopłacalne.

Jak testowane są w waszej firmie opracowane przez nią prototypowe modele części układów wydechowych?

J.D.: Dwa wspomniane już ośrodki badawczo-rozwojowe firmy Tenneco dla układów wydechowych Walker testują prototypy produktów w specjalnych komorach, gdzie symuluje się rzeczywiste warunki drogowe. Pozwala to testować układy wydechowe w długich okresach, w ekstremalnych warunkach tak, by produkt wychodzący z naszych fabryk działał poprawnie i był bezpieczny. Przeprowadza się też testy produktów zamontowanych w samochodach.

Dodatkowo w laboratoriach ośrodka w Rybniku przeprowadza się testy na korozję oraz wytrzymałościowe – zarówno całych układów, jak i dla ich poszczególnych elementów. Wszystkie produkty wychodzące z naszych fabryk, które tego wymagają, np. tłumiki, katalizatory, filtry DPF, posiadają homologację, a więc są sprawdzone i przetestowane przez upoważnione do tego organizacje i uzyskują odpowiednie certyfikaty zaświadczające, iż dana część zamienna nie wpłynie negatywnie na spełnianie norm emisji spalin, nie spowoduje awarii silnika ani nie zagrazi bezpieczeństwu ruchu drogowego. Na samym produkcie potwierdza to oznaczenie w postaci litery „E”, lub „e” wraz z kodem cyfrowym. Użytkownicy samochodów i obsługujące je warsztaty powinny mieć świadomość, że montaż produktów bez takiej homologacji może być powodem rozmaitych kłopotów.

J.O.: Wytwarzane przez nas elementy układu wydechowego to rury i tłumiki. W przypadku rur należy zastosować do produkcji materiały o odpowiedniej jakości. Wszystkie elementy spawane poddawane są testom jakości spoin. Przed wprowadzeniem do seryjnej produkcji prototypy muszą przejść u nas odbiór i weryfikację techniczną, a następnie weryfikację, czyli test montażu w samochodzie.

Tłumiki, oprócz wszystkich czynności odnoszących się do rur, muszą przejść testy w laboratorium akustycznym. Na podstawie badań porównawczych z tłumikiem oryginalnym, z kilku prototypowych konstrukcji wybiera się tę o najlepszej skuteczności i charakterystyce tłumienia. Trzeba jednak pamiętać, że są to tylko warunki laboratoryjne, a rzeczywistość bywa czasami trochę inna.

W przypadku wątpliwości testujemy wyrób w warunkach naturalnych, czyli bezpośrednio w samochodzie. Ostatecznie nasze wyniki i tak muszą być zweryfikowane podczas badań homologacyjnych, ale w ogromnej większości przypadków jest to weryfikacja pozytywna.

Czy zdarza się, że wasza firma wypuszcza na rynek własne układy wydechowe lub ich elementy o konstrukcji alternatywnej względem produktów stosowanych w pierwszym montażu pojazdów? Jakie są powody tworzenia tych projektów?

J.D.: Tak, zdarza się. Najczęściej jest to stosowane w przypadku podwójnych układów wydechowych. Czyli producent samochodu montuje układ, w którym na stałe połączone rurą. Wiadomo, że częściej ulegają awarii tłumiki końcowe. Dlatego na rynek wtórny produkujemy te tłumiki oddzielnie, by zaoszczędzić klientowi dodatkowej wymiany tłumika środkowego wraz z końcowym. Może on wymienić jedynie element rzeczywiście uszkodzony. Oczywiście tak zmodyfikowane tłumiki także posiadają homologację, więc można je z pełną odpowiedzialnością montować w samochodach.

J.O.: Tak, tworzymy takie produkty, choć jest to dużym wyzwaniem. Opracowanie tłumika całkowicie nowego pod względem kształtu i konstrukcji bywa jednak niekiedy konieczne. Jeżeli w aucie zamontowano fabrycznie tłumik z elementami wytłaczanych (tzw. skorupę), nie zawsze opta się produkować na rynek wtórny wyrób identyczny. Po pierwsze, technologia wytwarzania wytłoczek jest kosztowna, zwłaszcza przy krótkich seriach, a właściciel starszego samochodu zwykle szuka tańszego zamiennika. W takich więc wypadkach oferujemy, zamiast tłoczonych, tradycyjne tłumiki zawijane, o kształtach umożliwiających ich łatwy montaż.

Nasza praca nad takim zamiennikiem rozpoczyna się od znalezienia danego modelu auta i dokonania pomiarów umożliwiających odpowiedni dobór kształtu i wymiarów tłumika. Następnie trzeba opracować konstrukcję wewnętrzną tak, by była ona porównywalna lub nawet lepsza od tłumika OE.

Na rynku wtórnym układów wydechowych trudno jest czasami sprostać wymaganiom klientów, gdyż subiektywna ocena hałasu nie podlega prostej weryfikacji. Poza tym w starszych pojazdach nasz nowy tłumik musi współpracować poprawnie z innymi elementami, pochodzącymi przeważnie od różnych producentów i wymienianymi wcześniej w rozmaitych okresach.

Warto jednak podejmować ten cały trud, by zyskać satysfakcję i uznanie klientów, a co za tym idzie – dobre wyniki sprzedaży. ■

WALKER

ORIGINAL DPF

Filtr Cząsteczek Stałych (DPF)

Wybierz oryginalny



»MASTERING
CLEAN AIR TECHNOLOGY»

Eolys® + Powerflex®

Nie zapomnij dokonać przeglądu filtra i wymienić filtr DPF

40.000 km

Pierwszy przegląd

80.000 km

Sprawdź lub
wymień*

120.000 km

Zalecana
wymiana*



*W zależności od modelu samochodu

www.walkeroriginaldpf.eu

