

Części drugiej młodości

data aktualizacji: 2021.10.25



Szlifowanie listwy zębatej

Polscy kierowcy najczęściej decydują się na zakup zregenerowanych turbosprężarek, przekładni kierowniczych i pomp wspomagania. Ostatnimi czasy rośnie też popyt na układy wydechowe i oczyszczania spalin. Za popytem nie nadąża rynek. Lockdown zachwiał dostawami części niezbędnych do zwieńczenia zabiegów, których celem jest przywrócenie pierwotnej funkcji danego podzespołu.

W gospodarce w obiegu zamkniętym w latach minionych ćwiczyli się rzemieślnicy. Dziś regeneracja części samochodowych zajmują się również wielkie koncerny, w tym producenci samochodów (zregenerowane części zamienne oferuje większość ASO). Parających się regeneracją podzespołów samochodowych jest zatrzęsienie. Firm wyspecjalizowanych w regeneracji przekładni kierowniczych w Polsce jest ok. 300. Jeszcze więcej specjalizuje się w turbosprężarkach. Inna sprawa, że niektóre nadużywają słowa „regeneracja”. W rzeczywistości tylko wizualnie czyszczą element, natomiast nie regenerują części mechanicznie. I nie wymieniają uszczelnień. Dobór nowych uszczelnień (uszczelniacze, o-ringi, pierścienie PTFE), a też przygotowanie tulei ślizgowych, pierścieni i łożysk obrotowych, często wymiana wałka zębatego na nowy to obowiązkowy punkt programu profesjonalnie zrealizowanej regeneracji maglownic, a w przypadku turbosprężarek standardem powinna być wymiana podstawowych elementów, takich jak: wałek, koło kompresji, łożyska ślizgowe, oporowe itd.

Dlaczego zaczęliśmy od uszczelnień? Ponieważ tzw. przekładnia kierownicza to bardzo kosztowny podzespół w wydaniu fabrycznym. Gdy natrafić na powypadkowy egzemplarz samochodu czy każdy zmęczony trudami eksploatacji, może się okazać, że przełożenie siły rąk na skręcającą siłę osiową

objawia się stukami przy wykonywaniu manewrów. Alarmująca to sytuacja, gdy mamy problem z utrzymaniem kierunku jazdy. Na rynku wtórnym koszty odbudowy zmęczonego układu kierowniczego mogą okazać się wyższe, niż można się tego spodziewać, a części – trudne do zdobycia. I jeszcze droższe! To o tyle istotne, że od lockdownu nie zniknęły problemy z dostawami części.

Specjaliści z aftermarketu nie dość, że przywracają wszelkie właściwości użytkowe takich, to za ułamek kosztów, jakie musieliby ponieść klienci detaliczni, gdyby chcieli kupować fabrycznie nowe. Oczywiście, zewsząd rozsądniej jest skorzystać z sugestii zaufanego warsztatu. Warto uświadomić sobie, że regeneracja przekładni kierowniczej czy turbosprężarki to złożony proces, który może potrwać nawet 2 dni. Czas ten może się wydłużyć w zależności od stopnia skomplikowania awarii czy okresu oczekiwania na części zamienne. To niemały projekt logistyczny, skoro w warsztacie podzespół musi być wymontowany, a następnie dostarczony do zakładu regenerującego.

Zregenerowane podzespoły dają taką samą wartość jak te fabrycznie nowe i również objęte są gwarancją.

Kto może swoje procesy nazwać regeneracją?

Zamiast spójnej definicji przywołajmy kryteria obowiązujące na rynku. Przykładem niech będzie standard obowiązujący w krakowskiej firmie CSR Auto Regeneracja. Tu akurat kryteria przyjęcia są nieubłagane. Wymagania dotyczące przedmiotu do regeneracji dyskwalifikują części składowe, których gwinty są naderwane, mechanizmy ruchome zatarte lub mocno skorodowane. Także gdy wymontowany element jest pęknięty lub złamany. W przypadku przekładni kierowniczej uszkodzenie mechaniczne zębów listwy oraz wałka nie pozwala na przeprowadzenie procesu. Typowa regeneracja takich obejmuje demontaż na poszczególne części składowe i ocenę stanu zużycia. W przypadku turbosprężarek mamy większe możliwości, ponieważ katalogowo dostępnych jest dużo więcej części zamiennych.

- Dopiero wtedy jest możliwość przeprowadzenia procesu regeneracji. Biorąc za przykład przekładnię, wszystko zaczyna się od dokładnego mycia podzespołów, piaskowania i malowania obudowy, a na innym stanowisku wyprowadzania płaszczyzny listwy zębatej oraz jej szlifowania. Do tego dochodzi przegląd i/lub naprawa zaworu dystrybucyjnego, przygotowanie tulei ślizgowych, pierścieni, łożysk obrotowych i wreszcie dobór nowych uszczelnień. Nie poprzestajemy na montażu podzespołów. Każdą przekładnię czekają regulacja i test. Tylko pozytywny wynik testu na skalibrowanym stanowisku można zwieńczyć udzieleniem 24-miesięcznej gwarancji – przybliża obowiązujące standardy Grzegorz Zych, właściciel krakowskiej firmy CSR Auto Regeneracja, która od 2011 r. skutecznie zregenerowała kilkanaście tysięcy maglownic. Jej fachowcy zajmują się regeneracją przekładni kierowniczych, ale też turbosprężarek, a dodatkowo również czyszczą DPF-y. Gwarancja? To kolejny aspekt, na który jego zdaniem warto zwrócić uwagę. Bywają jednomiesięczne, trzy i sześciomiesięczne. CSR Auto Regeneracja udziela 2-letniej! I to bez limitu kilometrów. Co więcej, za procesem regeneracji idzie tzw. obiegówka, karta gwarancyjna klienta. Co ciekawe, CSR Auto Regeneracja współpracuje z otoczeniem konkurencyjnym – zwłaszcza na polu wymiany doświadczeń i zaopatrzenia w części zamienne.

Ogniwa projektu logistycznego

Regeneracja przekładni kierowniczej jest złożonym procesem, który może potrwać nawet 2 dni. Czas ten może się wydłużyć w zależności od stopnia skomplikowania awarii czy okresu oczekiwania na części zamienne. Koszt regeneracji jest uzależniony od stopnia jej zużycia, może więc wynosić od kilkuset do nawet tysiąca i więcej złotych.

- Oczywiście każdy szuka oszczędności, ale nie tylko moim zdaniem naprawę turbo czy też właśnie przekładni – ta przecież jest komponentem układu kierowniczego decydującym o bezpieczeństwie na drodze – lepiej zlecić zaufanemu warsztatowi, który współpracuje z wiarygodnym regeneratorem. Wówczas cała odpowiedzialność jest po stronie naszej i warsztatu montującego – kontynuuje nasz

rozmówca.

Specjaliści z aftermarketu nie dość, że przywracają wszelkie właściwości użytkowe takich, robią to za ułamek kosztów, jakie musieliby ponieść klienci detaliczni, gdyby chcieli kupować fabrycznie nowe. Co innego, że na rynku wtórnym koszty odbudowy zmęczonego układu kierowniczego mogą okazać się dziś wyższe, niż można się tego spodziewać, a części – trudne do zdobycia.

Czasy pandemii zapisały się wzrostem cen wszelkich surowców. Także na rynku wtórnym dało się odczuć problemy dostawców części niezbędnych do poprawnie zrealizowanego procesu regeneracji. Zapewnienie ciągłości dostaw w sytuacji topniejących zapasów magazynowych...

- Z zaciekawieniem obserwuję tę sytuację, ponieważ może to wymusić na nas pewne zmiany związane z procesem organizacji regeneracji części - mówi nam właściciel firmy CSR Auto Regeneracja. - Co więcej, wszystko wskazuje na to, że będzie „inaczej”, być może trudniej, chociaż akurat przeszkody w zdobyciu części mogą sprawić, że w pierwszej kolejności wykruszy się grono nieprofesjonalnych firm. Rynek psują biznesy nazywane kolokwialnie klonami, bo znane z aktywności pod różnymi nazwami i logotypami. To w dużej mierze inicjatywy nastawione na szybki zys kosztem jakości zregenerowanych części samochodowych.

Wspólnym mianownikiem dla takich jest niska cena na portalach aukcyjnych, która skutecznie kusi odbiorców, głównie detalicznych. Często takie produkty, występując pod nazwami „regenerowanych”, są po prostu zwykłymi „używkami”.

- W skrajnym przypadku to jedynie byle jak pomalowana obudowa i na tym kończy się zaangażowanie firm klonów - twierdzi nasz rozmówca.

I przyznaje, że pandemia niestety pokrzyżowała plany ekspansji rynkowej o rozmiarach bardziej globalnych. Na taką przyjdzie czas, gdy sytuacja będzie bardziej stabilna. Póki co trwa tu proces optymalizacji procesów technologicznych. W aglomeracji krakowskiej zespół jego fachowców uchodzi za specjalistów od regeneracji przekładni kierowniczych, ale też turbosprężarek, czyszczą również DPF-y.

- Mamy trzy podstawowe produkty, a mimo wszystko jesteśmy wyspecjalizowani w każdym z osobna. Co to znaczy? Myślę, że kluczem do utrzymania jakości przy kilku grupach produktowych jest to, że każda ma swój oddzielny dział, za którym stoją profesjonaliści z danej dziedziny. Regenerując produkt, nadajemy swoje numery gwarancyjne oraz symbol produktu wg własnej nomenklatury - podsumowuje.

I zapewnia, że takie rozwiązanie okazuje się kosztowniejsze niż wąska specjalizacja, ale gwarantuje uzyskiwanie wysokich i powtarzalnych efektów pracy dla trzech grup produktowych. Konkurencja albo specjalizuje się w regeneracji jednego typu podzespołu, albo świadczy pełen wachlarz usług.

Rafał Dobrowolski

Fot. materiały CSR Auto Regeneracja

Źródło: