

Rynek inspiruje naszych konstruktorów



Magda Szuleka-Kisielewska
Marketing director
Quinton Hazell Polska sp. z o.o.

Większość samochodów z upływem lat trafia do coraz mniej zamożnych użytkowników, więc do ich napraw używane są tanie części o kiepskiej jakości. Firma Quinton Hazell poszukuje innych rozwiązań tego problemu.

Najnowszym przykładem zastosowania tańszej technologii naprawczej, zachowującej w pełni walory użytkowe pojazdu, jest zestaw do wymiany sprzęgła 4w1. Uzupełnia on ofertę standardowych sprzęgieł Quinton Hazell, a służy do zamiany kosztownego dwumasowego koła zamachowego (DMF) na kon-

wencjonalne – jednomasowe o porównywalnych właściwościach i z kompletnym, alternatywnym mechanizmem sprzęgłowym.

Można powiedzieć, że taką koncepcję napraw zainspirował sam rynek i on też pozytywnie ocenił jej realizację, ponieważ sprzedaż tych zestawów (począ-

kowo 2 pozycje katalogowe) już w pierwszych miesiącach od rozpoczęcia seryjnej produkcji gwałtownie wzrosła. Dlatego producent wkrótce zaoferuje ich nowe odmiany, przeznaczone głównie do samochodów najpopularniejszych w kontynentalnej Europie i Wielkiej Brytanii.

Dwumasowe koła zamachowe montuje się fabrycznie w samochodach klasy co najmniej średniej. Drugi lub trzeci z kolei właściciel takiego pojazdu nie jest przeważnie przygotowany finansowo na zamontowanie nowego DMF, choć to jemu właśnie taka konieczność przypada w udziale. Zastępcze rozwiązanie Quinton Hazell jest optymalne nie tylko w takich sytuacjach, lecz także w przypadku pojazdów użytkowych o dużych przebiegach, jak np. samochody dostawcze lub taksówki.

Zmiana konfiguracji układu przeniesienia napędu nie może jednak pogarszać charakterystyki tłumienia drgań skrętnych, zmniejszać zdolności przenoszenia maksymalnych momentów obrotowych ani skracać międzynaprawczych przebiegów pojazdu. Wszystkie te wymogi nowy produkt spełnia z nawiązką, ponieważ zaprojektowany został zgodnie ze specyfikacjami OE. Jest tańszy niż koło dwumasowe, lecz równocześnie bardziej niezawodny dzięki prostszej konstrukcji. Zapewnia też tę samą wydajność i ochronę układu przeniesienia napędu. Symulacja charakterystyki tłumienia koła dwumasowego uzyskiwana jest poprzez wykorzystanie tarczy sprzęgła o długim skoku (*LongTravel*). Jednomasowa konstrukcja poprawia przy tym odprowadzanie ciepła.

Kluczem do tego sukcesu są najnowsze technologie we wszystkich częściach struktury przedsiębiorstwa, poczynając

od działu konstrukcyjnego, aż po sterowaną komputerowo kontrolę produkcji i specjalistyczne laboratorium badawcze. Każda faza produkcyjna podlega ścisłej kontroli jakości zgodnie z DIN EN ISO 9000.

Wszystkie parametry sprzęgieł rejestrowane w trakcie wielu tysięcy przejechanych kilometrów mogą być symulowane w odpowiednich testach, z uwzględnieniem realnego zużycia elementów ciernych i zmęczenia materiałowego pozostałych części. W firmowych laboratoriach stosowane są urządzenia do wykonywania specjalnych testów sprzęgieł przy dużych obciążeniach. Sprawdzana jest trwałość nowych produktów, mierzona ilością przejechanych kilometrów. Sprzęgło automatyczne i tarcza sprzęgła powinny wykonać w pełni poprawnie aż 500 000 przetąceń.

Ponadto wszystkie zestawy sprzęgłowe firmy Quinton Hazell są sprawdzane pod względem wytrzymałości na działanie sił odśrodkowych (test na rozerwanie) i na stabilność prędkości obrotowej, co zapewnia im optymalne i bezpieczne działanie w warunkach praktycznych. W zależności od średnicy sprzęgła te są testowane przy prędkości obrotowej przekraczającej 10 000 obrotów na minutę, czyli znacznie wyższej od realnych prędkości wału korbowego.

Troska o jakość produktów dotyczy także surowców, materiałów i komponentów używanych do ich wykonania. Są one pozyskiwane tylko od sprawdzonych i renomowanych dostawców, zdolnych

spełniać ostre wymagania techniczne. Tak więc sprzężyny membranowe są wykonywane ze stali chromowo-wanadowej, z użyciem automatycznej instalacji do obróbki cieplnej, a każda z nich podlega komputerowemu sprawdzeniu wzdłuż ustalonych standardów przed jej zamontowaniem.

Płyty dociskowe wykonuje się w nowoczesnych, zrobotyzowanych centrach z żeliwa 250 o wysokiej jakości. Ten sam materiał stosowany jest przez producentów pojazdów w oryginalnym ich wyposażeniu. Podobna zgodność kryteriów dotyczy sprzężyn tłumiących wykonywanych z wysokojakościowej stali. Materiały cierne pochodzą zarówno z firmy Quinton Hazell, jak i od innych wiodących producentów sprzęgieł, i są oczywiście całkowicie pozbawione azbestu.

Dzięki przedstawionym tu w skrócie metodom działania firma Quinton Hazell uzyskała tak ważne certyfikaty, jak: BE EN ISO9001, Ford Q1, QS9000 i BS EN ISO1401. Przy aktualnej produkcji, wynoszącej ponad 1,4 miliona części do sprzęgieł, i przy ponad 30-letnim doświadczeniu w konstruowaniu i produkcji sprzęgieł kompletnych zalicza się ona do największych producentów nowoczesnych podzespołów. Ma w swej ofercie 40 grup produktowych i ponad 40 000 referencji. Istnieje od 1946 roku. Obecnie jest członkiem międzynarodowego koncernu AFFINIA, a w jej skład wchodzi 7 fabryk i 12 centrów dystrybucji zlokalizowanych w Europie. ■



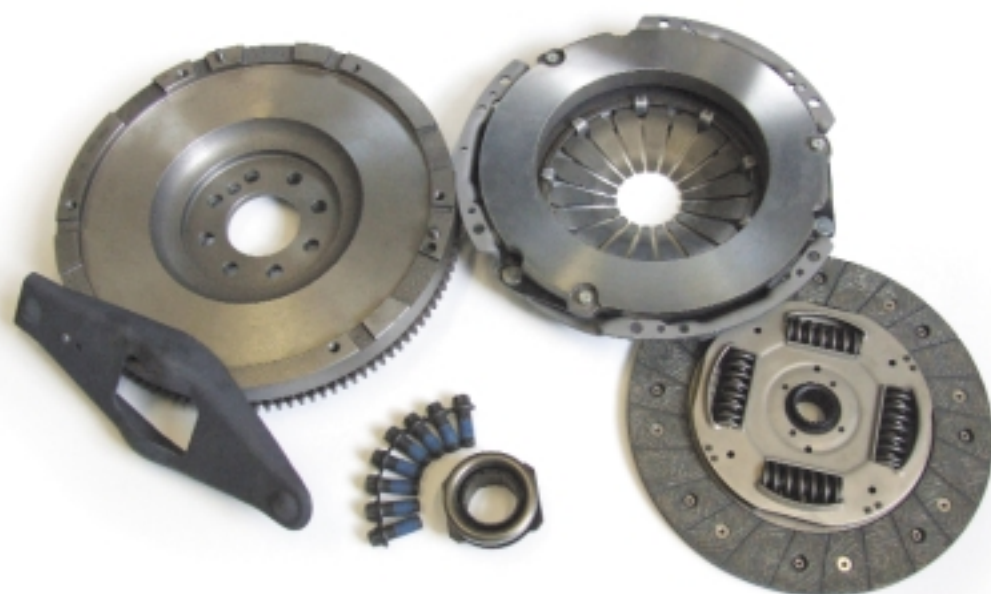
Materiały cierne dostarczane są do zakładów QH przez renomowanych producentów



Wszystkie części sprzęgieł przechodzą rygorystyczne testy wytrzymałościowe



Jedna z firmowych nowości: centralny wysprężnik hydrauliczny



Zestaw „4 w 1”, czyli tańszy zamiennik dwumasowego koła zamachowego

Fot. Quinton Hazell

Fot. Quinton Hazell



MotoFocus.pl
DLA PROFESJONALISTÓW

pierwszy serwis INTERNETOWY
...dla Profesjonalistów z Branży Motoryzacyjnej!

www.motofocus.pl

