

Pamiętajmy o zaworach

data aktualizacji: 2017.04.19



To drobne urządzenie ma ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa. Jego awaria daje taki sam efekt jak pęknięta opona. W kole nagle pojawia się otwór o średnicy 11 mm - przy wyższej prędkości to niestety gwarantowana utrata kontroli nad autem.

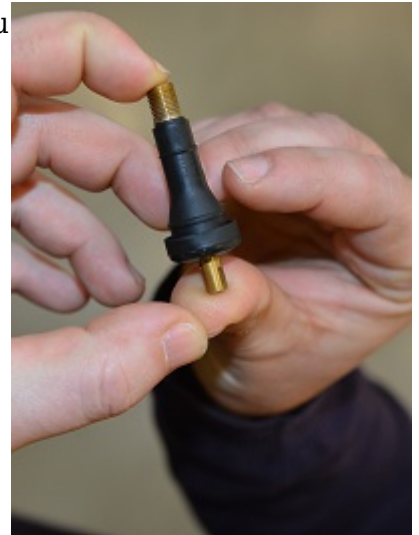
Odwiedzamy zakład Alligator Polska produkujący zawory.

- Dlatego zawory w kołach trzeba wymieniać przynajmniej raz w roku - mówi nam Michał Kania z firmy Alligator Polska. Podkreśla jednak, że kierowcy całkowicie ten obowiązek zaniebują, a pracownicy serwisów ogumienia temat niestety również często lekceważą. - Staramy się tę wiedzę przekazywać - dodaje Grzegorz Wincenciak, który z ramienia firmy Alligator Polska często spotyka się z właścicielami i pracownikami serwisów wulkanizacyjnych.

Alligator Polska to producent zaworów do dętek i opon bezdętkowych. W ofercie firmy są też akcesoria do napełniania opon, narzędzia do obsługi zaworów oraz inne wyroby gumowe i gumowo-metalowe.

Zawory należy wymieniać

Dlaczego zawory się zużywają? – Kluczem do pełnej sprawności zaworu jest twardość gumy – podkreśla M. Kania. Zawór najlepiej spełnia swoją funkcję przez pierwsze pół roku od montażu. Z każdym miesiącem guma traci swoje właściwości (głównie twardość) wskutek ozonu zawartego w powietrzu. Utratę elastyczności gumy zaworu powodują też ciepło z otoczenia oraz wysokie temperatury promieniowania hamulców. Podczas kontroli ciśnienia powietrza i w czasie pompowania kół może wnikać do nich brud, woda i sól – mogą one powodować korozję. Kolejny powód: przy prędkości 200 km/h i wielkości opon 205/60 R16 poprzez obracanie się koła powstają siły odśrodkowe działające na zawór, które odpowiadają obciążeniu ciężarem równym około 9 kg. Zawory mogą też się zniszczyć w wyniku kontaktu z krawężnikiem. A zużyty zawór to wysokie prawdopodobieństwo jego zerwania.



Dlaczego więc wymiana zaworów nie jest procedurą powszechną i oczywistą?

– Powoli dostrzegamy zmianę. W większych miastach, w droższych serwisach ogumienia pracownicy zaczynają wymieniać zawory niejako z własnej inicjatywy. Na razie jednak to wyjątki. W całej branży wulkanizacyjnej jest jeszcze w tym aspekcie dużo do zrobienia – podkreślają pracownicy Alligator Polska.

– Byłem świadkiem sytuacji, kiedy to kierowca po zakupie nowych opon pozostawił sobie stare zawory. Po kilku dniach był bardzo zdziwiony, że ogumienie nadaje się do kosza. Zakup nowych opon to wydatek co najmniej kilkuset złotych. Dlaczego więc oszczędzamy te kilka złotych na zaworach? – pyta retorycznie G. Wincenciak. Tym bardziej że, jak wiadomo, bardzo duża grupa kierowców nie przykładą też większej wagi do prawidłowego poziomu ciśnienia powietrza w oponach.

– Może rozwiązaniem byłaby groźba utraty gwarancji na ogumienie w przypadku użycia starych zaworów? – zastanawiają się eksperci z Alligator Polska.

Alligator w Polsce - zawory na cały świat

Jednym z największych dostawców zaworów na świecie jest grupa Alligator, do której należy Alligator Polska. W 2002 roku producent zaworów z Niemiec przejął 100% udziałów polskiego zakładu, wydzielonego w latach 60. z grupy Stomil. Zakład znajdował się w Środzie Wielkopolskiej. W 2007 roku do Polski przeniesiono całą produkcję zaworów (m.in. z zamkniętej wcześniej fabryki EHA, również należącej do Alligatora). Od tego czasu liczba pracowników wzrosła o 100% (dziś to 370 osób). Roczne obroty zakładu w Polsce wynoszą 100 mln zł (60 mln euro to roczne obroty całej grupy Alligator).



– W ostatnich latach kilkakrotnie rozbudowywaliśmy nasze możliwości produkcyjne, co potwierdza ciągły rozwój firmy – mówi Michał Kania. A przypominając całą historię firmy Alligator, podkreśla, że wywodzi się ona z grupy Steiff. To ta firma „wymyśliła” pluszowego misia (Margarete Steiff uszyła

pierwszą pluszową zabawkę). W Niemczech w zakładach należących do grupy Steiff do dziś tuż obok zaworów powstają pluszowe zabawki.

W podpoznańskiej Nekli działa fabryka Alligator Polska. Jest to jednocześnie główny zakład produkcyjny całej grupy Alligator. Każdego dnia powstaje tu milion najróżniejszych i najdrobniejszych produktów (zawory, wyroby gumowe i metalowe, węże wysokociśnieniowe, części tłoczone). O skali produkcji może świadczyć zużycie materiałów. Rocznie pracownicy tego zakładu koło Poznania do prac zużywają 2000 ton prętów mosiężnych, 250 ton prętów stalowych i około 400 ton mieszanki gumowej. Codziennie z Nekli wysyłany jest towar do wszystkich krajów Europy Środkowej i Wschodniej.

- Mamy swoje biura sprzedaży także w USA, Korei, Japonii i Chinach - opowiada M. Kania. Większość zaworów będących w ofercie grupy Alligator powstaje w Polsce. W zakładach w Niemczech produkowane są natomiast m.in. korpusy zaworów. Tam też odbywa się duża część montażu. Również w Niemczech powstają nietypowe korpusy lub zawory na specjalne zamówienie, np. do zawiesznień pneumatycznych w autach luksusowych. Rynek motoryzacyjny to około 70% obrotu grupy Alligator.

Producent dostarcza też m.in. metalowe lub gumowe części do aut na oryginalne wyposażenie, np. tulejki do siedzeń czy gumki do tylnych półek.

Zawory specjalistyczne

Produkcja zaworów to wbrew pozorom bardzo skomplikowana procedura.

- Nie narzucimy kierowcom, gdzie mogą jeździć, więc zawór musi działać w każdej temperaturze. BMW przeprowadzało takie testy i okazało się, że zawory w zwykłym aucie osobowym mogą nagrzać się do 160°C. Równolegle te zawory muszą spełniać swoją funkcję także przy -50°C - opowiada M. Kania.

To wymusiło jednak na producentach zaworów przygotowanie produktów specjalistycznych do określonej grupy aut. W ofercie Alligatora są m.in. zawory do śmieciarek.

- Są przystosowane do pracy w wysokiej temperaturze. Śmieciarka podjeżdża 100 m, hamuje, rusza. Hamulce nie stygną - opowiadają eksperci z Alligator Polska. Są też zawory do ciężarówek czy nawet transporterów i pojazdów campingowych. Takie auta są narażone w codziennym użytku na szczególnie wysokie obciążenia. Alligator CVV, bo tak nazywa się zawór do tych pojazdów, to gwarancja pewnego uszczelnienia w feldze i wysokiej obciążalności ciśnienia oraz prosty montaż i bezproblemowy demontaż bez specjalnych narzędzi. Alligator dostarcza zawory także na pierwszy montaż. Klientami grupy są m.in. BMW, Daimler, Volvo, a także konstruktorzy i mechanicy aut jeżdżących w Formule 1.

Ciekawym produktem w ofercie Alligatora jest m.in. specjalny kapturek na zawór V2B Alligator. Umożliwia on kontrolę ciśnienia lub uzupełnienie powietrza w oponach bez odkręcania kapturka. Ponadto pozwala skrócić czas kontroli nawet o 65%, co jest szczególnie ważne, gdy kierowca lub mechanik ma do sprawdzenia w samochodzie z przyczepą 18 kół...



TPMS

Zawory, tak jak wszystko w motoryzacji, bardzo szybko się zmieniają. Dziś oczekuje się od zaworów m.in. zebrania i dostarczenia za pomocą czujników informacji o poziomie ciśnienia powietrza w oponach. Tak działają zawory TPMS. Większość nowych aut w Europie wyposażonych w ten system jeździ na zaworach Alligatora. – Jesteśmy największym producentem zaworów w Europie – podkreśla Michał Kania.

Jednym z ciekawszych rozwiązań Alligatora do zastosowań TPMS jest programowalny czujnik Sens.it. Jeden czujnik do (prawie) wszystkich samochodów – tak reklamuje ten produkt Alligator. Opisane rozwiązanie to duża oszczędność dla warsztatów. Wymiana może być przeprowadzana za pomocą jednego czujnika i wybranego zaworu. Darmowe oprogramowanie on-line zapewnia natomiast dostęp do najnowszej wersji bazy danych. Alligator Sens.it umożliwia zaprogramowanie nowego czujnika w ciągu około 30 sekund, a każdy czujnik może być programowany dowolną liczbą razy.

Potencjał rozwojowy

Innowacje to ważne słowo dla grupy Alligator. Od początku firma stawiała na nowatorskie rozwiązania, takie jak słynny Alligator – zawór łatwo pompowalny, znany od 1930 roku, czy zawór wciągany do opon bezdętkowych (1956). Najnowsze pomysły i rozwiązania to m.in. wspomniany czujnik TPMS czy nierdzewne zawory aluminiowe pomagające wyważyć oponę.

– Dla nas zawory to produkt z ogromnym potencjałem rozwojowym – mówią pracownicy grupy Alligator.

Źródło: