

Sprzęgła ciężarowe - nowe technologie obniżą zużycie paliwa?

data aktualizacji: 2018.02.14



Co drugie sprzęgło zamontowane w ciężarówce opuszczającej europejskie fabryki pochodzi od Valeo. Decyduje o tym wieloletnie doświadczenie tego producenta oraz fakt, że Valeo samo projektuje i wytwarza materiały cierne dla tarcz sprzęgłowych. Trafiają one nie tylko do produktów na pierwszy montaż i rynek wtórny, ale kupują je nawet konkurenci.

Producenci pojazdów ciężarowych są pod presją ze strony Unii Europejskiej, która narzuca wysokie wymagania dotyczące emisji spalin. Co nie jest oczywiste, ich spełnienie zależy między innymi od sprawności sprzęgła. Wynika to z faktu, że silniki nowoczesnych ciężarówek pracują przy niewielkich prędkościach obrotowych, co sprawia, że przeniesienie momentu obrotowego staje się prawdziwym wyzwaniem. Tym bardziej, że użytkownik pojazdu ciężarowego oczekuje, że okres pomiędzy wymianami sprzęgła będzie jak najdłuższy.

Aby sprostać wymaganiom postawionym przez producentów ciężarówek gamy Euro VI, Valeo opracowało nowy rodzaj okładzin ciernych, oznaczony symbolem F830®. Zapewniają one płynniejsze przeniesienie momentu obrotowego dzięki niższemu współczynnikowi tarcia. Jednocześnie tarcza sprzęgła ma obniżoną sztywność, co redukuje drgania i hałasy dochodzące z układu napędowego, odczuwalne przez użytkownika pojazdu. Taka tarcza sprzęgła ma też większą odporność na uszkodzenia i długą żywotność. Jest przy tym przyjazna środowisku, bo nie zawiera włókien aramidowych. Tarcze sprzęgłowe wyposażone w okładziny cierne F830® sprawdzają się doskonale w pojazdach wyposażonych w zautomatyzowaną skrzynię biegów.

Sprzęgła stosowane są w pojazdach ciężarowych zarówno wyposażonych w manualne, jak i zautomatyzowane skrzynie biegów. W przypadku tych drugich przebieg osiągany pomiędzy wymianami jest z reguły dwukrotnie dłuższy.

Co więcej, „przebieg” należy rozumieć raczej jako „liczbę przełączeń biegów” niż pokonany dystans. Co to oznacza? Prawidłowo eksploatowane sprzęgło w ciągniku siodłowym poruszającym się w transporcie międzynarodowym może pokonać nawet 600 tys. km zestawione ze skrzynią manualną i nawet 1,2 mln km współpracując ze skrzynią zautomatyzowaną. Z kolei w przypadku śmieciarki zabudowanej na podwoziu tego samego modelu ciężarówki, te liczby wyniosą odpowiednio 30 i 60 tys. km. To konsekwencja faktu, że śmieciarka o wiele częściej niż ciągnik siodłowy musi się zatrzymać i ruszyć, o samej częstotliwości zmiany biegów nie wspominając. Z kolei dwukrotnie dłuższa żywotność sprzęgła współpracującego ze zautomatyzowaną skrzynią pokazuje jak istotne jest prawidłowe przełączanie biegu z jak najmniejszym poślizgiem tarczy sprzęgła.

W ofercie Valeo znajdują się także sprzęgła fabrycznie regenerowane. Ich regeneracja odbywa się w fabryce Valeo we francuskim Amiens, słynącej z produkcji zestawów sprzęgłowych na oryginalne wyposażenie ciężarówek i autobusów produkowanych w Europie. Klient zawsze wie jaką część wybiera, ponieważ produkty regenerowane mają inne numery katalogowe.

Niektóre elementy zużytego sprzęgła są po demontażu starannie czyszczone i oceniane pod kątem możliwości powtórnego wykorzystania. Jednak znaczna ilość elementów składowych tarcz i docisków jest obligatoryjnie wymieniana na nowe niezależnie od stopnia ich zużycia. Sprzęgła regenerowane przechodzą dokładnie taką samą kontrolę jakości jak nowe sprzęgła „pierwszomontażowe”. W rezultacie powstaje produkt równie sprawny i objęty tą samą gwarancją, co nowy, ale – w zależności od referencji – nawet do 30 proc. tańszy” – przekonuje Dominik Stanaszek, Truck Product Manager w Valeo Service. Sprzęgła regenerowane to korzyść dla wszystkich – niższy koszt zakupu dla klienta, niższe koszty produkcji dla fabryki i mniej odpadów zagrażających środowisku.

Źródło: