Regeneracja części jest modna

Fabryczna regeneracja części samochodowych zdobywa coraz większą popularność na europejskim rynku motoryzacyjnym. Polska firma Lauber zajmuje się tym już od 1994 r. Szczegóły działalności łączącej aspekty ekonomiczne i ekologiczne przedstawia Dawid Kowalewicz, dyrektor produkcji w słupskiej fabryce Lauber.

■ Lauber regeneruje części już od 24 lat. Firma zaczynała od prostych napraw alternatorów i rozruszników. Jakie wydarzenia okazały się punktami przełomowymi w Waszej historii?

Regeneracja alternatorów i rozruszników była w latach 90. XX w. podstawą działalności dla takiej firmy jak nasza. Wiedzieliśmy jednak, że chcąc sprostać potrzebom rynku, zadbać o przyszłość przedsiębiorstwa i wyprzedzić konkurencję, musimy nie tylko rozwijać ten segment działalności, lecz także poszukiwać kolejnych. Za przełomowe punkty w naszej historii można z pewnością uznać poszerzenie działalności o regenerację przekładni kierowniczych, zacisków hamulcowych i wtryskiwaczy common rail. Szersza oferta i nastawienie na jakość produktu, którą docenili nasi odbiorcy, zaowocowały zakupem nowej hali produkcyjnej, trzykrotnie większej niż poprzednia. Mówiąc o najważniejszych momentach w historii firmy, nie mogę oczywiście zapomnieć o nawiązaniu współpracy z firmą Inter Cars, która zapewniła nam rozgłos, m.in. za sprawą kampanii reklamowych przeprowadzanych w oddziałach dystrybutora i warsztatach samochodowych.

Dawid Kowalewicz,
dyrektor produkcji w słupskiej fabryce Lauber

■ Regeneracja części takich jak przekładnie kierownicze czy wtryskiwacze common rail wymaga drobiazgowej kontroli jakości – zarówno przyjmowanych rdzeni, jak i finalnego produktu. Jak wyglądają te procedury w Państwa firmie?

Procedura jest na tyle złożona i drobiazgowa, że zapewne nie wystarczyłoby mi czasu, by opowiedzieć o niej w miarę dokładnie. W skrócie opiera się ona na użyciu sprzętu pomiarowego najwyższej klasy, zakupionego od producentów podzespołów trafiających na pierwszy montaż, czyli firm Bosch czy Denso. W przypadku każdej naszej linii produktowej, w czasie procesu regeneracji przeprowadzana jest siedmioetapowa, szczegółowa kontrola jakości podzespołów. Po zakończeniu procesu następuje sprawdzenie wyrobu finalnego. To jednak nie wszystko, zdajemy sobie sprawę, że materiałowa czy wizualna kontrola nie wystarczy. Produkt ma przecież pracować w samochodzie i to w zmiennych warunkach. Dlatego właśnie wykonujemy tzw. testy wysiłkowe na urządzeniach symulujących pracę podobną do tej wykonywanej przez dany podzespół w samochodzie.

■ Dużym problemem firm zajmujących się regeneracją jest pozyskanie odpowiedniej liczby rdzeni. Lauber w komunikatach do klientów mówi o uproszczonej polityce zwrotu rdzeni. Na czym ona polega?

Pozyskanie rdzeni jest problemem każdej firmy zajmującej się regeneracją. Staramy się radzić sobie z tym na kilka sposobów: kupujemy rdzenie zarówno od profesjonalnie zajmujących się pozyskiwaniem ich dostawców z całego świata, jak i od klientów detalicznych w Polsce. W Inter Cars produkt regenerowany ma wliczoną ustaloną kaucję, o którą pomniejszana jest cena zakupu, jeżeli klient zwróci część używaną.

■ Części poddane fabrycznej regeneracji zwykle nie leżą na najniższej półce cenowej. Lauber przekonuje, że warto wybierać tego typu produkty, a nie tańsze, fabrycznie nowe zamienniki. Dlaczego?

Przede wszystkim dlatego, że tanie zamienniki – mimo że są to produkty nowe – wykonane są z wątpliwej jakości materiałów. Przeważnie skutkuje to rozmaitymi awariami podczas eksploatacji. Produkty Lauber regenerowane są tylko z wykorzystaniem podzespołów od sprawdzonych dostawców, dzięki czemu jesteśmy w stanie przywrócić ich fabryczną sprawność i trwałość – nieporównywalnie dłuższą niż części z najniższej półki. Jednocześnie cena jest o minimum 30-35% niższa niż w przypadku produktów klasy OE. Dowodem na to, że jesteśmy spokojni o trwałość naszych wyrobów, jest fakt, że udzielamy na nie aż 25-miesięcznej gwarancji.

■ Organizacje proekologiczne i decydenci unijni przychylnie spoglądają na przedsiębiorstwa regenerujące części. Czy firma Lauber dostrzega w tym trendzie szansę na dalszy rozwój?

Bez wątpienia cieszy nas fakt, że coraz więcej organizacji, a także media interesują się regeneracją części, dostrzegając w niej zalety głównie dla środowiska. Można powiedzieć, że regeneracja staje się modna i sporo osób zaczyna patrzeć na nią bardziej przychylnie niż do tej pory. Profesjonalny proces regeneracji pozwala na ponowne wykorzystanie wielu elementów produktu, dzięki czemu nie trzeba wytwarzać ich od zera, oszczędzamy w ten sposób cenne dla środowiska surowce. Cieszy nas fakt realizacji zadań ekologicznych, zwracamy także uwagę na aspekt ekonomiczny. Jak wspomniałem, oferujemy wysokiej jakości produkty w cenach atrakcyjnych dla klienta. Te dwa filary działalności pozwalają nam optymistycznie patrzeć w przyszłość. Trzeba jednak przyznać, że póki co polskie prawo nie zapewnia żadnych udogodnień dla firm zajmujących się regeneracją części, nie ma mowy o dofinansowaniach czy programach wsparcia. Być może prowadzona obecnie polityka unijna przyczyni się do zmiany tego stanu rzeczy w bliskiej przyszłości.

■ Czym różni się polski rynek regeneracji części od tego w krajach Europy Zachodniej?

Jeżeli chodzi o standardy i procedury procesu regeneracji, są one zbliżone. Różnica tkwi na pewno w kwestii opłacalności biznesu – koszt roboczogodziny jest u nas zdecydowanie niższy niż w tamtych krajach, co ma bezpośredni wpływ na produkcję. Z tego względu w Polsce nie tylko możemy oferować produkty wysokiej jakości w cenach przystępnych dla klientów, ale także regenerować części, których regeneracji zachodnie fabryki by się nie podjęły ze względu na jej koszty.

Regenerowane zaciski hamulcowe – segment rynku z przyszłością

Niektóre rozwiązania wykorzystywane we współczesnych pojazdach można uznać za perfekcyjne, bowiem od lat nikt nie jest w stanie zaprojektować skuteczniejszego rozwiązania. Przykładem są zaciski hamulcowe – stosowane w konwencjonalnych pojazdach i bez wahania zaadaptowane przez producentów także do hybryd i aut elektrycznych.

Rynek zacisków hamulcowych

Z roku na rok wzrasta liczba nowych modeli wykorzystujących hamulce wyposażone w zaciski na obu osiach pojazdu. Według raportu amerykańskiej agencji analitycznej Persistence Market Research rynek zacisków hamulcowych ma przed sobą perspektywę wzrostu. Oczekuje się jeszcze powszechniejszego ich stosowania w samochodach i motocyklach oraz udoskonalania konstrukcji dzięki możliwościom, jakie otwierają najnowsze technologie – w tym druk 3D.

Rynek zacisków hamulcowych jest więc bezpieczną wyspą na oceanie wzburzonym przez trend zastępowania samochodów z konwencjonalnym napędem pojazdami hybrydowymi i elektrycznymi. Zmierzch silników spalinowych nie powinien znacząco wpłynąć na producentów powszechnie dziś stosowanych układów hamulcowych.

– Co prawda układ napędowy pojazdów o niekonwencjonalnym zasilaniu wymusza częstsze hamowanie silnikiem, co prowadzi do mniejszego zużycia podzespołów układu hamulcowego, nie powinno to jednak wpłynąć na sprzedaż tych elementów na globalnym rynku części zamiennych, zwłaszcza w perspektywie najbliższych dziesięciu lat – ocenia Grzegorz Nowaczyk z firmy Lauber.

Ekologiczne podejście na rynku części

Jak wiemy, w motoryzacji ogromne znaczenie ma dziś ekologiczne podejście do produkcji i eksploatacji samochodu. Coraz większą przychylnością władz Unii Europejskiej cieszą się firmy zajmujące się regeneracją części. Przygotowanie podzespołów do ponownego użycia wymaga mniejszego nakładu energii i wykorzystania surowców niż produkcja nowych. Regenerowane części są atrakcyjne również dla nabywców. Nie tylko ze względów ekologicznych, ale także cenowych i jakościowych. Profesjonalnie wykonana fabryczna regeneracja przywraca podzespołom pełną funkcjonalność i trwałość zbliżoną do nowych części stosowanych na pierwszy montaż w samochodach.

W Polsce profesjonalną regeneracją części zajmuje się kilka przedsiębiorstw, z których za najbardziej rozpoznawalną uchodzi Lauber. W swojej fabryce w Słupsku regeneruje on m.in. zaciski hamulcowe, pompy wspomagania kierownicy, wtryskiwacze common rail czy alternatory i rozruszniki. Przedstawiciele firmy nie mają wątpliwości, że w najbliższych latach rynek regeneracji części będzie przeżywał rozkwit.

– Części poddane fabrycznej regeneracji uchodzą dziś w Europie za produkty pełnowartościowe. Współczesne metody produkcji pozwalają odtworzyć pierwotną jakość podzespołów przy zachowaniu jak największej liczby elementów zastosowanych na pierwszy montaż – mówi Grzegorz Nowaczyk. *– Dużej szansy rozwoju upatrujemy w segmencie zacisków hamulcowych, które już dziś są bardzo popularne na rynku części zamiennych, a wraz z rozrostem parku pojazdów zapotrzebowanie będzie wzrastać. Zwłaszcza w naszym kraju, gdzie znaczna część pojazdów to auta używane, sprowadzone z zagranicy, często ze znacznym przebiegiem. Warto pamiętać o tym, że w zaciski wyposażone są także auta hybrydowe i elektryczne, które będą zwiększać swój udział w polskim rynku.*

Atuty regenerowanych zacisków

Tajemnicą poliszynela jest fakt, że podzespoły stosowane na pierwszy montaż w pojazdach charakteryzują się wyższą trwałością niż zamienniki dostępne na rynku wtórnym. W tym kontekście wybór regenerowanych pierwszomontażowych części może okazać się lepszą alternatywą dla fabrycznie nowych podzespołów, nawet z wyższej półki cenowej. Części, takie jak zaciski hamulcowe, nie powinny być wymieniane częściej niż raz w czasie całego cyklu eksploatacji samochodu. Wybór odpowiedniej jakości produktu jest zatem kwestią kluczową.