



# Regenerowane zawory recyrkulacji spalin (EGR)

„Ze starego nowe” to nie zawsze prawda

## Regeneracja regeneracji nierówna.

Regeneracja części samochodowych, określana też pojęciem „remanufacturing” czy krótko „reman”, to ciągle rosnący segment rynku. W ramach obserwacji rynku zauważyliśmy jednak wadliwie regenerowane zawory recyrkulacji spalin (zawory EGR).

Nawet jeśli ich ceny są niższe, a regeneracja oszczędza zasoby surowcowe, stosowanie tanich części regenerowanych może się ostatecznie okazać znacznie droższe.

## Wyczyszczenie i polakierowanie to za mało.

W najgorszym przypadku stare zawory EGR są tylko czyszczone i lakierowane.

W efekcie sprawiają wrażenie wysokiej jakości, ale wrażenie to nic nie mówi o sprawności zaworu EGR (rysunek 1).

Agresywne materiały czyszczące mogą uszkodzić elektronikę i cewkę.

Z reguły regeneruje się starsze modele, tzn. takie, w których nie zastosowano jeszcze najnowszych rozwiązań technicznych.



Rysunek 1: Polakierowany zawór EGR (strzałka) wygląda jak nowy – ale taki nie jest.

Rysunek 2: Podczas regeneracji nawiercono korpus cewki, wyjęto jej elementy wewnętrzne i wyczyszczono. Po ponownym zmontowaniu otwór został zaklejony i przykryty naklejką.

Przy wyjmowaniu mogło dojść do uszkodzenia cewki i twornika. Przez otwór mogła się dostać woda, co mogło spowodować uszkodzenie.



Rysunek 2: Ten otwór (strzałka) mógł spowodować wdarcie się wody i awarię.



Regenerowane części różnych generacji zaworów EGR są często uzupełniane komponentami wykonanymi samodzielnie przez zakład regenerujący. Wskutek tego regenerowane zawory EGR mogą nie być przystosowane do przewidzianego zastosowania w pojeździe albo powodować problemy.

Zadaniem specjalnie ukształtowanego, oryginalnego gniazda zaworu jest na przykład zapewnienie szczelnego zamknięcia.

Jeśli, jak na rysunku 4, talerz zaworu zostanie zastąpiony zwykłą tarczą, uszczelnienie nie będzie już zapewnione. Spaliny będą recyrkulowane w sposób niekontrolowany. Skutkiem może być nierówna praca silnika na biegu jałowym, brak przyspieszenia, a nawet przechodzenie w tryb awaryjny.

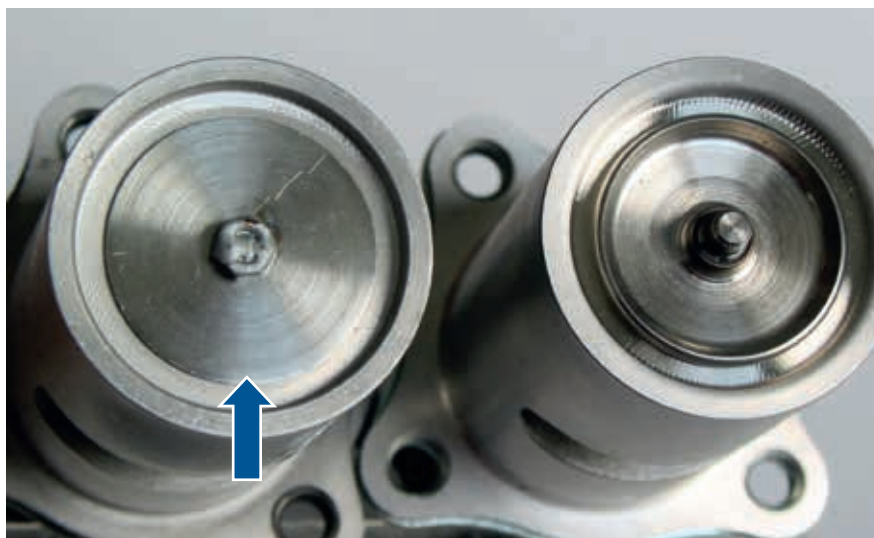
Obudowy cewek, zoptymalizowane specjalnie pod kątem odprowadzania ciepła, zostały zastąpione zwykłymi elementami obrotowymi (rysunek 5). Charakterystyka dołączona do zregenerowanego zaworu EGR mówi coś tylko o stanie cewki, ale nie o parametrach przepływu czy szczelności zaworu.

Części te mogły być uszkodzone jeszcze przed regeneracją, przy demontażu z pojazdu.

Prawidłowa regeneracja jest możliwa tylko przez wymianę zużytych albo uszkodzonych części na nowe części o jakości OE – wyczyszczenie i polakierowanie nie wystarcza.



Rysunek 3: Nieszczelne gniazdo zaworu (strzałka) powoduje problemy.



Rysunek 4: Przyspawana tarcza blaszana (strzałka) nie może zastąpić specjalnie wyprofilowanego gniazda zaworu.

**Oszczędność może być droga.**

Zalecamy używanie wyłącznie nowych zaworów EGR.

Korzystną różnicę ceny między regenerowanymi i nowymi zaworami EGR często niweluje skrócona żywotność eksploatacyjna, a więc wyższy koszt obsługi warsztatowej.

**Wskazówka:**

Nie udzielamy gwarancji na części regenerowane przez osoby trzecie, nawet jeżeli pochodzą one pierwotnie od firmy PIERBURG.



Rysunek 5: Oryginalny korpus cewki został zastąpiony zwykłą częścią obrotową (strzałka).