



TRW

Centra R&D w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce (cz. 2)

W poprzednim wydaniu przedstawiliśmy ośrodki badawczo-rozwojowe w Polsce, należące do koncernów Delphi, Faurecia, Tenneco oraz BeijingWest Industries. Obecnie prezentujemy kolejne wraz z informacją o centrach w innych krajach Europy Środkowo-Wschodniej.

TRW

Centrum Inżynieryjne TRW zostało utworzone w listopadzie 2004 roku, bezpośrednio przy fabryce poduszek i w pobliżu fabryki pasów bezpieczeństwa, istniejących już kilka lat wcześniej.

Do decyzji o powstaniu centrum w obecnej lokalizacji przyczyniły się dobre doświadczenia firmy we współpracy z inżynierami obu fabryk TRW, zaangażowanie, motywacja i niższy koszt pracy polskich pracowników oraz istniejąca w Częstochowie infrastruktura firmy.

Motorem rozwoju w branży bezpieczeństwa są rosnące wymagania prawne, dotyczące ochrony pasażera podczas wypadku, co bezpośrednio przekłada się na ilość rannych i zabitych na drogach. Klienci chcą mieć produkty, które oprócz tradycyjnych funkcji będą miały nowe rozwiązania. Cena wyrobu musi być konkurencyjna, istotną cechą wyrobu jest także jego waga. Zadaniem CEC (Częstochowa Engineering Center) jest przygotowywanie i wdrażanie projektów nowych rozwiązań w zakresie samochodowych systemów bezpieczeństwa: pasów bezpieczeństwa, poduszek powietrznych, układów kierowniczych, elektroniki samochodowej

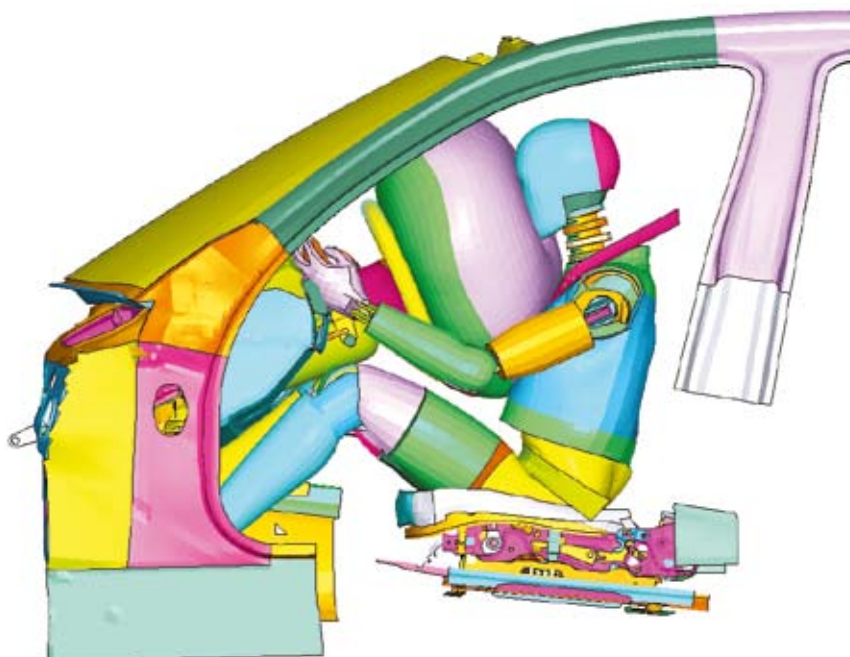
Centrum współpracuje bezpośrednio z ośrodkami R&D w Niemczech i USA. Pracownicy Centrum wykonują swoje zadania w międzynarodowych zespołach, w których

pracują nad globalnymi rozwiązaniami dla TRW. Wiąże się to z częstymi pobytami pracowników w tych lokalizacjach. W tej chwili centrum zatrudnia ok. 170 inżynierów i składa się z dwóch zasadniczych działów:

Dział Mechaniczny

Grupa Core Engineering zajmuje się projektowaniem komponentów i innowacyjnych systemów bezpieczeństwa. Wszystkie te części muszą spełniać wymogi technologii wytwarzania oraz wymagania prawne rynku europejskiego lub amerykańskiego. Muszą także odpowiadać wymaganiom indywidualnych klientów oraz zapewnić największą ochronę pasażerowi, która jest weryfikowana ilością gwiazdek przyznawanych w testach NCAP (badanie bezpieczeństwa nowych samochodów). Cały system musi być w pełni funkcjonalny, a czasami oferować nowe funkcje dla wymagających klientów. Dodatkowo musi mieć zwartą konstrukcję, małą wagę i niską cenę. Wszystkie te wymagania trudno ze sobą pogodzić, a znalezienie kompromisu jest zadaniem inżynierów z tej grupy.

Grupa Customer Design ma za zadanie dopasowanie istniejących technologii do pojazdu klienta, projektowanie takich części, jak np. zaczepy, a ostatecznie wykonanie końcowego rysunku wyrobu gotowego, który jest wydawany na linię produkcyjną. Nowe systemy są proponowane jako gotowe rozwiązania klientowi przez dział Inżynierii Aplikacji. Ich



zadaniem jest również przedstawienie technicznej zawartości klientowi, wymiana informacji oraz czuwanie nad wprowadzaniem zmian inżynieryjnych w bieżącej produkcji.

Działami wspomagającymi są: Prototypownia i dział Symulacji, mający coraz większe znaczenie w projektowaniu, ze względu na obniżenie kosztów przez komputerowe badanie funkcji wyrobu. Dział ten używa specjalistycznego oprogramowania do sprawdzenia parametrów materiału, prób wytrzymałościowych albo funkcji, na przykład, czy nowy zwiacz pasów i poduszka powietrzna zapewnią pasażerowi należytą ochronę.

Dział Elektroniczny

Centrum Inżynieryjne Elektroniki w Częstochowie zajmuje się głównie badaniami i rozwojem w obszarze pasywnych systemów bezpieczeństwa. Są to przede wszystkim elektroniczne moduły poduszek powietrznych, systemy kontroli trakcji, jak również elektroniczne systemy napinaczy pasów bezpieczeństwa. Zakres prac jest bardzo szeroki i obejmuje praktycznie wszystkie fazy rozwoju produktu, od wypracowania koncepcji, aż po zwolnienie produktu. Dział elektroniczny zajmuje się projektowaniem modułów elektronicznych – od płytki elektronicznej i elementów elektronicz-

AUTOR



Ewa Jakubowska

Redaktor współpracujący
AutomotiveSuppliers.pl

TRW Polska

