

# NIE TYLKO BRZMIENIE

**Dla wielu przygoda z tuningiem zaczyna się od wymiany tłumika. Dla niektórych to jedyna przeróbka, jakiej dokonują w samochodach. W każdym razie zmiana tego elementu, choć wydaje się jedną z najprostszych, wymaga wiedzy i profesjonalnego podejścia.**

WOJCIECH WIECZOREK (TEKST I ZDJĘCIA)

Zjawisko tuningu w Europie Zachodniej, Japonii i USA istnieje już od wielu lat. Przez ten czas powstały wyspecjalizowane firmy zajmujące się przeróbkami samochodów oraz produkcją akcesoriów. W Polsce tuning na dużą skalę istnieje od niedawna. Ponieważ cieszy się coraz większym powodzeniem, na naszym rynku można także znaleźć wiele elementów potrzebnych do podrasowania samochodów.

**OFERTA JEDNAK** jest bardzo różnicowana. Dostać możemy produkty renomowanych firm zachodnich oraz nasze polskie. Niektóre produkują akcesoria na światowym poziomie, inne dają swoim klientom tańsze, lecz dużo gorsze produkty. Dotyczy to również sportowych tłumików.

Możemy rozróżnić dwa rodzaje produktów. Dedykowane do konkretnych modeli samochodów i uniwersalne. Po przeanalizowaniu tematu okazuje się, że właśnie dedykowane są o wiele lepsze.

Stare porzekadło mówi, że jeśli coś jest do wszystkiego, to tak naprawdę jest do niczego. Problem pojawia się

już przy montażu. Przy uniwersalnym produkcie za każdym razem w każdym samochodzie należy przerabiać mocowania, co sprawia, że cały proces jest o wiele bardziej czasochłonny i pracochłonny.

**NAWET JEŚLI** sami zajmemy się dopasowaniem, lepiej dobrze zastanowić się, czy w czasie, który potrzebujemy na przerobienie mocowań i dopasowanie tłumika, nie zarobiliśmy więcej pieniędzy niż zaoszczędzimy na tańszej części.

W przypadku uniwersalnego tłumika może dojść do obijania układu wydechowego o podwozie na wybojach lub niepożądanego przesuwania się układu spowodowanego ruchami jednostki napędowej, a nie ma możliwości sprawdzenia tego na warsztatowym kanale. Często należy dokonać przeróbek haków, a nawet układu dolotowego. Dodatkowo zawsze spawanie w miejscu, gdzie przebiegają przewody hamulcowe i paliwowe, wiąże się z ryzykiem.

Montażowi dedykowanego tłumika mielibyśmy okazać przyrzeczenie w warsztacie firmy Ulter Sport.

Sama czynność zajmuje dosłownie

kilka minut i nie wymaga żadnych przeróbek czy specjalistycznych narzędzi, nie wspominając o spawaniu czy użyciu szlifarki. Z tą czynnością poradzi sobie nawet średnio zdolny mechanik i z pewnością zrobi to dobrze.

Montaż elementu to jedno, na tym nie koniec. Tłumik jest częścią układu napędowego i opór, który stawia przepływającym spalinom, ma bezpośredni wpływ na pracę silnika. Stosując więc odpowiedni tłumik, można poprawić parametry motoru. Jest to możliwe, ponieważ producenci opracowują seryjne układy wydechowe pod kątem uzyskania jak najmniejszego hałasu.

**TŁUMIK DEDYKOWANY** od tłumika uniwersalnego różni się konstrukcją, która jest dostosowana do konkretnego modelu samochodu. Tłumik taki jest budowany z myślą o danym modelu, z uwzględnieniem charakterystyki silników w nim stosowanych oraz badania na konkretnym samochodzie.

Bardzo ważny jest fakt, że zgodnie z przepisami jedynie tłumik dedykowany może zostać poddany badaniom homologacyjnym. Nie każdy zdaje sobie sprawę, że żaden element uniwersalny



Końcowy odcinek układu wydechowego, czyli tłumik i rura w standardowym wydaniu, za chwilę zostanie zamieniona na sportowy wydech



Jedna skromna rura zostanie zastąpiona czterema sportowymi wylotami ze stali nierdzewnej. Podkreślił to jeszcze klasyczny już styl CRX-a



Demontaż nie należy do skomplikowanych i czasochłonnych zajęć. Dodatkowa para rąk przyda się, kiedy odkręcimy tłumik



Seryjny tłumik ma przede wszystkim zapewnić cichą pracę samochodu. Jednak dużo lepiej brzmi sportowy układ wydechowy

→ nie może zostać homologowany, a więc stosowanie elementów uniwersalnych nie daje ani gwarancji bezpieczeństwa, ani gwarancji poprawności konstrukcji. Element uniwersalny w niektórych przypadkach może spowodować pogorszenie parametrów silnika, a co za tym idzie – również osiągiw samochodu.

**PRZEPISY** homologacyjne dotyczące części zamiennych zostały stworzone po to, aby zagwarantować użytkownikom samochodów bezpieczeństwo oraz zgodność tych części pod względem ich działania, z elementami oryginalnie stosowanymi przez producenta w pierwszym montażu.

W przypadku tłumików świadectwo homologacji jest więc potwierdzeniem poprawności konstrukcji, związanej z zapewnieniem odpowiedniego poziomu przeciwcisnień, co gwarantuje poprawność działania silnika.

Element poddawany badaniom homologacyjnym jest szczegółowo sprawdzany nie tylko pod kątem poziomu przeciwcisnień, ale jest także poddawany badaniom wytrzymałościowym, w celu sprawdzenia jego trwałości. Badania homologacyjne obejmują również sprawdzenie poziomu hałasu emitowanego przez samochód po zastosowaniu badanego tłumika w układzie.

**KORZYŚCI ZWIĄZANE** z stosowaniem tłumików homologowanych są bardzo duże. Klient ma pewność, że tłumik taki jest elementem wysokiej jakości, niezagrażającym bezpieczeństwu oraz odpowiednio trwałym.

Od strony konstrukcyjnej tłumik taki jest odpowiednio dostosowany do samochodu, do którego jest przeznaczony, dzięki czemu klient ma gwarancję, że po zastosowaniu takiego elementu w swoim samochodzie nie wystąpią żadne problemy z pracą silnika, a ha-

łas nie wzrośnie powyżej limitów określonych normami.

Jest to o tyle ważne, że policja zwraca coraz większą uwagę na głośność, wypowiadając wojnę nieprawidłowo modyfikowanym samochodom. W przypadku zastosowania tłumika homologowanego, nawet gdy jest to tłumik typu sportowego, mamy pewność, że samochód przejdzie badania w stacji kontroli pojazdów, a policja nie zatrzyma nam dowodu rejestracyjnego.

**MOŻEMY RÓWNIEŻ** bez obaw wyjechać za granicę. Szczególnie w krajach Unii Europejskiej normy dotyczące hałasu i bezpieczeństwa są rygorystycznie przestrzegane i egzekwowane przez policję.

W przypadku zbudowanych do udziału w zawodach samochodów, które po drogach jeżdżą na lawecie, można pozwolić sobie na pewne rzeczy. Możliwe jest jednak podrasowanie auta bez widma problemów z drogowką.

Innym zagadnieniem modyfikacji jest urządzenie znane szerzej jako strumienica. Montuje się ją najczęściej zamiast katalizatora. Korzyści z jej stosowania nie są jednoznacznie potwierdzone.

Zdarza się, że po zastosowaniu w układzie strumienicy zamiast reaktora katalitycznego wystąpił przyrost mocy jednostki napędowej, jednakże zazwyczaj jest to skutkiem zwiększenia przepustowości układu poprzez usunięcie reaktora, a nie wynikiem działania strumienicy.

Należy zdawać sobie jednak sprawę z następstw, jakie może pociągać za sobą usunięcie katalizatora. Mogą wystąpić problemy związane z poprawnością pracy silnika oraz niewielki wzrost zużycia paliwa.

Zjawiska takie są najczęstsze w pojazdach wyposażonych w tak zwaną diagnostyczną sondę lambda, umiesz-

Tłumik z czterema rurami na swoim miejscu. Nie tylko poprawia wygląd, ale też wydaje rasowe dźwięki



Nowy sportowy tłumik z nierdzewki przed zamontowaniem. Poprawia on nieco pracę silnika i doskonale wygląda

czoną za katalizatorem i kontrolującą jego działanie. Aspektem znacznie mniej interesującym kierowców jest kwestia ochrony środowiska.

**TEN NIEBAGATELNY** problem jest jednak coraz poważniej traktowany przez pracowników stacji kontroli pojazdów oraz policji. Zgodnie z trendami panującymi w Unii Europejskiej użytkownicy pojazdów coraz rzadziej mogą liczyć na pobłażliwość podczas przeglądów. W związku z tym pojazdy nie spełniające limitów emisji substancji szkodliwych nie będą dopuszczane do ruchu.

Tuning ma polegać na ulepszeniu samochodu, więc trzeba robić to tak, żeby rzeczywiście efekt był lepszy. Stawiając na profesjonalizm, możemy być pewni, że nasz samochód na tym z pewnością zyska. My przede wszystkim odradzamy od kierowania się przede wszystkim ceną. Najważniejsza jest jakość. W końcu chodzi o to, aby auto było jak najlepsze. Kto chce najmniej inwestować, zadzwonił się seryjnym samochodem. ♦



Montaż dedykowanego elementu również nie stwarza problemów i trwa dosłownie chwilę. Wystarczy powiesić tłumik na wieszakach i...



...przykręcić objemkę. Obyło się bez użycia szlifierki kątownej i palnika, a samochód wiele zyskał. Nowy tłumik w kilka minut zamontowało dwóch mechaników