

TYRE AWARE

CZYLI PRAKTYCZNE INFORMACJE O OPONACH



EUROPEAN
TYRE & RUBBER
manufacturers'
association

TYRE AWARE



CZYLI PRAKTYCZNE INFORMACJE O OPONACH

Europejskie Stowarzyszenie Producentów Opon i Gumy (ang. European Tyre and Rubber Manufacturers' Association, ETRMA) jest głosem przemysłu oponiarskiego w Europie. Głównym celem stowarzyszenia jest reprezentowanie interesów producentów opon między innymi w zakresie obowiązującego ustawodawstwa w Europie i na świecie.

Stowarzyszenie ETRMA i jego członkowie dążą do redukcji wpływu opon na środowisko naturalne przy jednoczesnym zapewnieniu wysokich standardów bezpieczeństwa opon.

Organizacja składa się z firm produkcyjnych i krajowych stowarzyszeń oponiarskich dążących do umacniania branży poprzez politykę informacyjną i edukację w rozmaitych dziedzinach, takich jak gospodarka, bhp, ochrona środowiska, czy transport.

Stowarzyszenie ETRMA współpracowało z Komisją Europejską i innymi kompetentnymi instytucjami, w imieniu branży oponiarskiej, nad ułatwieniem i wprowadzeniem europejskiej etykiety na opony (ang. EU tyre label) mającej na celu zapewnienie odpowiedniego informowania konsumentów o bezpieczeństwie i innych parametrach opon.

Z myślą o promocji dobrej praktyki, Stowarzyszenie stworzyło podstawowe wytyczne i zalecenia dla sprzedawców opon i konsumentów, które przekazujemy w niniejszym pakiecie informacji. Zawiera on informacje, które umożliwią dzielenie się z konsumentami w łańcuchu wartości wiedzą o najlepszych wzorcach postępowania w zakresie transportu i magazynowania opon, ich okresie użytkowania, a także podstawowych zasadach związanych z ich bezpieczeństwem i konserwacją.

Wszystkie materiały, w tym przetłumaczone historie, wysokiej rozdzielczości zdjęcia, infografiki i przesyłane w wysokiej jakości filmy są dostępne on-line.

- Samochód osobowy Motocykl
- Samochód ciężarowy / autobus Traktor
- Lekki samochód dostawczy / van



Więcej informacji o europejskiej etykiecie na opony dowiesz się na stronie:

www.etrma.org/tyres/tyre-labelling

TRANSPORT



TRANSPORT



ROZŁADUNEK



ROZŁADUNEK



PRZECHOWYWANIE



PRZECHOWYWANIE





Jak przechowywać opony - co wolno, a czego nie wolno?



Przemysł oponiarski w Europie jest jedną z najbardziej zaawansowanych branż na świecie. Począwszy od producentów opracowujących zaawansowane opony dla samochodów osobowych i użytkowych aż po sieci specjalistycznych sprzedawców opon dostarczających i serwisujących opony, przyczynia się do utrzymania bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie.

Każda opona opuszczająca fabrykę producenta opon zrzeszonego w ETRMA jest kontrolowana zgodnie z bardzo rygorystycznymi przepisami, a następnie przewożona w optymalnych warunkach do miejsc, w których będzie montowana.

Po opuszczeniu fabryki przez oponę, producenci tracą kontrolę nad warunkami jej przechowywania. Choć opony są bardzo trwałe i odporne na większość czynników w ich otoczeniu, kwestią niezmiernie istotną jest ich magazynowanie we właściwych warunkach. Ma to na celu zapewnienie jak najlepszego stanu opony w momencie jej montażu w pojeździe.



Europejska branża oponiarska wydała kilka bardzo prostych wytycznych¹, których celem jest wsparcie sprzedawców w utrzymaniu ich cennego towaru w stanie gotowym do użycia.

Opony należy przechowywać w swobodnych warunkach, w których nie działają na nie żadne naprężenia, nie są ściskane, ani też nie są poddawane żadnym innym siłom, które mogłyby powodować ich trwałe odkształcenia. Skutecznym sposobem jest ich układanie w pozycji pionowej jedna obok drugiej na półkach. Kolejną metodą jest ich przechowywanie jedna na drugiej. Sterty jednak nie powinny być zbyt wysokie. Taki sposób przechowywania może utrudniać dostęp do opon na dole sterty, a dodatkowo może wystąpić konieczność wielokrotnego przenoszenia opony podczas jej magazynowania¹. Nie wpływa to na jakość opony, ale jest uciążliwe i czasochłonne dla pracownika, który musi co jakiś czas wyciągać oponę ze stosu. Przechowywanych w ten sposób opon nie należy umieszczać bezpośrednio na posadzce, ale na palecie lub czymś, co zaizoluje oponę zabezpieczając ją przed niewłaściwą temperaturą i ewentualną wilgocią na podłodze.

Warunki fizyczne miejsca magazynowania opony są istotne, ale nieskomplikowane. Temperatura w pomieszczeniu powinna być „pokojowa”, nie za wysoka ani nie za niska. Pomieszczenie powinno być wentylowane, a opony nie należy wystawiać na bezpośrednie działanie promieni słonecznych. W tym samym magazynie nie wolno przechowywać środków chemicznych, czyszczących, czy oleju.

Sprzedawcy mają swoje własne sposoby przechowywania opon i decydują o tym, jakie środki powinni podjąć w tym zakresie, np. układając je według producenta, czy też rozmiaru. Peter Buijs, specjalista w zakresie opon, który prowadził punkt sprzedaży w Amsterdamie, udzielił takiej rady:

„Jeśli chodzi o magazynowanie opon istnieje kilka prostych zaleceń, których możesz przestrzegać, aby opony były zawsze tam, gdzie ich potrzebujesz. Po pierwsze, dla utrzymania porządku pamiętaj o tym, aby zawsze przynosić do magazynu nowe opony zaraz po ich dostarczeniu.

Sposobem na podniesienie efektywności magazynu opon jest wdrożenie metody rotacji zapasów „pierwsze przyszło – pierwsze wyszło”.

My przechowujemy opony według producenta i rozmiaru, a także według indeksu prędkości. Niedoświadczony pracownik mógłby z łatwością pomieszać indeksy prędkości. Serwisanci opon są przeszkoleni i kontrolują opony przed ich założeniem, lecz przechowywanie opon w ten sposób może zaoszczędzić komuś czas poświęcony na powrót do stojaka i wymianę opony na właściwą.

Szkolimy także naszych pracowników z właściwego obchodzenia się z oponami. Mogą one być ciężkie i niewygodne w noszeniu, jeśli robi się to w niewłaściwy sposób. Rozsądniej jest umieszczać opony o większych rozmiarach i typu „run flat” na dolnych półkach z uwagą na to, że są najcięższe”.

Zasady przechowywania odnoszą się zarówno do nowych opon, jak i tych okresowo nieużytkowanych, np. w krajach, w których należy zmieniać opony z letnich na zimowe.

Stowarzyszenie ETRMA prosi także sprzedawców o to, aby informowali klientów o sposobie przechowywania sezonowego całego kół z oponami. Jeśli opony mają być przechowywane na feldzie jako komplet, to powinny być napompowane i najlepiej gdyby takie koła były układane jedno na drugim. Można także zawieszać takie koła na ścianie pamiętając jednak o tym, aby hak, na którym wiszą, nie uszkodził ani felgi ani opony.

¹Europejskie Stowarzyszenie Producentów Opon i Gumy (ETRMA) i Europejska Organizacja Techniczna ds. Opon i Obręczy (ETRTO)



Ten przydatny przewodnik opracowany przez ETRMA jest dostępny do pobrania, wydrukowania i umieszczenia w punktach sprzedaży opon jako wygodne przypomnienie zasad właściwego magazynowania opon.

TAK:

- ✓ Przechowywać w słabym świetle sztucznym
- ✓ Utrzymać stałą temperaturę pomieszczenia
- ✓ Przechowywać w suchym miejscu
- ✓ Przechowywać w przestronnych pomieszczeniach magazynowych
- ✓ Przechowywać zmontowane opony w pozycji pionowej, bez naprężeń
- ✓ Zapewnić odpowiednią wentylację pomieszczeń magazynowych.

NIE:

- ✗ Przechowywać w miejscu nasłonecznionym lub wystawionym na działanie silnego promieniowania ultrafioletowego
- ✗ Przechowywać w bardzo wysokiej lub bardzo niskiej temperaturze
- ✗ Przechowywać w wilgotnym lub mokrym środowisku
- ✗ Przechowywać w pobliżu urządzeń elektrycznych, które mogą wytwarzać iskry
- ✗ Przechowywać w pomieszczeniach magazynowych z rozpuszczalnikami, paliwami, smarami, chemikaliami, kwasami i środkami dezynfekującymi
- ✗ Układać lub przechowywać opony w sposób, który powoduje ich ściskanie lub trwałą deformację.

DOBRE WSKAZÓWKI DLA SERWISÓW:

- ! Przechowywać na stojakach
- ! Przechowywać według indeksu prędkości
- ! Przechowywać najczęściej zamawiane opony na łatwo dostępnych półkach
- ! Przechowywać opony o większych rozmiarach na niższych półkach
- ! Wdrożyć metodę rotacji zapasów „pierwsze przyszło – pierwsze wyszło”
- ! Zapewnić odpowiednie przeszkolenie pracowników i zapoznać ich z właściwymi procedurami obchodzenia się z oponami.

Prawidłowe przechowywanie opon

Pobierz infografikę: www.tyreaware.org/storing-tyres-correctly

ŚWIATŁO:



PRZECHOWYWAĆ w słabym świetle sztucznym

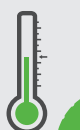


NIE PRZECHOWYWAĆ w silnym sztucznym świetle o wysokim natężeniu promieniowania UV

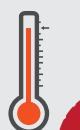


NIE PRZECHOWYWAĆ w bezpośrednim świetle słonecznym

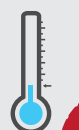
TEMPERATURA:



PRZECHOWYWAĆ w temperaturze pokojowej



NIE PRZECHOWYWAĆ w bardzo wysokiej temperaturze



NIE PRZECHOWYWAĆ w bardzo niskiej temperaturze

OTOCZENIE:



PRZECHOWYWAĆ w suchym miejscu



PRZECHOWYWAĆ w przewiewnych pomieszczeniach

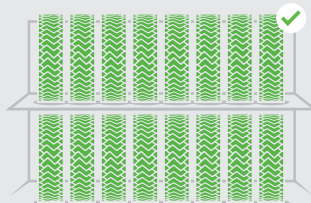


NIE PRZECHOWYWAĆ w wilgotnym lub mokrym środowisku



NIE PRZECHOWYWAĆ w pobliżu rozpuszczalników, paliw, smarów, chemikalii, kwasów i środków dezynfekujących

UŁOŻENIE:



PRZECHOWYWAĆ ustawione opony w pozycji pionowej, bez naprężeń. Wprowadzić rotację zapasów



NIE UKŁADAĆ ani NIE PRZECHOWYWAĆ w sposób, który powoduje ich ściskanie lub trwałą deformację

Fakty na temat głębokości bieżnika

Przemysł oponiarski apeluje do kierowców, aby przeprowadzali prostą kontrolę opon w swoich pojazdach w celu zapewnienia bezpieczeństwa i zgodności z wymogami prawa.



Opony są jedynym elementem styku samochodu z drogą. Przyczepność opony zależy od jej bieżnika, który wpływa na zachowanie pojazdu podczas jazdy, skręcania i hamowania. Jazda samochodem osobowym, w którym głębokość bieżnika opony jest mniejsza niż 1,6 mm, jest niebezpieczna i niezgodna z prawem. Jeśli głębokość bieżnika w samochodzie jest mniejsza, prędkość z którą auto może wpaść w poślizg spada o 40%. Jest to jedna z przyczyn, dla których oponę, w której bieżnik nie przekracza 1,6 mm, należy wymienić na nową.

Kierowcy powinni regularnie sprawdzać głębokość bieżnika w oponach korzystając z prostego sposobu, tj. wskaźników zużycia bieżnika. Wskaźniki te są wbudowane w każdą oponę. Wielu kierowców nie zdaje sobie sprawy, że nie potrzebują żadnego specjalnego sprzętu do sprawdzania swoich opon.



Wskaźnik zużycia bieżnika to gumowe uformowane wybrzuszenie znajdujące się powyżej podstawy rowka bieżnika. Oponę należy wymienić wówczas, gdy wysokość przylegającego do tego wskaźnika bieżnika zrówna się z poziomem minimalnym.

Kolejnym sposobem sprawdzenia głębokości bieżnika jest użycie monety 1 euro (2 PLN w Polsce), której zewnętrzny złoty brzeg powinien w całości znajdować się poniżej bieżnika. Należy sprawdzić wszystkie cztery opony, każdy rowek w co najmniej dwóch punktach.

W celu maksymalizacji parametrów funkcjonalno-użytkowych i bezpieczeństwa kierowcy muszą przestrzegać unijnych przepisów w zakresie bieżnika opon. Przepisy poszczególnych krajów dotyczące głębokości bieżnika w oponach zimowych mogą się różnić.

Ponadto, koniecznie trzeba przeprowadzać regularne oględziny w celu sprawdzenia, czy głębokość bieżnika mieści się w określonych przepisami limitach. Należy również pamiętać o utrzymywaniu ciśnienia w oponach na określonym poziomie zgodnie z zaleceniami producentów samochodów.



Więcej informacji uzyskasz na stronie:

www.tyreaware.org/tread-depth

Prawidłowe ciśnienie w oponach



Na osiągi i żywotność opony wpływa wiele różnych czynników. Przemysł oponiarski w Europie zachęca konsumentów do doceniania i rozumienia znaczenia właściwie napompowanych opon.

Prawidłowo napompowane opony charakteryzują się znacznie wyższym poziomem bezpieczeństwa, co przyczynia się do bardziej ekonomicznej i przyjaznej dla środowiska jazdy. Zalecane ciśnienie w oponach podawane jest przez producentów pojazdów. Informację na ten temat można znaleźć w kilku miejscach w samochodzie. Zachęcamy sprzedawców do odpowiedniego informowania użytkowników o prawidłowym ciśnieniu w oponach.

Nieprawidłowe ciśnienie w oponach, w szczególności ich niedopompowanie, może na wiele sposobów mieć negatywny wpływ na oponę. Nieodpowiednie ciśnienie w oponach może:

- Zmniejszyć przyczepność do drogi
- Powodować nieregularne zużycie opon
- Zniszczyć oponę od wewnątrz
- Powodować uszkodzenie opony
- Powodować przegrzanie opony
- Skrócić okres użytkowania opony
- Wydłużyć drogę hamowania

Istnieją pewne czynniki, takie jak przeciążenie i nadmierna prędkość na zakrętach, które będą powodować dalsze uszkodzenia opony i ostatecznie prowadzić do jej zniszczenia.

Także nadmierne ciśnienie w oponie może zwiększać jej podatność na uszkodzenie. Zachęca się kierowców, by pamiętali, że przenikanie gazów, zmiany pogody, uszkodzenie obręczy, wentyla lub opony może powodować zmianę ciśnienia w oponie.

Aby zapewnić odpowiednie osiągi użytkowe opon sugerujemy, by kierowcy sprawdzali ich ciśnienie co najmniej raz w miesiącu za pomocą skalibrowanego manometru. Opony można napompować u sprzedawców, w serwisach samochodowych, czy na stacjach benzynowych. Najlepiej, gdy ciśnienie jest sprawdzane przed rozpoczęciem jazdy, gdyż rozgrzanie opon zmienia odczyt.

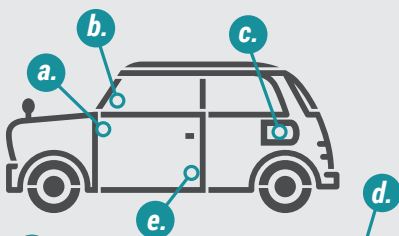
Kierowcy muszą uwzględnić rzeczywiste obciążenie pojazdu, zgodnie z informacjami podawanymi w instrukcji obsługi samochodu oraz po wewnętrznej stronie drzwi samochodu lub klapki wlewu paliwa albo w schowku.

System monitorowania ciśnienia w oponach (ang. tyre pressure monitoring system, TPMS) jest cennym urządzeniem które zmniejsza ryzyko jazdy z niedopompowanymi oponami, ostrzegając kierowców o zmianie ciśnienia.

System TPMS jest obowiązkowo montowany w nowych samochodach w UE, a branża oponiarska z entuzjazmem przyjęła informację o rozszerzeniu tego obowiązku na samochody użytkowe.

Stowarzyszenie ETRMA sugeruje kierowcom odpowiednie sprawdzanie ciśnienia w ich oponach w celu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa na drogach oraz zwiększenia skuteczności i okresu użytkowania opon.

Gdzie można znaleźć informacje na temat prawidłowego ciśnienia opon w Twoim samochodzie:



- a.** W schowku
- b.** Lampka ostrzegawcza ciśnienia na desce rozdzielczej
- c.** Po wewnętrznej stronie klapki wlewu paliwa
- d.** W instrukcji obsługi samochodu
- e.** Po wewnętrznej stronie drzwi samochodu



Znaczenie i korzyści wynikające z prawidłowo napompowanych opon łatwo jest zademonstrować przy użyciu taczki. Mocno obciążoną taczka łatwo jest pchać, jeśli jej opony są odpowiednio napompowane. Dużo trudniej jest sterować i manewrować taczka wówczas, gdy opony są niedopompowane. Więcej informacji uzyskasz na stronie:

www.tyreaware.org/correct-inflation

Sprawdź, jeśli uważasz, że coś jest nie tak - nie ignoruj żadnego uderzenia ani wyboju



Większość kierowców zna to uczucie, ten dźwięk lub drgania, gdy koło najedzie na dziurę w jezdni lub wybój.

Rozsądny kierowca zjedzie na bok, gdy tylko to będzie możliwe i bezpieczne, by sprawdzić, czy opona nie uległa uszkodzeniu. W przypadku poważnego uderzenia, oponę należy jak najszybciej zdemontować i sprawdzić w specjalistycznym warsztacie. Oczywiście lepiej, gdy kierowca uważa na drodze, jedzie ostrożnie i zwraca uwagę na większe kamienie i dziury w jezdni.

Niektóre uszkodzenia widać od razu, takie jak na przykład wybrzuszenia boku opony czy nacięcia na jej powierzchni. Ale zderzenie z krawężnikiem, najechanie na dziurę w jezdni, czy większy kamień może także spowodować uszkodzenia wewnętrzne, które podobnie jak widoczne uszkodzenia, mogą stanowić duże ryzyko dla bezpieczeństwa. Najechanie na dziurę w jezdni czy wybój może stać się przyczyną wielu problemów z kołem i oponą. Pierwsze uderzenie może spowodować uszkodzenie felgi, a także pęknięcia i wybrzuszenia na oponie.

Branża oponiarska zaleca, by kierowcy wyruszali na drogę z rozwagą.



Aby uniknąć uszkodzeń przy wjechaniu w dziurę, kierowca powinien zawsze:

Zachować czujność



Zachować bezpieczny odstęp od samochodu, który jedzie się przed Tobą



Uważać na innych kierowców i pieszych przed zmianą kierunku jazdy, aby uniknąć najechania na dziurę w jezdni, czy wybój



Zawsze kontrolować prędkość



Unikać niepotrzebnego hamowania



Pamiętać o prawidłowym trzymaniu kierownicy w celu zachowania maksymalnej kontroli



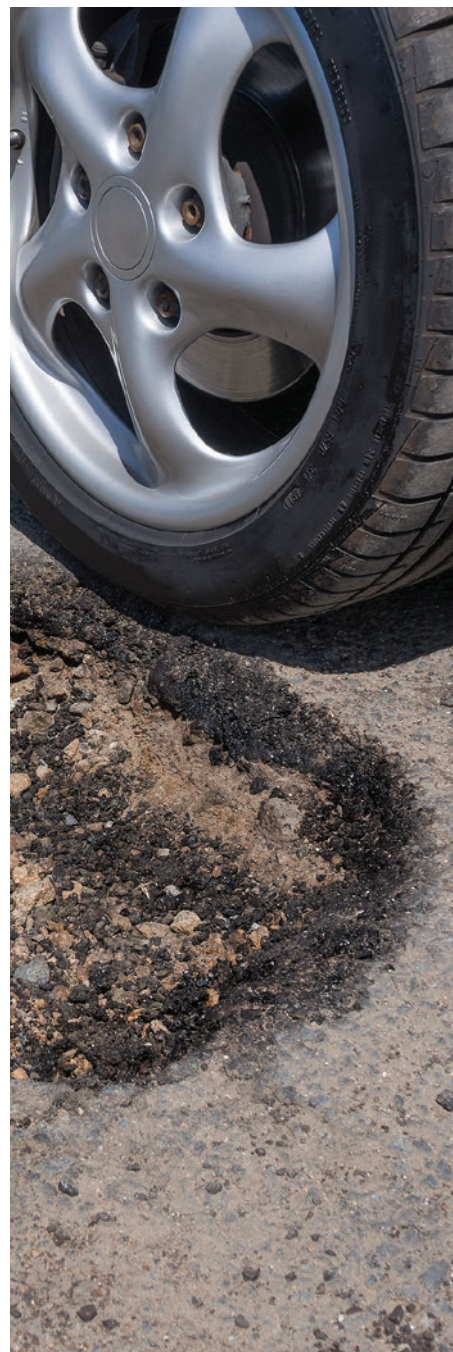
Regularnie sprawdzać ciśnienie w oponach. Informację na temat prawidłowego ciśnienia w oponach znaleźć można po wewnętrznej stronie klapki wlewu paliwa, w instrukcji pojazdu i/lub po wewnętrznej stronie drzwi samochodu.



Ale bądźmy realistami. Rzadko który kierowca nigdy nie miał powodów do zmartwień. Najistotniejsze jest, by działać odpowiedzialnie w takich przypadkach i zachować bezpieczeństwo



Pytać eksperta.



Więcej informacji uzyskasz na stronie:

www.tyreaware.org/bumps-and-potholes





Opony zimowe pod lupą

W niektórych krajach Europy znaczną uwagę poświęca się warunkom zimowym. Niskie temperatury, obfite opady śniegu i oblodzone drogi sprawiają, że wzrasta konieczność wymiany opon na zimowe. Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego zdecydowanie zaleca stosowanie opon zimowych ułatwiających kierowcom jazdę w niebezpiecznych zimowych warunkach.

Istnieją znaczne i skomplikowane różnice pomiędzy oponami zimowymi i letnimi, które umożliwiają pojazdowi łatwiejszą i bezpieczniejszą jazdę po oblodzonych i mokrych drogach. Opony zimowe reprezentują segment produktów charakteryzujący się specjalną konstrukcją mającą na celu zapewnienie optymalnego zachowania podczas jazdy po śniegu, lodzie i generalnie przy obniżonych temperaturach

Połączenie specjalnych mieszanek i wzorów bieżnika zaprojektowanych wyłącznie z myślą o trudnych warunkach zimowych znacząco poprawia przyczepność takiej opony. Statystyki zdecydowanie przemawiają za zmianą opon na zimowe w odpowiednich warunkach pogodowych.

W 2009 roku belgijski Komitet Narodowy, Pneuband, przeprowadził serię testów potwierdzających, że pojazd wyposażony w opony zimowe jadący z prędkością 90 km/h po mokrej nawierzchni przy temperaturze 2 °C zatrzyma się o 11 metrów bliżej niż pojazd na letnich oponach. Podczas śniegu pojazd z oponami zimowymi jadący z prędkością 50 km/h zatrzyma się o 31 metrów bliżej w porównaniu z 62 metrami w przypadku pojazdu na letnich oponach².

Poza ogólnym oznaczeniem M+S dla opon śniegowych, opony zimowe używane w warunkach zimowych muszą spełniać przynajmniej minimalne wymagania na śniegu zarówno w zakresie hamowania jak i trakcji. Gdy opona przejdzie odpowiednie testy dopiero wtedy może być oznaczona symbolem płatka śniegu na tle góry.

Kierowcy w krajach skandynawskich i w Rosji powinni wyposażyć swój pojazd w opony typu „Ice Grip” lub „Nordic”, które wytrzymują ekstremalne opady śniegu i oblodzone drogi. Są to albo opony okolicowane albo nieokolicowane, zwane także miękkimi.

Dane pochodzące z najnowszej kampanii branżowej pokazują, że stosowanie opon zimowych w samochodach osobowych może zmniejszyć liczbę wypadków spowodowanych mniejszą przyczepnością w warunkach zimowych o 46%. Aby zmaksymalizować efektywność działania i bezpieczeństwo, każde koło powinno być wyposażone w oponę zimową. Jeśli wymienia się zestaw opon tylko jednej osi na zimowe, zaleca się montaż opon zimowych na tylnej osi w celu zapewnienia kontroli i przyczepności.

Zaleca się, by kierowcy zmieniali opony na zimowe przed nadejściem zimy, aby być w pełni przygotowanym na zmianę warunków drogowych.

Europejska branża oponiarska podkreśla, że stosowanie przez kierowców opon dostosowanych do pór roku może przedłużyć okres użytkowania ich opon zimowych i letnich, a także zapewnić im większe bezpieczeństwo i skuteczność jazdy.



Więcej informacji uzyskasz na stronie:

www.tyreaware.org/winter-tyres



²Pneuband, Federauto, warunki przeprowadzenia testu: Continental, VW Golf, 205/55R16, prędkość hamowania 50>0 km/h, -5 °C, 2009



Fakty i dane na temat czasu użytkowania opon

Opony nie są żywnością i dlatego nie mają „daty przydatności”. Warunki użytkowania opony, takie jak obciążenie, prędkość, ciśnienie w oponach, warunki drogowe i uszkodzenia, będą miały wpływ na jej okres użytkowania. Parametry funkcjonalno-użytkowe opony w czasie zależą też od sposobu przechowywania opony, np. temperatury, wilgotności, czy położenia.



Na trwałość opony wpływają warunki jej użytkowania. Ponieważ te warunki znacznie się różnią, dokładne przewidywanie przez producenta okresu użytkowania opony jest niemożliwe. Choć im starsza opona, tym większe prawdopodobieństwo konieczności jej wymiany z uwagi na warunki użytkowania lub po prostu zużyciu.

Zarówno sprzedawcy opon, jak i kierowcy odgrywają istotną rolę w zapewnieniu bezpiecznego użytkowania opon. Istnieje wiele sposobów wydłużania żywotności opony i kontroli bezpieczeństwa jej użytkowania.

Opony należy wymienić, jeśli zużycie bieżnika przekracza wartość dopuszczalną określoną przepisami unijnymi, gdy wykazuje ślady nacięć, pęknięć, wybrzuszeń, czy uszkodzeń spowodowanych słońcem; lub też, jeśli widać na niej oznaki niewłaściwego użytkowania, jak niedopompowanie lub przeciążenie.

Ponieważ opony są mocno eksploatowane, zaleca się poddawanie regularnym przeglądom wszystkich opon (w tym zapasowych) w samochodach, motocyklach, samochodach dostawczych, przyczepach kempingowych, samochodach ciężarowych i ich naczepach oraz w traktorach. Branża oponiarska podkreśla rolę użytkownika w dbaniu opony i ich konserwacji. Opona odpowiednio użytkowana to opona trwałą.

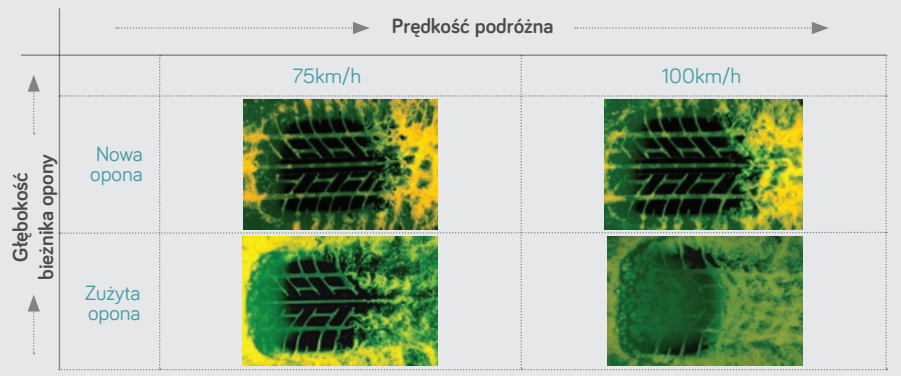
Branża zaleca konsumentom comiesięczną kontrolę opon poprzez sprawdzanie ciśnienia w oponach i zużycia bieżnika, jak również okresową rotację oraz wyważanie i ustawianie geometrii kół. Użytkownicy powinni także dokonywać oględzin szukając oznak konieczności wymiany opony.

Te zalecenia i wytyczne nie zabezpieczą przed wystąpieniem wewnętrznego, niewykrywalnego zjawiska w oponie, które będzie uniemożliwiać jej dalsze użytkowanie.

Kierowcy powinni także zwracać uwagę na zwiększone natężenie hałasu lub wibracji, gdyż mogą one wskazywać na potrzebę wymiany opony lub mechaniczne zużycie mogące spowodować problemy.

Producenci pojazdów i opon współpracują przy tworzeniu produktów charakteryzujących się dobrym i bezpiecznym okresem użytkowania poprzez stosowanie coraz bardziej skomplikowanych technologii. W celu zapewnienia skutecznego funkcjonowania zarówno pojazdu, jak i jego opon w dłuższym okresie niezmiernie ważna jest ich konserwacja.

Jaka jest powierzchnia styku Twojej opony z drogą przy 1mm wody



Więcej informacji uzyskasz na stronie:

www.tyreaware.org/service-life



Fakty na temat koła zapasowego - dlaczego konserwacja Twojego koła zapasowego jest tak ważna.

Europejska branża oponiarska apeluje do kierowców, aby nie zapominali o swoich kołach zapasowych i regularnie sprawdzali ich ogólny stan. Posiadanie koła zapasowego ma inne znaczenie w przypadku, gdy złapiesz gumę, co stanowi krótkotrwałą niedogodność, niż gdy masz pojazd, w którym spędzasz godziny na jeździe terenowej.

Kiedyś koła zapasowe były identyczne i wymienne z kołami jezdnyymi. Większość producentów pojazdów coraz częściej dostarcza koła zapasowe różniące się wyglądem i rozmiarem od normalnych kół.

Dla tych „awaryjnych” kół zapasowych określone są zwykle pewne ograniczenia co do prędkości i długości jazdy. Informacje na ten temat podawane są na samym kole.

Zwykle limit prędkości wynosi 80 km/h, gdyż niedopasowane koło może negatywnie wpływać na prowadzenie samochodu i jego dynamikę, w szczególności przy dużych prędkościach.

Mogą także występować ograniczenia co do pozycji montażu koła zapasowego w pojeździe, a także maksymalnej odległości, jaką można przebyć na tym kole. Coraz częściej także producenci samochodów w ogóle nie dołączają koła zapasowego. Wszystkie tymczasowe koła zapasowe służą jedynie do awaryjnej wymiany i dojechania do warsztatu samochodowego.

Coraz częściej samochody nie są wyposażane w koła zapasowe, ale alternatywnie stosuje się opony typu „run flat” lub opony z wbudowanymi masami uszczelniającymi.

Kierowcy powinni zwracać uwagę na to, w co wyposażony został ich pojazd, aby być przygotowanym na wszelkie sytuacje awaryjne.

Ważne jest, aby po przebicium opony niezwłocznie ją naprawić lub wymienić oraz poprosić sprzedawcę opon o poradę w sprawie rotacji kół w pojeździe.

Posiadanie koła zapasowego jest nie tylko dobrą praktyką, ale to także mądre posunięcie zabezpieczające przed byciem unieruchomionym na poboczu drogi. Niektóre firmy pomocy drogowej pobierają dodatkową opłatę od kierowców, którzy nie mają zdolnego do użytku koła zapasowego po wezwaniu do awarii pojazdu z powodu przebicia opony.



Sposoby dokładnego kontrolowania opon przez kierowców?

Każdy kierowca powinien przeprowadzać oględziny swoich opon, głębokości bieżnika i ciśnienia w oponach w celu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa jazdy i najwyższych parametrów funkcjonalno-użytkowych opony.

Głębokość bieżnika opony można łatwo sprawdzić patrząc na wskaźniki zużycia bieżnika umieszczone w sześciu miejscach na oponie. Dla niewtajemniczonych, wskaźnik zużycia bieżnika to gumowe wybrzuszenie znajdujące się powyżej podstawy rowka bieżnika. Oponę należy wymienić wówczas, gdy wysokość przylegającego do tego wskaźnika bieżnika zrówna się z poziomem minimalnym.

Przepisy unijne określają minimalną głębokość bieżnika w samochodach osobowych na 1,6 mm. Należy sprawdzić wszystkie rowki. Nieodpowiednia głębokość może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa. I jak zawsze, w razie jakichkolwiek wątpliwości, należy skontaktować się ze specjalistą. Kierowców zachęca się do przeprowadzania regularnych przeglądów opon w serwisie.

Kierowca powinien natychmiast skontaktować się ze specjalistą w przypadku, gdy dostrzeże jakiegokolwiek wybrzuszenia, pęknięcia, czy nacięcia odłaniające osnowę opony lub jeśli opona doznała silnego uderzenia, które mogło spowodować uszkodzenie wewnętrzne. Uderzenie w krawężnik lub najechanie na wybój, czy dziurę w drodze może wywołać uszkodzenie, które może mieć wpływ na bezpieczeństwo użytkowania opony.

Opony wykazujące oznaki pęknięcia ozonowego, czyli nieestetyczne nacięcia lub siateczkę pęknięć, należy wymienić. Kierowcy powinni regularnie sprawdzać ciśnienie w oponach. Ma to znaczenie zarówno dla ich bezpieczeństwa, jak i dla zużycia paliwa.



Kiedy należy wymienić opony na nowe?

Zakup nowego zestawu opon jest niezbędną inwestycją zapewniającą bezpieczeństwo pojazdu i maksymalizującą jego parametry funkcjonalno-użytkowe. Opony są jedynym elementem łączącym pojazd z drogą, a przez to zapewnienie bezpieczeństwa jest równoznaczne z odpowiednim użytkowaniem opon i dbałością o nie.

Dobry, właściwie konserwowany zestaw opon przyczynia się w znacznej mierze do efektywności i ekonomiki pojazdu, a korzyści związane z bezpieczeństwem przewyższają poniesione koszty. Niedokonanie wymiany zużytych, czy uszkodzonych opon może prowadzić do poważnych konsekwencji dla bezpieczeństwa.

Zarówno sprzedawcy, jak i użytkownicy odgrywają kluczową rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa opon, na które negatywnie wpłynąć może kilka czynników. Kierowcy z łatwością mogą samodzielnie przeprowadzać większość planowych konserwacji opony w okresie jej użytkowania, pojawiając się w specjalistycznych warsztatach tylko w przypadku wystąpienia problemu lub konieczności wymiany opony.

Choć współczesne opony są wytrzymałe, mogą ulec przebiciu i wówczas należy je oddać do sprawdzenia przez specjalistyczny warsztat oponiarski, w którym zostanie sprawdzone, czy przekłuta opona nadaje się do naprawy, czy też należy ją zutylizować.

Jeśli opona wykazuje jakiegokolwiek oznaki zmęczenia, nie powinna być nadal używana na drogach. Istnieje wiele czynników wpływających na żywotność opony, takich jak rodzaj pojazdu, styl jazdy, czy powierzchnia, po której opona się porusza. Kierowcy zatem powinni zachować czujność i przeprowadzać regularne kontrole.



Drogi są nieprzewidywalne, czasem usiane ostrymi odłamkami lub wybojami, które mogą uszkodzić oponę. Dlatego tak ważne jest sprawdzenie opony pod kątem ewentualnych uszkodzeń spowodowanych uderzeniem.

Nieprawidłowe lub nierównomierne zużycie opony może wskazywać na problem z geometrią lub wyważeniem kół, czy też nieprawidłowe ciśnienie w oponach. Chociaż czasem można nie zdawać sobie sprawy, że jakiś mechaniczny czynnik wpływa na oponę do czasu wystąpienia jej nieprawidłowego zużycia, to jednak zbyt dużo kosztuje tolerowanie niewłaściwego ciśnienia w oponach, które spowoduje jej zbyt szybkie lub nieodpowiednie zużycie.

Aby zapewnić jak najlepszą efektywność, należy stosować w samochodzie cztery opony tego samego typu i przestrzegać zalecanej wartości ciśnienia w przednich i tylnych kołach, a także ich obciążenia. Jest to bardzo ważne podczas zmiany opon z letnich na zimowe.

Użytkownicy powinni często sprawdzać swoje opony i dokonywać ich przeglądów w specjalistycznych warsztatach regularnie lub natychmiast po zauważeniu uszkodzenia lub oznak zmęczenia opony.

Mądrzy kierowcy wykorzystują w pełni swoje opony i samochody przeprowadzając regulacje konserwacji i oględziny, także pod kątem ich ewentualnej wymiany.

Zgodnie z unijnym prawem, minimalna głębokość bieżnika opon samochodów osobowych wynosi 1,6 mm.



Prawo unijne zapewnia regularne przeglądy samochodów osobowych, użytkowych i przyczep wprowadzając kontrole techniczne i drogowe. W czasie takich przeglądów kontrolowane są także opony.

Poniżej wymienione zostały przyczyny niedopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego³:

- Rozmiar opony, indeks nośności, znak homologacji lub indeks prędkości niezgodne z wymogami i mające wpływ na bezpieczeństwo jazdy
- Niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania
- Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych
- Opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi
- Poważne uszkodzenie lub nacięcie opony
- Widoczny lub uszkodzony kord opony
- Widoczny wskaźnik zużycia bieżnika
- Głębokość bieżnika niezgodna z wymogami
- Opona dotyka innych nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczną jazdę
- Opona obciera o inne elementy (elastyczne fartuchy przeciwbłotne)
- Opona obciera o inne elementy (bez wpływu na bezpieczną jazdę)
- Opony bieżnikowane niezgodne z wymogami
- Uszkodzona warstwa ochronna kordu
- System monitorowania ciśnienia w oponie źle działa lub opona jest wyraźnie niedopompowana
- Niedziałający system monitorowania ciśnienia w oponach.

³Dyrektywa Parlamentu Europejskiego 2014/45/UE z 3 kwietnia 2014 w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/EWG

Corporate Members

National Associations

				
BELGIUM Pneuband, Commission of tyre producers www.pneuband.be	FINLAND Rubber Manufacturers' Association of Finland www.kumiteollisuus.fi	FRANCE French Rubber and Polymer Industry Association www.lecaoutchouc.com	GERMANY Organisation of the German Manufacturers of Tyres and Technical Elastomers Products www.wdk.de	HUNGARY Hungarian Tire Association www.hta.org.hu
				
ITALY Italian Rubber Manufacturers' Association www.federazionegommaplastica.it	NETHERLANDS Dutch Rubber Manufacturers' Association www.vereniging-nvr.nl	POLAND Polish Tyre Industry Association www.pzpo.org.pl	SPAIN National Association of the Rubber Industries www.consorciocaucho.es	UK The British Tyre Manufacturers' Association www.btmauk.com



**EUROPEAN
TYRE & RUBBER
manufacturers'
association**

www.tyreaware.org
info@etrma.org
+32 2 218 49 40

TYRE AWARE