

ŚWIAT opon

MAGAZYN BRANŻY
OPONIARSKIEJ

JESIEŃ 2020
3(37)/2020
ISSN 2449-6936

NASZ RAPORT:

Opony lotnicze w czasach mocnego przyziemienia

str. 56

www.SWIATopon.info

Portal zakupowy dla branży motoryzacyjnej

Szukamy
dostawców!

- ✓ Wiodąca platforma B2B handlu oponami, felgami i częściami zamiennymi
- ✓ Ponad 40.000 zarejestrowanych klientów w całej Europie
- ✓ 100.000 zamówień dziennie



Zostań dostawcą już teraz
i sprzedawaj w całej Europie

tyre24.alzura.com

16 LAT W POLSCE - STAŁA DOSTĘPNOŚĆ - ATRAKCYJNE, NOWOCZESNE BIEŻNIKI - POZYTYWNE OPINIE
ROZPOZNAWALNA MARKA - DOSTĘPNE OPONY ZIMOWE, CAŁOROCZNE, LETNIE - ATRAKCYJNA CENA



GOODRIDE[®]
PERFORMANCE TYRES



BEZPOŚREDNI IMPORTER OPON GOODRIDE W POLSCE
HURTOWNIA OGUMIENIA BOMA
WWW.BOMA24.PL TELEFON: 32 204 97 00

PRZEDSTAWIAMY

AGRI STAR II

ZAPROJEKTOWANY DO JAZDY W PRZYSZŁOŚĆ

Długa Żywotność ✓

Wyższa Zwrotność ✓

Prędkość D (65km/h) ✓



* Warunki zastosowania

AGRI STAR II – to zupełnie nowa opona Alliance. Jako najnowsza opona radialna do ciągników na rynku, AGRI STAR II cechuje się unikalnym ułożeniem bieżnika Stratified Layer Technology (SLT) zapewniającym przedłużoną przyczepność dzięki zmieniającemu się w trakcie eksploatacji profilowi bieżnika.

 **ALLIANCE**

www.agristarll.com



Drodzy Czytelnicy

Oddajemy w Wasze ręce jesienne wydanie „Świata Opon”. Wracamy po okresie wakacyjnym, oferując aż 124 strony wiedzy i doniesień z branży oponiarskiej. Tradycyjnie nasz periodyk to przede wszystkim wywiady, w których podejmujemy istotne tematy. Rozmawiamy o europejskim rynku opon z Peterem Gulowem, wiceprezydentem Nexen Tire Europe Central & East. W ostatnich latach wzrasta popularność opon całorocznych, dlatego też sporo uwagi poświęcamy i będziemy poświęcać temu tematowi. Dyskutujemy o tym z Dominikiem Kwaczyńskim, Sales Managerem na Polskę w Nokian Tyres. Kolejny wywiad, który proponujemy, to długa rozmowa z Arkadiuszem Świątkiem, Business & Development Managerem Kumho Tire Europe GmbH. Przybliżamy historię marki, poznajemy nowości, plany firmy itd. Gorąco polecamy!

Publikujemy również standardowo „Nasz Raport”. Tym razem jest on poświęcony oponom lotniczym. W ośmiostronicowej, wyczerpującej publikacji znajdą Państwo wszystko, co dotyczy tej tematyki. Jest ona o tyle ciekawa, że pandemia, która mocno poturbowała ruch lotniczy, wpłynęła także na sektor opon przeznaczonych do samolotów. Jak ten segment rynku wygląda i czy odczuwa spadki, dowiedzą się Państwo z artykułu pt. „Opony lotnicze w czasach mocnego przyziemienia” (str. 56).

Ponadto proponujemy wiele innych tematów – od opon osobowych, poprzez ciężarowe i przemysłowe, kończąc na wyposażeniu warsztatów i tematyce związanej z TPMS.

Zajmującej lektury!
Miroslaw Giecewicz | redaktor naczelny

made in
THAILAND

6-letnia
gwarancja

WEST LAKE®

OPONY CIĘŻAROWE KLASY PREMIUM



WSR1

WDR1

WDL1

WDM1

przebiegi wyższe
od europejskich budżetówek nawet o

65%



WTR1

WSA2

WDM2

WDA2

Oficjalny dystrybutor:



www.charteropony.pl

PARTNERZY:



Zhongce Europe GmbH
Schumannstraße 27, 60325 Frankfurt am Main, Niemcy



WYDAWCA

GoldMan S.C.
Armii Krajowej 86, 83-110 Tczew
tel./faks 58 777 01 25
redakcja@swiatopon.info
www.swiatopon.info

NASZ ZESPÓŁ

DYREKTOR

Sebastian Klauz
tel. 58 777 01 25
sebastian.klauz@goldman.pl

RADAKTOR NACZELNY

Mirosław Giećewicz
tel. 58 777 01 25
miroslaw.gieciewicz@swiatopon.info

DZIENNIKARZE

Krzysztof Dulny
tel. 58 777 01 25 wew. 306
krzysztof.dulny@warsztat.pl

Rafał Dobrowolski
rafal.dobrowolski@warsztat.pl

Piotr Łukaszewicz
piotr.lukaszewicz@warsztat.pl

Grzegorz Teperek
grzegorz.tepererek@warsztat.pl

REKLAMA

Piotr Szponar
tel. 58 777 01 25 wew. 309
piotr.szponar@warsztat.pl

Mariusz Kilian
tel. 58 777 01 25 wew. 305
mariusz.kilian@warsztat.pl

Magdalena Bielawska
tel. 58 777 01 25 wew. 321
magda.bielawska@warsztat.pl

Ewa Hampel
ewa.hampel@warsztat.pl

STUDIO GRAFICZNE

Arkadiusz Grzesiński - fotoedycja
tel. 58 777 01 25 wew. 320

Anna Kałdus - skład i łamanie
annakaldus@gmail.com

KOREKTA

Krzysztof Szymczyk
korektor@pressmedia.pl

Redakcja nie odpowiada za treść reklam, ogłoszeń i tekstów sponsorowanych

70

CONTINENTAL

VECTO - dyrektywa dla
pojazdów ciężarowych
dużej ładowności



42

NEXEN TIRE

Rośnie sprzedaż
dużych opon

104

KOELNmesse

Targi hybrydowe?



46

KUMHO

KUMHO TYRES

Duże i ciekawe
wyzwania



NOKIAN TYRES

Rynek wielosezonowych
będzie rość

49

Dezent TR silver

Felga aluminiowa TR silver od Dezent z wykończeniem w kolorze srebrnym doda samochodowi sportowego stylu i wyrazistego charakteru. Wygląd robi wrażenie: pięć podwójnych ramion w postaci cienkich szprych, delikatnie wygiętych w obrębie centrum oraz rozciągających się aż do rantu obręczy. Ze względu na homologację ECE będzie idealnym dodatkiem do różnych modeli Audi, BMW i VW, a specjalna powłoka lakiernicza SRC, która pokrywa felgę, zagwarantuje jej perfekcyjną ochronę, zwłaszcza podczas zimy.



Cenne doświadczenie ekspertów w KENDA Tires Europe

Kenda ogłosiła, że w Europejskim Centrum Technicznym tego producenta zatrudnieni zostali dwaj doświadczeni eksperci. Michael Eckert dołącza do zespołu jako starszy kierownik sprzedaży, a Engin Ünal jako starszy inżynier.

Michael Eckert ma duże doświadczenie w sprzedaży i wnosi ponad 25 lat doświadczenia w pracy z największymi firmami oponiarskimi. – *Przez wiele lat pracowałem w europejskim przemyśle oponiarskim i zbudowałem silne relacje, doświadczenie w sprzedaży, rozwoju produktu i promocji marki. Z niecierpliwością czekam więc na możliwość przekazania mojej wiedzy i doświadczenia zespołowi Kenda* – mówi Eckert. – *Naszym celem jest zwiększenie udziału rynkowego Kenda w Europie, podniesienie marki na nowy poziom, poszerzenie bazy klientów i wprowadzenie zróżnicowanej oferty do naszej sieci dealerskiej. Jest to ekscytujący czas dla firmy i cieszę się, że mogę w nim uczestniczyć.*

Engin Ünal dołącza do zespołu centrum technicznego, gdzie będzie zajmował się symulacjami komputerowymi, które wcześniej świadczył m.in. dla ZF, Korean Aerospace Industries czy Ferchau Engineering.

– *Jestem bardzo podekscytowany, że mogę wnieść moje doświadczenie i umiejętności do Kenda* – mówi Engin. – *Jest to silna i ambitna firma, z różnorodnym portfolio, z którą mam przyjemność współpracować, opracowując innowacyjne rozwiązania dla wyzwań stojących przed europejskimi kierowcami.*

Witając obu nowych pracowników na pokładzie, Jimmy Yang, dyrektor zarządzający Kenda Europe, mówił: – *Cieszymy się, że ci dwaj silni gracze dołączyli do rodziny Kenda. W ramach naszego planu dalszego rozwoju na rynku europejskim to rozszerzenie naszego zespołu jeszcze bardziej wzmacnia nasze zaangażowanie w regionie, naszych dystrybutorów i naszych partnerów handlowych. Witam Michaela i Engina i jestem pewien, że osiągną wspaniałe wyniki.*

Stojaki do opon

NTools Tire Stand Mini, Normal i Max to rodzina mobilnych stojaków do składowania opon (1, 2 lub 3 poziomy). Są wytrzymałe i mobilne – usprawnią pracę każdego warsztatu/garażu, redukując potrzebę podnoszenia i przenoszenia opon w trakcie napraw, wymiany itp. Każdy z modeli wykonany jest z wytrzymałych stalowych profili pokrytych farbą proszkową. Ułożone pod kątem 45° (profil 25 × 25 × 2 mm) stabilizują odłożoną oponę na stojaku, a ta nie odkształca się podczas składowania. Skrętnie gumowane koła konstrukcji (4 × Ø 125 mm, w tym 2 z hamulcem) zapewniają dużą mobilność i łatwy transport stojaka.

Udźwig całkowity jednego poziomu wynosi 70 kg, co oznacza, że model Mini wytrzyma 70-kilogramowe obciążenie, Normal – 140 kg, a 210 kg udźwignie model Max.

Dostępne wymiary stojaków (długość, szerokość, wysokość):

- Mini: 1180 × 560 × 410 mm,
- Normal: 1180 × 560 × 1200 mm,
- Max: 1180 × 560 × 1960 mm.



AEZ Tioga titan i graphite



Ultrawtrzymała, z homologacją ECE i elegancka – oto propozycja Alcar na zimę 2020. Pięcioramienna obręcz AEZ Tioga to idealne uzupełnienie do wielu samochodów klasy średniej. Podwójne ramiona z dodatkowym delikatnym motywem na ich powierzchni w postaci cieniutkiej szprychy kończącej się na rancie felgi

wyglądają niezwykle elegancko. A dzięki powłoce SRC są także w 100% odporne na warunki zimowe.

Nowa AEZ Tioga to kolejny kamień milowy w segmencie obręczy ECE. Felga zdecydowanie doda szyku oraz sportowej elegancji najpopularniejszym samochodom średniej wielkości, takim jak Audi A3, A4, A6 i Audi Q3, BMW 3 i 5, VW Golf, VW Tiguan, Seat Tarraco, Seat Leon, Škoda Ateca, czy Škoda Karoq. Dostępna jest w rozmiarach od 17 do 19 cali.

ATG dostawcą roku

Firma Alliance Tire Group została uznana za bezpośredniego dostawcę materiałów roku przez AGCO, największego na świecie producenta maszyn rolniczych. ATG wyróżnione zostało za wyniki w zakresie kosztów, współpracy, innowacji, zarządzania relacjami z klientami, koordynacji i elastyczności. Przedstawiciele AGCO zauważyli, że Alliance – jedyny dostawca opon wyróżniony podczas wydarzenia – wykazała się skutecznością współpracy i dostosowaniem do wymogów AGCO oraz zwiększyła wydajność zakładów produkcyjnych.

Tyrexpo Asia 2021 na ożywienie gospodarki

W związku z ogólnoświatową pandemią i aktywnym poszukiwaniem platformy dla ożywienia gospodarczego, swoją ofertę przedstawiają i prezentują targi Tyrexpo Asia 2021. Wydarzenie odbędzie się w marcu 2021 roku. Organizatorzy informują, że jak dotąd ta impreza dla międzynarodowego rynku opon przyciągnęła ponad sto potwierdzonych zgłoszeń wystawienniczych.



Stoiska różnej wielkości zostały zajęte przez wiele wiodących firm na świecie, w tym Stamford Tyres International (Singapur), Deestone Corporation (Tajlandia), Goodtire Rubber Industrial (Tajwan), GB Tyres (Wielka Brytania), Sun Rubber Industry (Malezja), Service Industries (Pakistan) i Middle East Tyre Center (Zjednoczone Emiraty Arabskie). Tym, co łączy te firmy, jest chęć spotkania ze stałymi klientami, zaufanie do organizatora wystaw, chęć poszerzenia swojego wizerunku marketingowego, a finalnie – ożywienia w działalności gospodarczej.

Podczas targów planowane są specjalne konferencje biznesowe, na których aktualną sytuację rynkową omawiać będą doświadczeni eksperci. Obiekt Marina Bay Sands Conference oferuje dwie sale konferencyjne o wysokim standardzie, więc każdego dnia odbędą się dwie konferencje. Dodatkowo pierwszego dnia targów odbędą się duże wydarzenia dotyczące bieżnikowania opon i recyklingu oraz zarządzania flotą. Pozostałe tematy konferencji zostaną potwierdzone w najbliższym czasie.

Wydarzenie to jest obecnie zarządzane przez Tarsus Group, jednego z największych i najbardziej doświadczonych specjalistów ds. zarządzania wystawami na świecie.

Więcej informacji o wydarzeniu na: tyrexpoasia.com

Polerowane dwudziestki Carbonado

Destiny i Ring to nowe felgi aluminiowe marki Carbonado, oba modele o średnicy tylko 20 cali. Wykończenie – tylko BFP, czyli czarne z polerowanymi frontami. Dopasowanie rozmiarowe obejmuje przede wszystkim ponad pięćdziesiąt modeli BMW, ale będą to także auta takich marek jak Land Rover (Range Rover i Discovery), Opel Insignia, Mini, Volkswagen T5 czy Tesla (Model S i Model X). Felgi Destiny i Ring to wyroby o sprawdzonej jakości potwierdzonej certyfikatem PIMOT (Przemysłowy Instytut Motoryzacji) i prawem do znaku bezpieczeństwa B28.

Popularna na polskim rynku marka Carbonado, mimo trudnego dla branży roku, stawia na ciągły rozwój i regularnie wprowadza do oferty nowe kolekcje obręczy, których Destiny i Ring są tylko wybranym przykładem.



Więcej informacji na:
felgeo.pl

Do jazdy po trawniku i darni

O pięć nowych rozmiarów – 480/70R30, 380/70R20, 260/70R18, 480/70R28 i 340/85R28 – rozrosła się gama opon radialnych Galaxy Garden Pro, szczytujących się czołową pozycją na rynku opon do prac na trawnikach i darni. Po rozszerzeniu oferta liczy 23 rozmiary, w pełni pokrywając zapotrzebowanie na rynku małych i średnich ciągników użytkowych do upraw specjalnych, sadów, winnic, ogrodów i kształtowania krajobrazu.

Dzięki sprawdzonej konstrukcji R3+ znacznie głębszy bieżnik zapewnia niezawodną przyczepność. Jednocześnie w największym możliwym stopniu zapobiega on ugniataniu gleby i uszkodzaniu upraw czy roślin, którą to „delikatność” dodatkowo pomagają zapewnić zaokrąglone, otwarte barki opony. Stosunek bieżnika do powierzchni pustej na poziomie 49:51 zapewnia skuteczne samoczynne czyszczenie.

Zoptymalizowaną powierzchnię kontaktu z podłożem opona zawdzięcza dużej liczbie klocków bieżnika, ich ułożeniu pod ostrym kątem względem linii środkowej oraz gładkim, otwartym kanałom bieżnika.

Zakres potencjalnych zastosowań wykracza poza tereny zielone, sady i winnice: opona została również zaprojektowana do jazdy po twardych nawierzchniach, takich jak główne drogi przełotowe, w celu dojazdu do miejsc pracy i transportu zebranych produktów rolnych lub materiału, co zapewnia jej prawdziwą uniwersalność.

Dezent TR black

Aluminiowa TR black w kolorze czarnym błyszczącym to felga, w której Dezent zastosował specjalną powłokę lakierniczą SRC, gwarantującą jej perfekcyjną ochronę, niezależnie od pory roku. Dzięki homologacji ECE stanowi także idealne wykończenie do takich samochodów, jak VW, Audi czy BMW, dodatkowo w modelach ostatnich dwóch marek istnieje możliwość wymiany kapsla na oryginalny.





WinterContact™ TS 860

Kiedy nie możesz zaufać pogodzie,
zaufaj oponom

➤ Deszcz nie zatrzyma Cię przed zatrzymaniem

Kiedy droga nagle staje się śliska, dla tej opony to żadna niespodzianka. Mieszanka Cool Chili™ sprawuje się znakomicie w trakcie hamowania na mokrych nawierzchniach.

➤ Kiedy trzeba hamować, wie, jak się zachować

Prawdziwa opona zimowa sprawia, że nie zauważysz zimy. Wyposażona w opatentowaną technologię Liquid Layer Drainage™, która skraca drogę hamowania na oblodzonych nawierzchniach.

➤ Opony gotowe do wejścia w każdy zakręt

Czuj się swobodnie, przemierzając kręte, zimowe drogi. Technologia Snow Curve+ bierze zakręty na poważnie i nie ustępuje na milimetr mimo oblodzonej i zaśnieżonej nawierzchni.

Inteligentne opony Nokiana już w sprzedaży

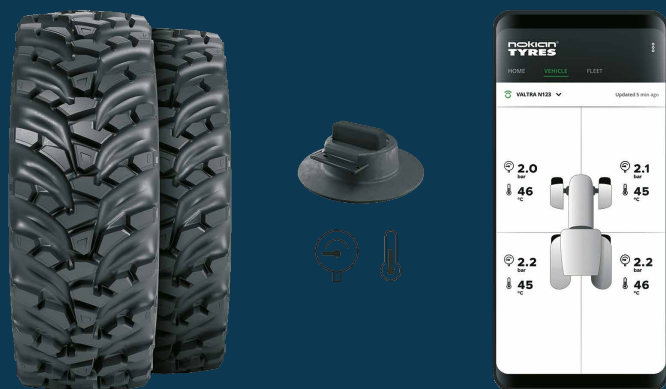
Firma Nokian Tyres zaprezentowała inteligentne opony Intuitu w listopadzie ubiegłego roku na targach Agritechnica w Hanowerze. Teraz technologia ta będzie dostępna w wybranych oponach do pojazdów rolniczych, a ich sprzedaż rozpocznie się od Finlandii.

Rozwiązanie od razu spotkało się z uznaniem przyszłych użytkowników ze względu na prostotę jego wdrożenia – aby odczytywać poziom ciśnienia i temperatury opon w smartfonie, wystarczą opony z sensorami oraz aplikacja.

– *Szczególnie entuzjastycznie podeszli do niego menedżerowie flot, którzy docenili dostępność najważniejszych danych i alarmów oraz minimalne wymagania konfiguracyjne* – komentuje Matthew Crocker, menedżer produktu w Nokian Tyres.

W obecnej fazie system Nokian Tyres Intuitu obejmuje inteligentne opony z czujnikami oraz aplikację do urządzeń mobilnych. Aby rozpocząć korzystanie z niego, wystarczy zamówić inteligentne opony i pobrać aplikację. Ogumienie rejestruje się w aplikacji, która pokazuje ich położenie, ciśnienie i temperaturę w każdym wyposażonym w nie pojeździe. Właściciele flot mogą dodawać w aplikacji dowolną liczbę kierowców i pojazdów. Dzięki temu kierowcy mogą na bieżąco otrzymywać informacje i powiadomienia o aktualnie używanym pojeździe, a menedżerowie floty zyskują lepszy wgląd w ogólny stan opon i maszyn. Rozwiązanie zapewnia też korzyści producentom maszyn ze względu na większą aktywność klientów. Istotną zaletą rejestracji opon w Intuitu jest wydłużenie gwarancji.

– *Wiedza o stanie opon pomaga w zaoszczędzeniu na kosztach paliwa i zwiększa bezpieczeństwo pracy. Cyfryzacja opon ma jednak dużo większy potencjał i pracujemy już nad wieloma świetnymi pomysłami!* – zapowiada Matthew Crocker.



Nowy Golf z oponami Nexen

Nexen Tire informuje, że dostarcza opony N'blue S i Winguard Sport 2 na wyposażenie oryginalne w najnowszej generacji Volkswagena Golfa.



Golf jest najlepiej sprzedającym się hatchbackiem Volkswagena. Od premiery w 1974 r. sprzedano ponad 35 milionów egzemplarzy na całym świecie. Golf jest uważany za podręcznikowy przykład kompaktowego samochodu rodzinnego ze względu na swoją praktyczność i właściwości jezdne. Najnowszy model tego samochodu, wyposażony w opony Nexen Tire, to już 8. generacja.

Opona N'blue S to z założenia producenta produkt o wysokich osiągnięciach, a jednocześnie przyjazny dla środowiska, zapewniający minimalny opór toczenia. Opona zapewnia, jak deklaruje producent, doskonałe odprowadzanie wody i hamowanie dzięki prostszemu projektowi bieżnika. To pierwsza opona, w której zastosowano technologię Sidewall Aero Dynamic, dzięki czemu N'blue S zapewniać ma też lepsze przebiegi i mniejszy hałas.

Winguard Sport 2 jest zimową oponą, która ma zapewnić stabilną jazdę nawet na oblodzonych i ośnieżonych nawierzchniach. Producent podkreśla, że opona oferuje stabilne osiągi w zakresie prowadzenia i hamowania zarówno na mokrej, jak i suchej nawierzchni. Jest to opona klasy premium.

Opona N'blue S jest montowana w rozmiarze 205/55R16 91V, a Winguard Sport 2 – w dwóch rozmiarach: 195/65R15 91H i 205/55R16 91H. Nexen Tire dostarcza opony OE do wielu samochodów Volkswagena, w tym Jetta, Polo i T-Roc.



AEZ TIOGA titan

- grafitowy mat/polerowany

7,0 x 17
7,5 x 17
7,5 x 18
8,0 x 18
8,0 x 19



Prestiżowa nagroda dla Kumho Tire

Kumho Tire otrzymał nagrodę finalisty w konkursie International Design Excellence Awards (IDEA) 2020 w kategorii transport za dwie koncepcyjne opony przeznaczone na rynek samochodów nowej generacji. Dzięki wcześniejszym zwycięstwom w konkursie iF Design Award w lutym i Red Dot Design Award w marcu, a także w konkursie IDEA Awards, firma osiągnęła w tym roku sukces, zdobywając wszystkie trzy najlepsze nagrody za wzornictwo na świecie.

Organizowany przez Amerykańskie Stowarzyszenie Projektantów Przemysłowych (IDSA) IDEA Awards jest jednym z najbardziej prestiżowych konkursów na świecie w dziedzinie wzornictwa.

Zwycięskie projekty Kumho to e-NIMF (przyjazna dla środowiska, niepneumatyczna, bezobsługowa), koncepcyjna opona bez powietrza pod ciśnieniem, wykonana w oparciu o przyszłościowe technologie, oraz e-TOP (przyjazna dla środowiska, topologicznie zoptymalizowana i nie ulegająca przebicciu) – opona hybrydowa. W odpowiedzi na przyszły rynek motoryzacyjny, na którym dominować będą samochody ekologiczne i autonomiczne, firma Kumho rozwija technologie opon, które zapewnią osiągi już istniejących produktów i zapobiegają wypadkom spowodowanym przez opony podczas jazdy.

Opony niepneumatyczne zapewniają doskonałą stabilność podczas jazdy i nie wymagają obsługi wynikającej z regulacji ciśnienia powietrza w oponie. W przeciwieństwie do opon konwencjonalnych, które po okresie użytkowania, ze względu na zużycie bieżnika muszą być zdemonstrowane i wymieniane na nowe, opony Airless mogą być używane prawie bez przerwy, wymagają jedynie prostej wymiany bieżnika. Technologia bieżnikowania jest przyjazna dla środowiska naturalnego i pomaga zaoszczędzić na obsłudze oraz oczekiwanych kosztach, jak również na czasie.



CITEXPO przełożone na sierpień 2021

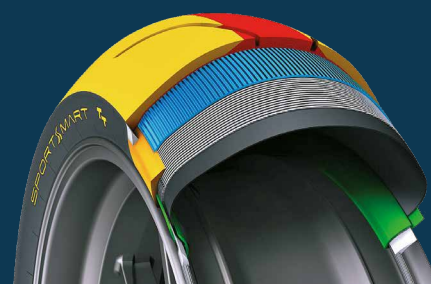


Najbliższe targi CITEXPO odbędą się w sierpniu 2021 roku. Tegoroczna edycja została odwołana ze względu na pandemię koronawirusa.

CITEXPO to międzynarodowe wydarzenie, w którym biorą udział goście z ponad 120 krajów. To jedna z najdłużej działających i największych wystaw opon i felg w regionie Azji i Pacyfiku. Obecne środki bezpieczeństwa to duże ograniczenia przy organizacji imprez masowych i transporcie międzynarodowym, co w oczywisty sposób utrudniałoby organizację i przebieg wydarzenia.

– Dziękujemy za wsparcie wszystkich partnerów przez ostatnie lata. Naszym priorytetem jest zdrowie i dobre samopoczucie naszych wystawców i odwiedzających, dlatego podjęliśmy rozsądną i ostrożną decyzję, w oparciu o wskazówki władz lokalnych i globalnych – mówi Sam Lai, dyrektor marketingu i komunikacji CITEXPO.

CITEXPO to jedna z najdłużej działających i największych wystaw opon i felg w regionie Azji i Pacyfiku.



Doskonałe
osiągi
na drodze
i torze

BMW Motorrad zaprezentowało nowy motocykl M 1000 RR, który jest zarazem pierwszą maszyną w wersji M tego producenta. Jest on oparty na motocyklu S 1000 RR i polecany kierowcom oczekującym ekstremalnych osiągnięć. Limitowana edycja tego jednoślada wyposażona zostanie w opony Dunlop SportSmart TT w wersji szosowo-torowej. Podobnie jak sam motocykl, opona SportSmart TT oferuje technologię pochodzącą z wyścigów, która równie dobrze sprawdza się na ulicy, jak i na torze.

WE DRIVE YOUR BUSINESS

**TIGER
TRAC**



Traktory



Rozrzutniki

**TVS
EUROGRIP**

Jesteśmy oficjalnym dystrybutorem marki

FL09



Prasy



Przyczepy



Maszyny
uprawowe

ST30



Miniladowarki

IT30F



Wózki widłowe

IM135



Maszyny
uprawowe



Przyczepy

BL09



Koparko-
ładowarki

EM27



Równiarki



Ładowarki
tyżkowe



**PRONAR
WHEELS
.COM**

DOBRE OPONY CIĘŻAROWE – JAKOŚĆ SIĘ OPŁACA

Piotr Sarnecki, dyrektor generalny PZPO

Jak oszczędzić ponad 2 litry paliwa na 100 km?

tekst i zdjęcia: PZPO

W transporcie liczy się opłacalność – dotyczy to także opon. Choć opony w branży transportowej generują ok. 3–5% kosztów, to jednak wpływają one nawet na 40% kosztów operacyjnych firmy. Ich awarie oraz uszkodzenia przekładają się na większe zużycie paliwa i układów ciągnika oraz naczepy, częstszy serwis, koszty części zamiennych, a także ewentualne kary umowne za opóźnienia dostaw. Dlatego jakość opon i ich serwisu ma takie znaczenie zarówno dla naszego zdrowia, jak i naszego biznesu. Jak więc wybrać odpowiednie opony? Jak wydłużyć ich żywotność?

Firmy flotowe, które prowadzą odpowiedzialną politykę zakupową, wiedzą, że zakup opon to inwestycja. Mimo że opony markowe w momencie zakupu są droższe, okazują się bardziej opłacalne od tych klasy średniej, budżetowej, a już szczególnie tzw. egzotycznych marek. Ogumienie renomowanych producentów posiada najwięcej rozwiązań technologicznych, które zapewniają produktowi finalnemu cechy mające ogromne znaczenie dla przewoźników – oszczędność paliwa, trwałość, bezpieczeństwo czy możliwość przedłużenia życia opony za pomocą ich pogłębiania i bieżnikowania.

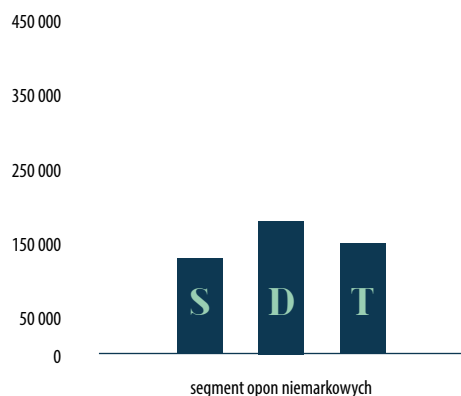
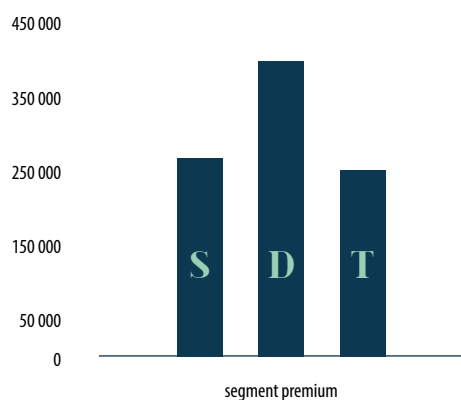
– W oponach markowych – szczególnie klasy premium – zostały zastosowane wszystkie najlepsze technologie, które są dostępne w danym koncernie, by oferowały jak najlepsze osiągi w wielu parametrach – mówi Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO). – Parametry opon często się wykluczają – np. przyczepność czy redukcja

tarcia albo odporność na aquaplaning i głośność toczenia – więc połączenie wielu walorów w danym modelu opon jest bardzo trudne. Wymaga to dużych inwestycji w rozwój technologii i odkrywanie nowych – setki milionów euro wydawanych jest co roku na ich opracowywanie. W oponach marek klasy średniej tych rozwiązań technologicznych będzie mniej, a ich osiągi będą na dobrym poziomie tylko w kilku parametrach – kosztem innych. W najtańszych oponach budżetowych stosuje się jedynie podstawowe technologie, więc nie będą one miały takich walorów jak krótka droga hamowania, trwałość czy energooszczędność. Są jeszcze opony klasy poniżej budżetowej, tzw. egzotycznych marek, których jedynym walorem jest niska cena. Nie mają jednak często nawet podstawowej powtarzalności jakościowej, są uboższe o część warstw, przez co dużo szybciej się zużywają, a ich karkasy są dużo słabsze. Nie ma możliwości wyprodukowania wytrzymałego karkasu i energooszczędnego bieżnika tanimi metodami produkcji. Nie może być mowy o bezpiecznym bieżnikowaniu takich opon – zużyte nadają się już tylko do utylizacji, a w końcowym rozrachunku generują więcej kosztów dla firm niż opony markowe.

Tylko opony klasy premium mają dostatecznie mocny karkas, by mogły zostać poddane bieżnikowaniu – czyli procesowi nałożenia nowej warstwy

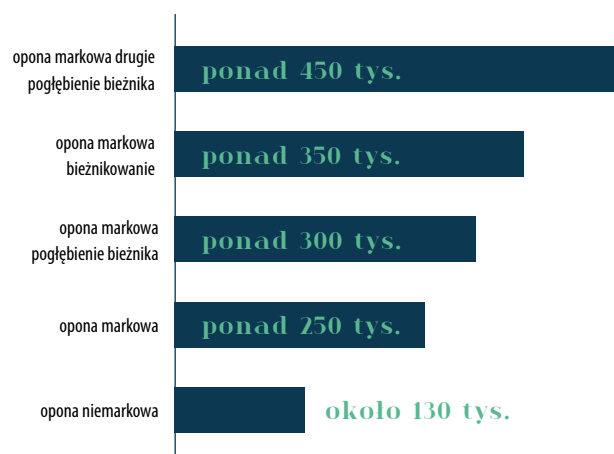
Przebieg opon ciężarowych

Opracowanie PZPO na podstawie danych ETRMA



Żywotność opon – oś sterująca [km] – dane uśrednione

Opracowanie PZPO na podstawie danych ETRMA



gumy w miejsce zużytego bieżnika. Taki sposób wydłużania przebiegów opony jest odpowiedzialny z punktu widzenia prowadzenia biznesu i dbałości o środowisko naturalne, a w bezpośredni sposób przekłada się na oszczędności przedsiębiorców branży logistycznej.

Bieżnikowanie nie jest jedynym rozwiązaniem opłacalnym z punktu widzenia firm flotowych. Czynność tak prosta i rutynowa, jaką jest dbanie o odpowiedni poziom ciśnienia w oponach, pomaga zmniejszyć zużycie paliwa nawet o 0,3 l na 100 km i zapewnić równomierne ścieranie się bieżnika we wszystkich gumach. Ponadto, aby zapobiec szybszemu zużyciu elementów zawieszenia pojazdu, należy pamiętać również o wyważeniu kół.

Zastosowanie w ciężarówkach markowych opon o obniżonych oporach toczenia – na których pokonanie, przypomnijmy, przypada prawie 30% paliwa – pozwala na oszczędność ponad 2 litrów paliwa na 100 km, czyli średnio niemal 5000 litrów rocznie. Ponadto przy odpowiednim utrzymaniu takich opon można na nich przejechać nawet 600–800 tys. km.

– Przewoźnicy i szeroko pojęta branża spedycyjna przeżywa teraz trudny okres w związku z pandemią koronawirusa. Cieszymy się jednak, że większość firm ma świadomość, że słabe, niskiej jakości opony generują dodatkowe przestoje, które oznaczają straty i kary umowne. Nikt nie może sobie teraz na to pozwolić. Opona jest trzecim najszybciej obracającym się elementem samochodu – każdy przedsiębiorca, który dba o zdrowie swoich pracowników, wie, że jego kierowcy nie mogą mieć żadnych wątpliwości co do tego, że opony, na których jadą, gwarantują im najwyższy poziom bezpieczeństwa. W dzisiejszych czasach obowiązuje w branży hasło: „Nie stać mnie na tanie i byle jakie opony”. Myślę, że utrzyma się ono także po pandemii – podkreśla Piotr Sarnecki.

Więcej informacji:
www.pzpo.org.pl

Technologia Enliten w nowym Golfie



Wyposażone w przyjazną środowisku technologię Enliten opony Turanza Eco są teraz dostępne jako element oryginalnego wyposażania nowego Volkswagena Golfa 8.

Ultralekkie opony wykonane w technologii Enliten zapewniają maksymalnie niski opór toczenia, pozwalają ograniczyć ilość surowców potrzebnych do ich produkcji, świetnie sprawdzają się na mokrej nawierzchni i są odporne na zużycie. Wszystkie te cechy sprawiają, że są bardziej przyjazne dla środowiska, a dzięki obniżonej masie ułatwiają także prowadzenie auta i zwiększają dynamikę, a co za tym idzie – pozwalają czerpać maksymalną przyjemność z jazdy.

Lepsze prowadzenie, większa dynamika

Projektując nowego Golfa 8, Volkswagen potrzebował opon, które zapewnią maksymalnie niski opór toczenia i świetne parametry w pozostałych obszarach. W odpowiedzi na to Bridgestone, notabene długoletni partner Volkswagena, stworzył unikalne opony Turanza Eco wykonane w technologii Enliten, które gwarantują najlepsze w swojej kategorii parametry oporu toczenia, potwierdzone etykietą UE klasy A.

Jedną z głównych cech wyróżniających oponę jest sposób, w jaki poprawia prowadzenie pojazdu. Jest to możliwe dzięki połączeniu unikalnych materiałów i nowego procesu mieszania gumy, co zaowocowało oponą wyjątkowo odporną na ścieranie i o świetnej przyczepności. Trójwymiarowy wzór bieżnika gwa-

tekst i zdjęcie: **Bridgestone**

rantuje dodatkowo maksymalne osiągi na mokrej nawierzchni, potwierdzone etykietą EU z klasą B. A wszystko po to, aby zagwarantować jeszcze większą przyjemność z jazdy.

Opony Enliten gwarantują opór toczenia nawet o 30% mniejszy niż w przypadku standardowych opon letnich klasy premium, co z kolei obniża spalanie paliwa i emisję CO₂. Opony z technologią Enliten pozwalają dodatkowo obniżyć spalanie, a to dzięki temu, że ważą nawet o 20% mniej niż porównywalne opony letnie klasy premium. Oznacza to, że do produkcji jednej opony potrzeba nawet 2 kg surowców mniej – to kolejna korzyść dla środowiska, zarówno z punktu widzenia oszczędności surowców, jak i utylizacji opon po okresie eksploatacji.

Odkryj korzyści

Model 205/55R16 91H Turanza Eco Enliten zaprojektowano w ośrodku badawczo-rozwojowym Bridgestone EMIA w Rzymie, a wyprodukowano w Hiszpanii. Europejska premiera odbyła się w sierpniu br.

– *Do tej pory podkreślaliśmy, że technologia Enliten to przełom w obszarze dbałości o środowisko. Jednak warto pamiętać też o tym, jak korzystnie to rozwiązanie wpływa na doświadczenia płynące z jazdy samochodem* – podkreśla Mark Tejedor, wiceprezes ds. oryginalnego wyposażenia w Bridgestone EMIA. – *Niski opór toczenia opony i jej niewielka waga sprawiają, że Turanza Eco Enliten zwiększa również dynamikę prowadzenia, co jest szczególnie odczuwalne w przypadku silników o mniejszej mocy. To niesamowite, że dzięki współpracy z Volkswagenem możemy teraz w praktyce doświadczać różnych korzyści, jakie niesie ze sobą technologia Enliten, zarówno pod względem ekologii, jak i przyjemności z jazdy.*



TRIANGLE

Tires for Life

Generation **X**



WinterX TW401



SnowLink PL02



SnowLink LL01

CAR & SUV WINTER

VAN WINTER

Dlaczego **opony z homologacją** są najlepsze dla Twojego auta?

tekst i zdjęcia: **Continental Opony Polska**

Opony homologowane stanowią element oryginalnego wyposażenia nowego pojazdu (ang. OE – original equipment), a ich parametry są specjalnie dopasowane do specyfikacji nowego auta. Jednak o homologacji opon warto także pamiętać przy wymianie opon na nowe, ponieważ ogumienie z homologacją zapewni wysoki poziom bezpieczeństwa i najlepsze osiągi samochodu na drodze. Firma Continental, której udział w rynku pierwszego wyposażenia wynosi ok. 33%, zaleca kierowcom wybierać na zamianną opony założone na pierwszy montaż w ich aucie i mające homologację producenta.



Continental PremiumContact™ 6

Continental oferuje szeroki wybór opon homologowanych, które zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i wymaganiami opracowanymi przez konkretnych producentów pojazdów. Znak homologacji można znaleźć na ścianie bocznej opony – na przykład opony Continental na pierwsze wyposażenie w samochodach Audi mają oznaczenie A0 lub A01, w pojazdach Mercedes-Benz – MO i MO1, a opony na OE w samochodach BMW są oznaczone symbolem *.

Wbrew pozorom nie każda opona o tej samej średnicy jest dopuszczona do użytku w każdym samochodzie. – *Opony na pierwszy montaż dla konkretnego modelu auta powstają w wyniku bliskiej współpracy producenta pojazdów i producenta opon. Warto zaznaczyć, że proces homologacji jest dosyć czasochłonny i może trwać od dwóch do nawet czterech lat. Ekspert Continental musi dopasować każdy parametr opony do nowego auta tak, aby zachować wysoki poziom bezpieczeństwa i parametry eksploatacyjne samochodu* – mówi Łukasz Kusiak, Product Manager w Continental Opony Polska.

Opony z homologacją gwarancją bezpieczeństwa i najlepszych osiągów

Dostosowując ogumienie do charakterystyk i osiągów pojazdu, producenci opon najczęściej modyfikują konstrukcję wewnętrzną, rzeźbę bieżnika i rodzaj mieszanki gumowej. Pro-

ducenci aut dobierają opony zgodnie z preferencjami grup docelowych, do których kierowane są poszczególne modele pojazdów.

Na przykład dla kierowców, dla których najważniejsze są ekonomia i ekologia, coraz częstszym wyborem jest samochód elektryczny. Continental dostarcza specjalnie oznaczone opony EcoContact™ 6 do najnowszego modelu auta elektrycznego Volkswagen ID.3. Opony te zapewniają niskie opory toczenia, obniżają zużycie energii oraz maksymalnie wydłużają czas użytkowania pojazdu elektrycznego pomiędzy ładowaniami. Specjalna konstrukcja ścian bocznych opony Continental dla VW ID.3 pomaga zredukować opór aerodynamiczny pojazdu, a niski poziom hałasu wytwarzanego przez opony zapewni kierowcy i pasażerom auta elektrycznego wysoki komfort jazdy.

Natomiast opony Continental PremiumContact™ 6 są najlepszym wyborem dla fanów komfortowej jazdy. Dzięki zoptymalizowanej rzeźbie bieżnika opony te gwarantują większą przyjemność z prowadzenia, dlatego są najczęściej stosowane w autach segmentu C, D i E. Dlatego np. producent aut Audi wybrał opony

“

Opony na pierwszy montaż dla konkretnego modelu auta powstają w wyniku bliskiej współpracy producenta pojazdów i producenta opon. Proces homologacji jest dosyć czasochłonny i może trwać od dwóch do nawet czterech lat.



Łukasz Kusiak
Product Manager
Continental Opony Polska

Continental PremiumContact™ 6 na pierwsze wyposażenie w takich modelach, jak Audi A6 oraz Audi A7. Pojazdy o wysokich osiągnięciach również potrzebują odpowiedniego ogumienia: na przykład w samochodzie Mercedes-Benz klasy A (model W176) na pierwszy montaż były wybrane opony Continental SportContact™ 6, które spełniają wszystkie oczekiwania osób preferujących dynamiczną jazdę.

Continental pomaga dokonać właściwego wyboru

Wybór opon na zamianę (ang. RE – Replacement) jest bardzo ważny nie tylko pod względem osiągnięć, ale także bezpieczeństwa. Dlatego kupując nowe ogumienie, warto zwrócić uwagę na opony dopasowane specjalnie do konkretnego modelu pojazdu – czyli opony z homologacją.

– Continental, jako wiodący dostawca dla branży motoryzacyjnej, cieszy się wielkim zaufaniem ze strony producentów aut, na co wskazuje coraz większa liczba homologacji dla szerokiego asortymentu pojazdów. Bezpieczeństwo jest naszym priorytetem, dlatego zawsze rekomendujemy wybór opon z homologacją, które zapewnią najlepsze osiągi i wysoki poziom bezpieczeństwa – podkreśla Łukasz Kusiak.

Informację o homologacji posiadanych opon można znaleźć w dokumentacji rejestracji pojazdu: wymienione w niej kody wskazują prawidłowe wymiary opon i średnicę obręczy, jakich należy używać w danym samochodzie.

Dobrać odpowiednie opony na zamianę można za pomocą wyszukiwarki na stronie Continental Opony Polska:

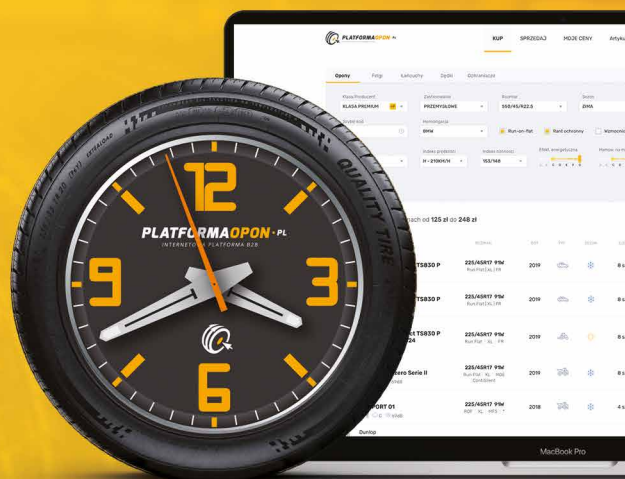
www.continental-opony.pl/samochod/opony.

REKLAMA



Już wkrótce
platformaopon.pl
w nowej odsłonie

www.platformaopon.pl





Pięć niepodważalnych faktów o oponach Tigar

tekst i zdjęcia: **Euromaster**

Tigar nie jest nową marką. W Polsce opony Tigar dostępne są od blisko 15 lat.

Do tej pory nie było o nich zbyt głośno, ale to się zmienia. Co kryje się za tą drapieżną (nie tylko w nazwie) marką?

1.

Produkowane są w Europie przez jednego z największych producentów opon – grupę Michelin. Osobowe opony

Tigar powstają w serbskiej fabryce mającej certyfikaty: ISO 9001 – System Zarządzania Jakością i ISO 14001 – System Zarządzania Środowiskiem. Dodatkowo producent zapewnia 5-letnią gwarancję na wady fabryczne, którą liczy się od daty zakupu opon.

2.

Euromaster Polska to oficjalny dystrybutor opon Tigar w Polsce, Czechach i na Litwie.

Dzięki temu cena zakupu w stosunku do opon konkurencyjnych jest naprawdę atrakcyjna dla klienta. Jednocześnie marża serwisu jest na dobrym poziomie. – *Już od dawna chcieliśmy mieć markę na wyłączność* – mówi Mirosław Mielnicki, szef działu Oferta w Euromaster Polska. – *Cieszymy się, że to właśnie opony Tigar są sprzedawane przez nasze serwisy. Marka była znana franczyzobiorcom już wcześniej. Handlowali nią i widzieli, że klienci są z niej zadowoleni. Co więcej, w odróżnieniu od innych marek, na osobowych oponach Tigar mogą fajnie zarobić.*

3.

Tigar to marka budżetowa.

Stworzona z myślą o osobach, które z różnych powodów nie chcą wydawać dużej kwoty na opony, np. szukają oszczędności w związku z niepewną sytuacją na rynku lub w krótkiej perspektywie planują sprzedaż auta.

4.

Szeroka gama bieżników na każdy sezon.

Opony Tigar spokojnie można zamontować w małych i większych autach osobowych, dostawczych czy nawet terenowych

SUV-ach. Opony dostępne są w rozmiarach 13–20 cali w wariantach: zimowe, letnie i wielosezonowe. Niektóre bieżniki są symetryczne, a niektóre asymetryczne. Różny wygląd i układ rowków bieżnika opon wynika z dostosowania opony do warunków pogodowych charakterystycznych w danym sezonie. Ale także do wagi pojazdu i jego ładowności lub terenu, po którym porusza się pojazd.

5.

Wyczerpujące materiały marketingowe.

Nikt specjalnie nie reklamuje opon z segmentu budżetowego. Wiadomo, takie opony sprzedaje się ze względu na cenę, czyli niejako „sprzedają się same”. Jednak wszystkie opony z tej półki mają podobnie niską cenę. Dlatego Euromaster Polska, wspierając swoich franczyzobiorców w sprzedaży opon, przygotowuje materiały, które pozwalają im sprzedawać opony także przez internet (zdjęcia, opisy, filmy). Co ciekawe, w sezonie zimowym 2020 kreacje będą nawiązywać do festiwali muzycznych, których w tym roku przez Covid-19 było dosłownie jak na lekarstwo.

Więcej informacji:
euromaster.pl

REKLAMA



FELGI ALUMINIOWE SEVENTY9

★ STYL ★ JAKOŚĆ ★ PERFEKCJA ★ BEZPIECZEŃSTWO

SPRAWDŹ NOWE MODELE



79wheels.com

SKLEP@FELGEO.PL • 95 752 19 90 • WYSZYŃSKIEGO 34B • 66-470 KOSTRZYN NAD ODRA

FELGEO
FELGI I AKCESORIA

Rozwijają sektor opon całorocznych

tekst i zdjęcia: **Vredestein**

Segment opon całorocznych w Europie wzrósł w ubiegłym roku o 23%. W tym sektorze bardzo sprawnie działa Vredestein. Warto podkreślić, że jest to pierwsza marka, która w 2019 roku wprowadziła na rynek całoroczną oponę do samochodów o wysokich osiągnięciach – Quatrac Pro. Dziś Vredestein poszerza swoje portfolio w tym segmencie także o mniejsze rozmiary, wprowadzając na rynek nowy Vredestein Quatrac.

Jako jeden z pionierów sektora opon całorocznych, dziś Vredestein może korzystać z blisko 30-letniego doświadczenia w produkcji takich opon. Marka ma najszerszą ofertę produktów całorocznych w Europie, co przełożyło się m.in. na tytuł „All-Season Manufacturer of the Year” nadany w październiku ubiegłego roku przez „Auto Bild”.

Aby zachować pozycję lidera i plasować się w czołówce podczas testów opon, Vredestein pracuje nad rozwojem produktów także w tych mniejszych rozmiarach, które są na rynku bardzo poszukiwane.

Wydajność na wyższym poziomie dzięki inteligentnym rozwiązaniom

Dzięki nowemu modelowi Quatrac, dostępnemu w rozmiarze 15–16 cali, firma Vredestein oferuje zrównoważoną oponę na cztery pory roku. Atuty tego produktu? Producent mówi o mniejszym wpływie na środowisko naturalne poprzez oszczędność paliwa, jej mniejszą wagę i niższe opory toczenia. – *Quatrac łączy w sobie cechy doskonałej zimówki i opony letniej, co dało się uzyskać dzięki ugruntowanemu know-how firmy* – czytamy w komunikatach prasowych producenta. Vredestein informuje o zastosowaniu zupełnie nowych materiałów i kilku „sprytnych” usprawnieniach.

Strony zewnętrzne bieżnika dają gwarancję dobrego użytkowania w okresie letnim, a środek opony swoją budową jest bardziej skoncentrowany na zimie. Klocki bieżnika są skalowane do rozmiaru opony, aby zapewnić doskonałe osiągi. Opona ma głęboki profil w kształcie litery V. Zespół badawczo-rozwojowy firmy Vredestein zoptymalizował oponę w różnych obszarach. Przy oponie Quatrac Pro zespół ekspertów rozpoczął pracę od pozyskania właściwości letniej opony i dodał jej zimowe cechy, które wymagane są dla samochodów o ultrawysokich osiągnięciach. Teraz, gdy Quatrac był projektowany specjalnie dla mniejszych rozmiarów, nacisk położono na jak najbardziej



Producent deklaruje, że oparta na krzemionce mieszanka i wzór w kształcie litery V zapewniają o 20% lepsze prowadzenie na mokrej nawierzchni i o 10% lepsze hamowanie na tym podłożu

efektywną konstrukcją dla tego segmentu, prowadzącą do uzyskania głębokich profili i zredukowanej liczby lameli.

Ulepszenia w porównaniu z poprzednikiem

Producent podaje, że nowy Quatrac ma o 12% lepsze wyniki niż jego poprzednik, Quatrac 5, pod względem przyczepności na suchej powierzchni. Dzieje się to za sprawą większej powierzchni styku i sztywniejszym barkom. Oparta na krzemionce mieszanka i wzór w kształcie litery V zapewniają o 20% lepsze prowadzenie i o 10% lepsze hamowanie na mokrej nawierzchni. Co więcej, zapewnia też o 5% lepsze prowadzenie na śniegu dzięki zastosowaniu o 10% więcej krawędzi tnących zoptymalizowanych pod kątem śniegu dla wszystkich kątów skrętu.

Zastosowana w oponach Quatrac mieszanka jest wzbogacona o wysoką ilość żywic na bazie terpeny, co ma się przyczynić do równomiernego zużycia opony (przy odpowiednim ciśnieniu) i poprawy żywotności o 20%. Wreszcie nowy Quatrac ma do 10% lepszy, a więc niższy opór toczenia, zapewniając znaczne oszczędności paliwa.

Vredestein Quatrac został zaprojektowany specjalnie z myślą o europejskich drogach i jest wyposażony

w symbol płatka śniegu z trzech szczytów górskich, poświadczający jego przydatność do stosowania przez całą zimę w całej Europie.

Nowy Quatrac jest dostępny w rozmiarach 15 i 16 cali, w pierwszej fazie w 39 rozmiarach.



Opony całoroczne zyskują popularność z każdym rokiem, zarówno w Polsce, jak i całej Europie

REKLAMA

Najwyższe osiągi, mniejsze zużycie paliwa

Nowe opony Conti EcoRegional zaprojektowane z myślą o zmniejszeniu zużycia paliwa i emisji CO₂.

www.continental-opony.pl/transport
www.wszystkoovecto.pl

Oszczędność paliwa w przypadku mieszanych operacji regionalnych i długodystansowych.



Nokian Seasonproof SUV skrywają opatentowaną technologię wzmocnień barków włóknami aramidowymi

Nokian Seasonproof

Pierwsza w historii wirtualna
premiera produktu

2 września, podczas prezentacji online, Nokian Tyres pokazał nowy model opon wielosezonowych stworzony z myślą o warunkach i wymaganiach Europy Środkowej. Skandynawski producent z debiutem ogumienia całorocznego do samochodów osobowych, SUV-ów i crossoverów ma ambicję w najszybciej rosnącym segmencie ogumienia stać się liderem.

tekst: **Rafał Dobrowolski** / zdjęcia: **Nokian Tyres**

Dziennikarze mieli okazję po raz pierwszy w ponad 120-letniej historii koncernu uczestniczyć w spotkaniu prasowym wykorzystującym najnowsze zdobycze IT. Wydarzenie rozpoczęło się punktualnie o godzinie 9.30 od emisji filmu wprowadzającego uczestników spotkania online w filozofię produktów sygnowanych jakością marki Nokian. Krótco potem realizujący prezentację przybliżyli sytuację na rynku oponiarskim. Pandemia Covid-19, nastroje konsumenckie w czasach spowolnienia gospodarczego... O ambicjach koncernu w czasach niemających precedensu zmian mówiono wielokrotnie. Integralną częścią konferencji była sesja pytań i odpowiedzi na żywo (pytania można było zadawać za pośrednictwem czatu).

Motywy przewodnim, wielokrotnie przewijającym się podczas zdalnego łączenia się z mówcami



Nokian Seasonproof oferuje bezpieczeństwo i całoroczną wygodę kierowcom z Europy Środkowej.

zlokalizowanymi w różnych częściach Europy, było zagadnienie bezpieczeństwa. Czy to studio w siedzibie Nokian Tyres w Finlandii, czy Monako, gdzie przebywał ambasador marki Mika Häkkinen, mowa była o oczekiwaniach konsumentów. A konstatacja była jedna: o ile przemysł oponiarski wyraźnie (spadki produkcji rzędu 20%) odczuł skutki lockdownu, to zmotoryzowani w tych niepewnych czasach, gdy jedyne, co pewne, to konieczność oszczędzania, absolutnie nie zamierzają zrezygnować z poczucia bezpieczeństwa. Dość powiedzieć, że firma odnotowała aż dwucyfrowy wzrost sprzedaży opon letnich. I to pomimo panującej pandemii. Zainteresowanie segmentem opon całorocznych rośnie ze względu na niepewność wynikającą z nagłych zmian pogody i warunków jazdy we wszystkich porach roku.

Rosnąca potrzeba większego bezpieczeństwa na nieoczekiwane mokrych i zaśnieżonych drogach – nawet poza typowymi dla takiej pogody porami roku – to jedna z głównych przyczyn wyposażania samochodów w opony sprawdzające się w każdych warunkach pogodowych. I też powód do zadowolenia księgowych Nokian Tyres,

bo o ile konkurencji mocno we znaki dały się skutki zamrożenia gospodarki i pomniejszone

Propozycja skandynawskiego producenta ma zapewnić bezpieczeństwo jazdy w deszczowe dni i po błocie pośniegowym, a także wygodę i precyzję na suchych drogach podczas upałów



apetyty zmotoryzowanych, to portfolio opon wielosezonowych wybiło fińskiego producenta na czołową stawkę. Odnotowujemy od początku roku 2020 rosnącą sprzedaż, a rewelacyjnie wysokie wyniki sprawiają, że mamy wielkie prawdopodobieństwo osiągnąć jeszcze więcej – tak mniej więcej konstatowano zmianę w najbardziej dynamizującym się segmencie ogumienia.

Niepewność co do aury, pewność wyboru

Z niedawno przeprowadzonej ankiety wśród użytkowników opon całorocznych (zrealizowanej w maju 2020 roku przez firmę badawczą YouGov dla Nokian Tyres pośród respondentów w Polsce, Niemczech, Francji i Włoszech – przyp. red.) wynika, że europejscy kierowcy cenią sobie bezpieczeństwo w każdej pogodzie przez cały rok. Przyczepność, prowadzenie, odporność na zużycie i cechy umożliwiające bezpieczną jazdę w zimie w zmieniających się warunkach były również wymieniane wśród najistotniejszych zalet. Oprócz tych najważniejszych cech kierowcy niezwykle cenią sobie wygodę i wszechstronność związaną z używaniem tylko jednego zestawu opon. Tu adekwatny komentarz, jaki padł podczas konferencji prasowej.

– *Bezpieczeństwo ma zawsze priorytet w naszym podejściu do rozwoju produktów* – oznajmił Marko Ranttonen, menedżer ds. rozwoju produktów w Nokian Tyres. – *Nowe opony Nokian Seasonproof opracowaliśmy w celu zaspokojenia potrzeb kierowców z Europy Środkowej. Są one wszechstronne i dostosowują się do warunków pogodowych zarówno w zimie, jak i w lecie. Zaprojektowaliśmy nowy wzór bieżnika z myślą o optymalnym użytkowaniu przez cały rok, a także wprowadziliśmy innowacje zapewniające maksymalne bezpieczeństwo, doskonałą wytrzymałość na zużycie i niski opór toczenia.*

Rodzina Nokian Seasonproof ma być oczywiście praktycznym wyborem dla kierowców, którzy nie chcą już zmieniać opon w zależności od pory roku, ale też zależy im na bezpieczeństwie jazdy na co dzień w śniegu, błocie pośniegowym czy deszczu.

Bezpieczeństwo pierwszej klasy przez cały rok

O pewność prowadzenia w nieprzewidywalnych warunkach drogowych pytano legendę F1. Ambasador marki, współpracujący z działem rozwoju Nokian Tyres, rozpoczął od dygresji, że tak naprawdę potrzeby bezpieczeństwa nie doświadczymy, dopóki nie przyjdzie nam zasiąść za kierownicą, by bez uszczerbku dotrzeć na metę.

– *I tak jak doskonale wiemy, że marka Nokian to najwyższa półka doskonałych opon zimowych, tak musimy przyznać, że postępy i wysiłki ostatnich lat z całą pewnością pozwalają potwierdzić, że inżynierowie firmy wynieśli ogumienie letnie na tak samo wysoki poziom*



technologiczny. Seasonproof? Jestem pod wrażeniem najnowszej propozycji, ufam im, a to chyba najlepsza rekomendacja dla najnowszej propozycji – oznajmił Mika Häkkinen.

Wszelkierona lamelizacja na wszystkie pory roku oraz zmodernizowany, kierunkowy wzór bieżnika ze sztywnymi blokami zapewniają wszelkieronność i wysokie parametry przez cały rok, a także najwyższy poziom bezpieczeństwa na drogach zarówno zaśnieżonych, jak i suchych. Tak w skrócie przedstawia się koncepcja Season Sense ogumienia Nokian Seasonproof.

Koncepcja Season Sense

Season Sense łączy w sobie różne innowacyjne cechy techniczne w lamelizacji, wzorze bieżnika oraz mieszance gumowej. Maksymalna przyczepność na mokrych nawierzchniach i błocie pośniegowym to zasługa całorocznych kanałów odprowadzających wodę i błoto pośniegowe, a nowa mieszanka gumowa z wysoką zawartością krzemionki zapewnia znakomitą wytrzymałość, przyczepność na mokrej nawierzchni oraz niski opór toczenia. Duża domieszka krzemionki wytrzymuje intensywną eksploatację nawet podczas upałów. Zachowuje też świetną przyczepność zimą w temperaturze 0°C i poniżej zera. Nokian Seasonproof to także wielopłaszczyznowe chwytaaki śniegowe Snow Claws między blokami bieżnika. Zapewniają przyczepność oraz stabilność prowadzenia pojazdu na śniegu podczas hamowania i przyspieszania. Wzory Snow Grip Booster na blokach bieżnika zwiększają z kolei przyczepność wzdłużną i poprzeczną opony.

Skoro ekonomiczny wybór konsumentów, to wspomnijmy, że nowe opony Nokian Seasonproof są o ponad 25% odporniejsze na zużycie od swoich poprzedników. Oznacza to duży postęp pod względem wytrzymałości, co w zależności od stylu prowadze-

nia pojazdu może wydłużyć okres eksploatacji opon o kolejny sezon.

Także dla SUV-ów i crossoverów

Nowa rodzina opon Nokian Seasonproof oferuje bezpieczeństwo i całoroczną wygodę kierowcom z Europy Środkowej. Opony we wszystkich rozmiarach są oznaczone symbolem płatka śniegu (3PMSF), wskazującym na ich oficjalne zatwierdzenie do użytku zimą. Produkty są dostępne w rozmiarach do nowoczesnych samochodów osobowych, SUV-ów i crossoverów. Specjalnie wzmocnione aramidowe ściany boczne wraz z solidną konstrukcją opon Nokian Seasonproof SUV zwiększają trwałość i odporność na różne uderzenia, które mogą wystąpić podczas jazdy. Struktura ścian bocznych opon zawiera ekstremalnie mocne włókno aramidowe, zwiększające odporność opon na nagłe uderzenia i cięcia, które w przeciwnym razie łatwo zakłóciłyby dalszą podróż.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa opony Nokian Seasonproof oraz Nokian Seasonproof SUV mają wskaźnik zużycia bieżnika (driving safety indicator, DSI) opatentowany przez Nokian Tyres. Bezpieczeństwo zwiększają też wskaźniki miejsca założenia i ciśnienia na obszarze informacyjnym ściany bocznej opony. Obszar informacyjny umożliwia rejestrowanie prawidłowego ciśnienia oraz miejsca założenia opon podczas ich zmiany.

Do wyboru są 64 produkty od 14 do 19 cali, z indeksami prędkości T (190 km/h), H (210 km/h), V (240 km/h) i W (270 km/h). Jedenaście wybranych rozmiarów będzie dostępnych jesienią 2020 r., a pozostałe wejdą na rynek na początku 2021 r.

Nokian Seasonproof we wszystkich rozmiarach są oznaczone symbolem płatka śniegu (3PMSF)

NOKIAN[®] TYRES

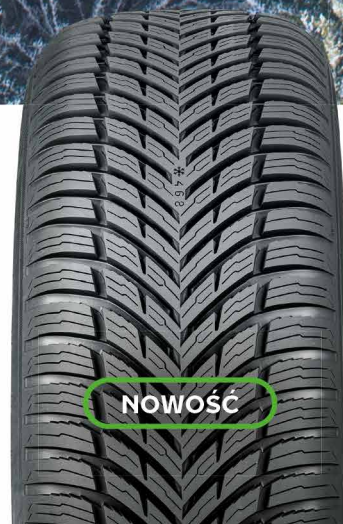


TWOJA WSPANIAŁA PODRÓŻ

PODRÓŻ PRZEZ CZTERY PORY ROKU.

Nowe **Nokian Seasonproof** i **Nokian Seasonproof SUV** to opony całoroczne zaprojektowane dla kierowców ceniących niezawodność i bezpieczeństwo na śniegu i błocie pośniegowym połączone ze świetnymi osiąganiami i czuciem nawierzchni latem.

NOKIANTYRES.PL



NOWOŚĆ

AŻ 50 NOWYCH ROZMIARÓW OPON MICHELIN NA ZIMĘ!

OPONY MICHELIN
STWORZONE, BY ZAPEWNIĆ DŁUGOTRWAŁE OSIĄGI

OPONY MICHELIN CAŁOROCZNE



Samochody osobowe

Dla rozmiarów 13"-14" dostępna
w wersji Michelin CrossClimate

MICHELIN
CROSSCLIMATE +



Charakterystyka techniczna

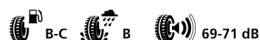
Szerokość:	Wysokość:	Średnica:	Symbol prędkości:
165-265	35-70	14"-19"	T-Y

Liczba nowych rozmiarów: 2



Samochody typu SUV

MICHELIN
CrossClimate^{SUV}



Charakterystyka techniczna

Szerokość:	Wysokość:	Średnica:	Symbol prędkości:
215-285	45-70	16"-20"	H-Y



Samochody dostawcze

MICHELIN
AGILIS CROSSCLIMATE



Charakterystyka techniczna

Szerokość:	Wysokość:	Średnica:	Symbol prędkości:
185-225	55-75	15"-17"	H-R-S-T

Liczba nowych rozmiarów: 2

* dla większości rozmiarów

Złóż zamówienie na **platformie online** lub **skontaktuj się**
ze swoim **Przedstawicielem Handlowym Michelin**.



OPONY MICHELIN ZIMOWE

Samochody osobowe

MICHELIN *ALPIN 6*



Charakterystyka techniczna

Szerokość:	Wysokość:	Średnica:	Symbol prędkości:
185-225	40-70	15"-19"	T-H-V

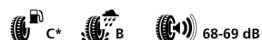
Liczba nowych rozmiarów: **4**



Samochody osobowe o wysokich osiąгах

Dostępna również w wersji SUV

MICHELIN *PILOT ALPIN 5*



Charakterystyka techniczna

Szerokość:	Wysokość:	Średnica:	Symbol prędkości:
205-315	30-60	16"-21"	H-V-W

Liczba nowych rozmiarów: **42**



Samochody dostawcze

MICHELIN *AGILIS ALPIN*



Charakterystyka techniczna

Szerokość:	Wysokość:	Średnica:	Symbol prędkości:
185-235	60-75	15"-17"	H-R-T

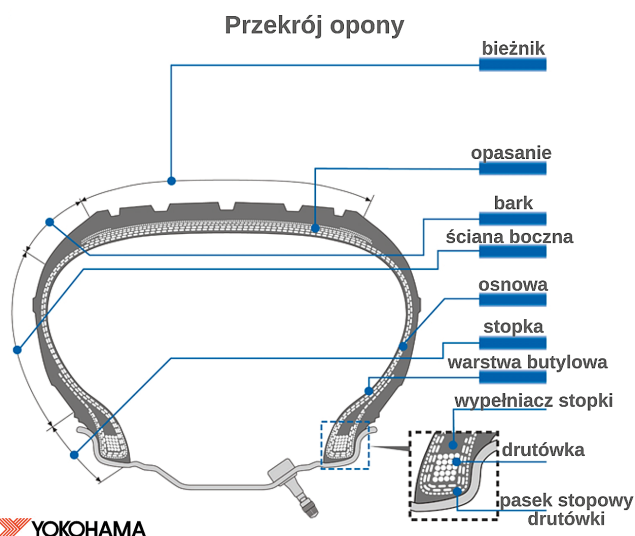


Składniki opon, o których nie mamy pojęcia?

tekst i zdjęcia: **Yokohama**

**Sprawdź, z czego zrobione jest ogumienie,
i daj się zaskoczyć nieoczywistymi dodatkami
wykorzystywanymi do jego produkcji.**

Wraz z postępem technologicznym do wykonania opony zaczęto wykorzystywać coraz bardziej zaawansowane połączenia mieszanek gumy, włókien tekstylnych oraz elementów stalowych. Łączenie poszczególnych części dokonywane jest w procesie wulkanizacji. Przyjęło się, że do wyprodukowania opony potrzeba aż 200 składników, z których każdy pełni ważne funkcje. Czy wiesz, z czego produkuje się opony? Dowiedz się, jakich, często zaskakujących, składników używają producenci.



1.

Guma

O oponach mówimy potocznie „gumy”. Czy to znaczy, że guma to jedyny składnik opon? Nie, ale bez niej zapewne nie byłoby opon. Na świecie znanych jest ponad 2000 gatunków roślin kauczukodajnych¹, z których najważniejszy jest kauczukowiec brazylijski. Z naciętych pni tego drzewa pozyskuje się mleczko, z którego powstaje kauczuk naturalny. Ten surowiec wykorzystywany do wyrobu gumy już dawno zmienił naszą codzienność, znajdując zastosowanie chyba w każdej gałęzi przemysłu. Wyobraźcie sobie życie bez: kaloszy, smoczków, rękawiczek, taśmy klejącej, prezerwatyw, uszczelek, klejów, amortyzatorów, gumek do ścierania, podeszew w butach itp.?

Widoczna gołym okiem część opony, która znajduje się najbliżej nawierzchni drogi i stanowi istotny element decydujący o właściwościach jezdnych pojazdu, to bieżnik. Głównym materiałem, z którego wykonuje się bieżnik, jest właśnie guma, a na nią składają się przeważnie kauczuk naturalny oraz syntetyczny. Dodatkowymi elementami są: sadza, krzemionka i aktywatory wulkanizacyjne.

2.

Stal i druty

Auta miejskie ważą obecnie około 1,2–1,5 tony, a auta duże i SUV-y ponad 2 tony. Cała ta masa spoczywa na czterech oponach. Co sprawia, że mimo tak dużego nacisku opony nie deformują się, nie spadają z felg i pozwalają na stabilne prowadzenie samochodu? Oczywiście stal i druty.

W górnej warstwie opony znajduje się opasanie stalowe. Składa się ono z kilku warstw cienkich drutów, charakteryzujących się wysoką wytrzymałością i odpornością na rozciąganie. Jego główną rolą jest zapewnienie jak najdokładniejszego przeniesienia ruchów kierownicy na drogę. Zapewnia też odporność na wysokie prędkości i siły odśrodkowe, stabilizując profil opony podczas jazdy.

W oponie znajdują się także drutowki, czyli elastyczne i zwinięte w zwoje druty owinięte warstwą osnowy i zatopione w stopce. Dzięki stopce opona może przenosić duże obciążenia bez ryzyka zsunienia się z obręczy felgi i ma za zadanie stabilizować oponę na nią założoną.

3. Pachnące pomarańcze

Wszyscy producenci ogumienia na świecie prześcigają się w stosowaniu nowych technologii. Głównym celem jest zapewnienie jak najlepszych właściwości jezdnych przy zachowaniu bezpieczeństwa oraz zminimalizowaniu wpływu na środowisko naturalne. Badania i testy przeprowadzone przez naukowców japońskiej marki Yokohama wykazały, że gdy w mieszance gumowej zastosuje się olejek ze skórek pomarańczy, opony będą bardziej miękkie i będą miały większą powierzchnię styku w warunkach suchej i mokrej nawierzchni. W ten sposób, w ramach projektu zakładającego zwiększenie udziału materiałów nieropopochodnych w produkcji opon do 80 procent, opracowano mieszankę NANO Blend. – *W połączeniu z drobną krzemionką i polimerem olejek pomarańczowy umożliwia zrównoważenie osiągnięć opon. Polimer sprawia, że podczas jazdy ze stałą prędkością opona uzyskuje niezwykle niskie opory toczenia, co wpływa na znaczne zmniejszenie zużycia paliwa. Z kolei olejek pomarańczowy w połączeniu z drobną krzemionką podnosi temperaturę opony w warunkach szybkiej jazdy, zapewniając jej doskonałą przyczepność i utrzymując przy tym niskie opory toczenia – niższe o 20% niż w przypadku opon standardowych* – tłumaczy Artur Posłuszny, przedstawiciel marki Yokohama w Polsce.

4. Kapa butylowa

Stanowi warstwę uszczelniającą obejmującą wewnętrzną stronę opony i jest wykonana z kauczuku syntetycznego. Kapa butylowa jest elastyczna i zabezpiecza przed dostawaniem się do środka wilgoci, tlenu, ozonu i wody. Jej cechą charakterystyczną jest wysoka odporność na działanie środków utleniających, kwasów i zasad. Kapa butylowa w oponach bezdętkowych ma za zadanie zastępować dętkę. Polska była trzecim krajem na świecie, po Niemczech i Rosji, który opracował syntezę i uruchomił produkcję kauczuku syntetycznego w 1937 roku. Obecnie kauczuk syntetyczny jest produkowany na całym świecie.

5. Piasek, buraki, a może glony?

W każdej oponie znajdziemy także wypełniacz, który produkowany jest przy użyciu krzemionki połączonej z węglem. Krzemionka (silika, SiO_2) występuje w naturze głównie jako kwarc – składnik piasku, granitu, opalu czy agatu. Znajdziemy ją też w roślinach – np. w burakach cukrowych, ryżu, zbożach czy glonach, w tym w skorupkach okrzemek. Z osadów zawierających ich szczątki powstaje ziemia okrzemkowa, powszechnie używana jako składnik dynamitu.

Podstawową funkcją, jaką w oponie pełni wypełniacz, jest usztywnienie stopki i utrzymanie drutówki. Wypełniacz zwiększa wytrzymałość mieszanki, a w efekcie chroni oponę przed negatywnym działaniem promieni słonecznych oraz tlenu. Poprawia też kierowność pojazdem oraz trwałość opony.

6. Element tkany

Konstrukcja tworząca szkielet opony to osnowa – tak samo jak w materiałach, z których szycemy ubrania, np. T-shirty. Wykonana jest ze splotów włókien (kord tekstylny lub stalowy) ułożonych równolegle do siebie, przebiegających od stopki do stopki. Głównym zadaniem osnowy jest utrzymanie kształtu opony. – *Jakość wykonania osnowy opony zapewnia większą odporność ogumienia na ciśnienie oraz zniekształcenia opony w trakcie przyspieszania, hamowania i skręcania. Dlatego przyjmuje się, że osnowa ma decydujące znaczenie w kwestii oceny opony* – mówi Artur Posłuszny.

Ze względu na budowę ogumienia można podzielić na radialne, gdzie osnowa ułożona jest promieniowo, oraz diagonalne – z krzyżowym ułożeniem osnowy. Obecnie ok. 95% wszystkich sprzedawanych na świecie opon posiada konstrukcję radialną².

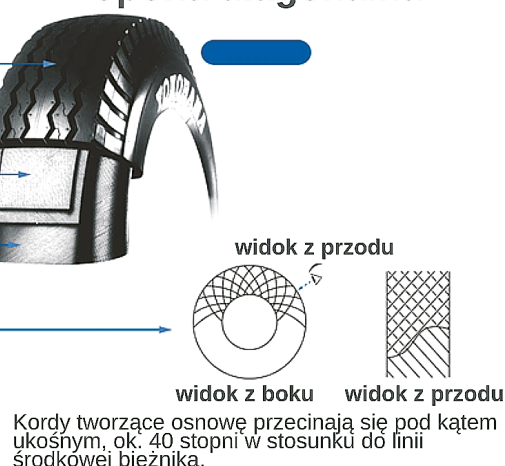
¹ https://pl.wikipedia.org/wiki/Kauczuk_naturalny

² czytaj więcej na: <https://wulkanista.pl/opony-radialne/>

opona radialna



opona diagonalna



Michelin poszerza ofertę na zimę

tekst i zdjęcia: Michelin

Na nadchodzący sezon zimowy Michelin wprowadza 69 nowych rozmiarów opon.

Marka rekomenduje typowo zimowe modele, takie jak MICHELIN Alpin lub MICHELIN Pilot Alpin 5 do samochodów osobowych i SUV-ów o wysokich osiągnięciach (Ultra High Performance), oraz poszerzoną gamę opon całorocznych z homologacją zimową MICHELIN CrossClimate do aut osobowych, SUV-ów oraz samochodów dostawczych.

MICHELIN Alpin 6

Od nowości do zużycia opona MICHELIN Alpin 6 w rozmiarze 205/55 R16 91H przewyższa próg przyczepności na mokrej nawierzchni ustalony w regulaminie nr 117 EKG ONZ. Certyfikat 3PMSF dla nowej opony i znakomita trakcja na śniegu do zużycia do dopuszczalnego poziomu. Testy przyspieszania/trakcji na śniegu przeprowadzone przez TÜV SÜD w grudniu 2017 r. Opony z dopuszczalnym poziomem zużycia (ostatni kilometr) to opony z bieżnikiem startym maszynowo do poziomu wskaźnika zużycia.

Jest to ogumienie dla kierowców, którzy pokonują w warunkach zimowych wiele kilometrów. W porównaniu z modelem poprzedniej generacji opona wyróżnia się drogą hamowania krótszą o 6 proc. na mokrej nawierzchni oraz o 8 proc. krótszą na śniegu¹. Zastosowana w oponie technologia MICHELIN EVERWINTERGRIP zapewnia trakcję i hamowanie na zaśnieżonej drodze przez cały okres użytkowania².

Rozwiązania technologii MICHELIN EVERWINTERGRIP zastosowane w MICHELIN Alpin:

- Wielowarstwowa guma bieżnika – mieszanka Traction zapewnia elastyczność oraz wzmacnia przyczepność na śniegu wraz ze zużywaniem się opony.
- Lamelle 3D w kształcie kropli, które otwierają i rozszerzają się wraz ze zużywaniem się bieżnika, zapewniając większą przyczepność i lepsze odprowadzanie wody i śniegu spod opony.

Od tego sezonu zimowego opona MICHELIN Alpin 6 będzie dostępna w 4 nowych rozmiarach: od 16 do



MICHELIN Alpin 6



19 cali. Po rozszerzeniu gamy kierowcy będą mieli do wyboru w sumie 62 rozmiary: od 15 do 19 cali (szerokość 185–225; wysokość od 40 do 70 i o indeksach prędkości T-H-V).

MICHELIN Pilot Alpin 5

Opona pojawi się tej zimy aż w 18 nowych rozmiarach: od 17 do 21 cali. Po rozszerzeniu gamy na rynku będzie dostępnych w sumie 68 wersji w rozmiarach od 16 do 21 cali (wysokość od 30 do 65, szerokość od 205 do 315, indeksy prędkości od H do W).

MICHELIN Pilot Alpin 5 to opona z kategorii Ultra High Performance (UHP) przeznaczona do aut osobowych klasy premium. W najnowszym zimowym rankingu magazynu „AutoBild” MICHELIN Pilot Alpin 5 245/45 R 18 pokonała 51 ocenianych opon i zajęła pierwsze miejsce, wygrywając w kategoriach: hamowania na śniegu, hamowania na suchej nawierzchni, prowadzenia na mokrej nawierzchni oraz trwałości.

W oponie zastosowano wyjątkową mieszankę, która zapewnia kontrolę i precyzję kierowania oraz wysoką przyczepność w różnorodnych warunkach zimowych. Specyfika opony została dostosowana do charakteru ostatnich sezonów zimowych, podczas których kierowcy poruszają się głównie po suchym, mokrym oraz zabłoconym asfalcie. Dlatego też w oponie MICHELIN Pilot Alpin 5 zastosowano bieżnik w kształcie litery V, który zapewnia szybkie odprowadzanie wody i błota pośniegowego.

W odprowadzaniu wody pomaga dodatkowo centralny rowek, co minimalizuje ryzyko aquaplaningu. Ponadto inżynierowie Michelin zdecydowali się wprowadzić specjalną warstwę gumy, która odpowiada za rozpraszanie energii i obniżenie oporów toczenia, co przekłada się na niższe zużycia paliwa. Kolejnym praktycznym elementem, na który warto zwrócić uwagę, jest rant chroniący felgę. Esteci docenią charakterystyczne dla marki eleganckie, aksamitne wykończenie boku VELVET TOUCH DESIGN.

Zimowa opona MICHELIN Pilot Alpin 5 i zastosowane w niej technologie zostały docenione przez czołowych producentów samochodów klasy premium. Opona uzyskała homologację Porsche, Audi, BMW, Mercedes.

MICHELIN Pilot Alpin 5 SUV

Dla wymagających kierowców aut typu SUV Michelin poleca oponę z kategorii Ultra High Performance (UHP). MICHELIN Pilot Alpin 5 SUV zapewnia krótszą drogę hamowania oraz mniejszą podatność na aquaplaning³ w każdych warunkach zimowych (na drodze suchej, mokrej i zaśnieżonej). Oponę cechuje większa wytrzymałość i trwałość dzięki wzmocnionemu na bokach karkasowi. MICHELIN Pilot Alpin 5 SUV oferuje ponadto największy przebieg w porównaniu z oponami głównych konkurentów⁴.



MICHELIN Pilot Alpin 5



Warto dodać, że nowa opona zdobyła uznanie wśród producentów aut z segmentu premium. Ma homologację między innymi takich marek jak BMW, Mercedes i Porsche.

W tym sezonie opona MICHELIN Pilot Alpin 5 SUV będzie dostępna w 24 nowych wariantach w rozmiarach od 20 do 22 cali. Po rozszerzeniu oferty kierowcy mogą wybierać spośród 61 wersji tej opony w rozmiarach od 17 do 22 cali (profil od 35 do 70; szerokość od 225 do 315 oraz symbole prędkości H-V).

MICHELIN CrossClimate+

W tym sezonie całoroczna opona MICHELIN CrossClimate+ będzie dostępna w 2 nowych rozmiarach. Oznacza to, że kierowcy mogą wybierać spośród 74 wariantów w rozmiarze od 14 do 19 cali (szerokość od 165 do 265, profil od 35 do 70) o symbolach prędkości od H do Y.

MICHELIN CrossClimate zapewnia potwierdzony testami wysoki poziom bezpieczeństwa od nowości do zużycia⁵. Opona ma certyfikat 3PMSF, oznaczający homologację do użytku na śniegu. MICHELIN CrossClimate+ cechuje też bardzo wysoka trwałość⁶.



MICHELIN CrossClimate SUV

MICHELIN
CrossClimate+
zajęła

1.
miejsce

w teście porównawczym
trwałości przeprowadzonym
przez AutoBild na oponach
w rozmiarze 195/65 R15,
którego wyniki
opublikowano
27 września 2018 r.

Opony całoroczne gamy MICHELIN CrossClimate dostosowują swoje właściwości do panujących warunków pogodowych dzięki wykorzystaniu nowatorskiej konstrukcji bieżnika i inteligentnych elastomerów. Technologie zastosowane w gamie MICHELIN CrossClimate+:

- elastyczność gumowej mieszanki, która zapewnia maksymalną przyczepność niezależnie od zmian temperatury,
- wzór bieżnika o kształcie litery V, który w warunkach zimowych maksymalizuje efekt „pazura”, polegający na wczepianiu się lameli w śnieg. Taki wzór wydłuża również trwałość opony,
- sztywne klocki o sfazowanych krawędziach, które zapewniają optymalne bezpieczeństwo i zwiększają efektywność hamowania na suchej nawierzchni.

MICHELIN CrossClimate SUV

Ten model powstał z myślą o kierowcach najpopularniejszych aut 4x4 oczekujących mobilności auta na każdym podłożu. Opona zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa od nowości do zużycia⁷ oraz udowodnione testami osiągi w hamowaniu na suchej⁸ i na mokrej nawierzchni⁹. MICHELIN CrossClimate SUV ma oznaczenie 3PMSF, będące gwarancją traktacji i bezpieczeństwa na śniegu.

Opony MICHELIN CrossClimate SUV są dostępne w 40 rozmiarach: od 16 do 20 cali (szerokość od 215 do 285; wysokość od 45 do 70 oraz symbol prędkości H-Y). Uzupełnieniem gamy całorocznej jest opona do samochodów dostawczych MICHELIN Agilis CrossClimate dostępna w 34 rozmiarach: od 15 do 17 cali (szerokość od 185 do 235, wysokość od 55 do 75, symbol prędkości H-Y).

¹ Na podstawie wyników testów porównawczych hamowania na mokrej nawierzchni i śniegu opon MICHELIN Alpin 6 i MICHELIN Alpin 5 przeprowadzonych przez TÜV SÜD Product Service na zlecenie Michelin w grudniu 2017 r. i styczniu 2018 r. na oponach w rozmiarze 205/55 R16 91H zamontowanych w VW Golf 7.

² Od nowości do zużycia opona MICHELIN Alpin 6 w rozmiarze 205/55 R16 91H przewyższa próg przyczepności na mokrej nawierzchni ustalony w regulaminie nr 117 EKG ONZ. Certyfikat 3PMSF dla nowej opony i znakomita traktacja na śniegu do zużycia do dopuszczalnego poziomu. Testy przyspieszenia/ traktacji na śniegu przeprowadzone przez TÜV SÜD w grudniu 2017 r. Opony z dopuszczalnym poziomem zużycia (ostatni kilometr) to opony z bieżnikiem startym maszynowo do poziomu wskaźnika zużycia.

³ Na podstawie wyników wewnętrznych testów porównawczych przeprowadzonych na oponach Pilot Alpin 5 SUV i oponach poprzedniej generacji Latitude Alpin LA2 w rozmiarze 235/65 R17 w okresie od listopada 2014 r. do marca 2015 r.

⁴ Na podstawie wyników zewnętrznych testów przeprowadzonych przez DEKRA Test Center na zlecenie Michelin w okresie od lutego do kwietnia 2019 r. na oponach BRIDGESTONE Potenza S001, CONTINENTAL WinterContact TS850P SUV, GOODYEAR UltraGrip Performance Gen-1 i PIRELLI Scorpion Winter w rozmiarze 235/60 R18 107H zamontowanych w Hyundai Santa Fe.

⁵ Od nowości do zużycia (zużycie oznacza opony z bieżnikiem startym maszynowo do głębokości wskaźnika zużycia bieżnika zgodnie z regulaminem nr 30 EWG (ECE R30r03f)) opony MICHELIN CROSSCLIMATE+ w rozmiarze 205/55 R16 91H przewyższają próg przyczepności na mokrej nawierzchni ustalony w regulaminie nr 117 EKG ONZ dla opon skategoryzowanych jako zwykłe i śniegowe.

⁶ MICHELIN CrossClimate+ zajęła 1. miejsce w teście porównawczym trwałości przeprowadzonym przez AutoBild na oponach w rozmiarze 195/65 R15, którego wyniki opublikowano 27 września 2018 r.

⁷ Od nowości do zużycia (zużycie oznacza opony z bieżnikiem startym maszynowo do głębokości wskaźnika zużycia bieżnika zgodnie z regulaminem nr 30 EWG (ECE R30r03f)) opony MICHELIN CROSSCLIMATE SUV w rozmiarze 275/45 R20 110Y przewyższają próg przyczepności na mokrej nawierzchni ustalony w regulaminie nr 117 EKG ONZ dla opon skategoryzowanych jako zwykłe i śniegowe.

⁸ Na podstawie wyników testów porównawczych opon MICHELIN CrossClimate SUV i MICHELIN Latitude Tour HP w rozmiarze 235/60 R18 przeprowadzonych przez TÜV SÜD Product Service w 2016 r. na zlecenie Michelin.

⁹ MICHELIN CrossClimate SUV ma klasę B przyczepności na mokrej nawierzchni z europejskich etykiet.

NEWS >>>

Opona całoroczna na łagodne warunki zimowe

Sport All Season to nowość w portfolio Dunlop. Pierwsza opona całoroczna marki została zoptymalizowana pod kątem pracy w szerokim zakresie temperatur i oferuje pewne hamowanie na mokrych i śliskich drogach, czego gwarancją jest symbol trzech szczytów górskich i płatka śniegu.

Dzięki sportowym elementom konstrukcji nowe ogumienie zapewnia wyjątkowe prowadzenie na suchych nawierzchniach. Wytrzymałe opasanie umożliwia zachowanie sportowych osiągnięć również podczas pokonywania zakrętów, zapewniając lepszą stabilność. Dzięki bieżnikowi wyposażonemu we wzdużne rowki o dużej pojemności i radialne krawędzie woda jest szybciej odprowadzana z miejsca styku opony z nawierzchnią. Przekłada się to na szerszą powierzchnię kontaktu z drogą i wysoką skuteczność hamowania na nawierzchniach mokrych.

Dunlop Sport All Season została wyposażona w elastyczną mieszankę, która zapewnia optymalne osiągi w każdej temperaturze i warunkach pogodowych. Wielofunkcyjna mieszanka polimerowa aktywuje elastyczność gumy w szerokim zakresie temperatur.

Linia opon Dunlop Sport All Season obejmuje 31 pozycji asortymentowych, które w najbliższych tygodniach będą sukcesywnie wprowadzane na rynek, na obręcze w rozmiarach od 14 do 18 cali.



NEWS >>>

Opony Yokohama w nowych mercedesach

Mercedes-AMG wybrał opony Advan Sport V107 jako oryginalne wyposażenie swoich nowych modeli: GLA 35 4Matic, GLA 45 4Matic+ i GLA 45 S 4Matic+, które pojawiły się w Europie w 2020 roku. Montowane w tych autach opony mają rozmiary: 235/50ZR19 99Y lub 255/35ZR21 98Y.

Advan Sport V107 montowane są także w nowym Mercedesie GLE 53 4Matic+ Coupe, który korzysta z przednich i tylnych opon w rozmiarze 285/40ZR22 110Y i tylnych 325/35ZR22 114Y lub 275/50ZR20 113Y. Na nowych oponach Advan jeżdżą również najnowsze mercedesy GLE 63 4Matic+ i GLE 63 4Matic+ Coupe. Ich przednie i tylne opony mają rozmiar 285/40ZR22 110Y, a tylne także 325/35ZR22 114Y lub 275/50ZR20 113Y.

Yokohama Advan Sport V107 to opona o wysokich osiągnięciach, opracowana przez Yokohama Rubber głównie do użytku w samochodach premium o dużej mocy. Opony oferują doskonałe właściwości jezdne, zapewniając jednocześnie równowagę między osiągnięciami a wysokim poziomem komfortu i bezpieczeństwa.

NEWS >>>

Dwunasty sezon partnerstwa

W 2009 roku Hankook podpisał umowę sponsorską z BVB i nadal pozostaje lojalny wobec klubu, przedłużając tę umowę. W zeszłym roku partnerstwo obchodziło swoją dziesiątą rocznicę, a teraz kibice będą świadkami obecności marki Hankook w najpopularniejszym klubie Bundesligi w tym sezonie. Ten jedyny sponsor z branży oponiarskiej ośmiokrotnego mistrza Niemiec ponownie zaproponuje milionom kibiców klubu ekscytujące kampanie i konkursy, o których będzie można przeczytać na stronie internetowej hankook-promotion.de.

– *Wieloletnie partnerstwo sponsorskie z BVB wniosło cenny wkład do świadomości naszej marki. Chcemy w nadchodzącym roku dotrzeć do naszych grup docelowych w atrakcyjnym, pozytywnym środowisku, jakie zapewnia nam klub, który tak doskonale wpisuje się w najważniejsze wartości naszej marki, jakimi są entuzjazm, emocje i chęć osiągnięcia najlepszych wyników* – komentuje Dietmar Olbrich, wiceprezes ds. marketingu i sprzedaży w Hankook Reifen Deutschland.



NEWS >>>

Lider w teście opon zimowych ADAC 2020

Model Bridgestone Blizzak LM005 to pierwsza opona zimowa z klasą A na etykiecie UE w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni, we wszystkich rozmiarach. Opona została zwycięzcą testu opon zimowych ADAC 2020, zachwycając podczas jazdy na wszystkich rodzajach nawierzchni, utrzymując stabilność na śniegu i gwarantując świetne prowadzenie na mokrych drogach. Biorąc pod uwagę te parametry, eksperci ADAC – największego stowarzyszenia motoryzacyjnego w Europie – przyznali oponie Blizzak LM005 ogólną ocenę 2.0, czyli najwyższą notę wśród 15 modeli biorących udział w teście, jak również tytuł zwycięzcy klasyfikacji.

Opona Blizzak LM005 jest obecnie dostępna w 171 rozmiarach dla pojazdów osobowych i SUV-ów o wymiarach od 14 do 22 cali. W 24 rozmiarach (od 16 do 18 cali) wprowadzono innowacyjną technologię DriveGuard Run Flat, dzięki której z przebitą oponą pojazd może przejechać nawet 80 km przy prędkości do 80 km/godz.



Zimowe portfolio Triangle Tyre

tekst i zdjęcia: **Triangle Tyre**

Trzy lata temu wywodząca się z Chin firma Triangle Tyre rozpoczęła tzw. projekt europejski. Były duże inwestycje związane ze stworzeniem oferty skierowanej do kierowców ze Starego Kontynentu. W pierwszej kolejności skupiono się na segmencie letnim. Teraz, po trzech latach obecności na rynku i nawiązaniu odpowiednio silnego partnerstwa na kluczowych rynkach, nadchodzi czas na ekspansję zimową. Pojawiają się zupełnie nowe produkty, ale też w tych istniejących rozszerzono asortyment.

Co znajdziemy w zimowej ofercie? Zimówkę z kierunkowym bieżnikiem WinterX TW401, asymetryczną oponę UHP Snowlink PL02. Nowością jest natomiast opona z kolcami Icelinx TI501, skierowana do bardzo wymagających rynków skandynawskich.

Wszystkie zimowe produkty Triangle zostały prze-testowane w Ivalo w Finlandii. Mokra nawierzchnia, śnieg, hamowanie na suchej drodze, lód, hałas – testowano różne parametry w różnych okolicznościach. Efektem prowadzonych przez doświadczonych kierowców i inżynierów testów są prezentowane poniżej produkty.

WinterX TW401 – dla samochodów osobowych i SUV-ów

WinterX to nowa kierunkowa opona zimowa dla kierowców z Europy Środkowej, która łączy w sobie – jak przekonuje producent – bardzo dobre właściwości jezdne na zimę ze świetnymi osiągnięciami na mokrej nawierzchni, doskonałym prowadzeniem i komfortem akustycznym.

Dwa szerokie podłużne rowki odpowiedzialne są za odprowadzanie wody, co ma zapewniać najwyższą skuteczność hamowania na mokrej nawierzchni i wysoką odporność na aquaplaning. Bardzo szeroki wzór bieżnika ma pozwalać oponie na dobre prowadzenie w każdych warunkach, a zoptymalizowana kolejność „nachylenia” bieżnika jest gwarancją komfortu akustycznego.

Opona WinterX została opracowana na bazie mieszanki najnowszej generacji, która pomaga zmniejszyć opór toczenia i zwiększyć skuteczność hamowania na śniegu. WinterX jest dostępny w 36 rozmiarach dla samochodów osobowych i SUV-ów.

Snowlink PL02 – opona UHP dla samochodów osobowych i SUV-ów

Snowlink PL02 to najnowszy asymetryczny bieżnik zimowy UHP w ofercie Triangle Tyre. Producent podaje, że opona zapewnia doskonałe prowadzenie na mokrej i ośnieżonej nawierzchni, w połączeniu z doskonałym komfortem przy dużych prędkościach i doskonałymi właściwościami hamowania w każdych warunkach zimowych. Trójwymiarowe lamele o dużej gęstości oraz trzy obwodowe rowki zwiększają



WinterX TW401



LL01-01 July 2020

odporność na aquaplaning. Snowlink PL02 jest dostępny w 52 rozmiarach, zarówno dla samochodów osobowych, jak i SUV-ów.

Snowlink LL01 – opona dla VAN-ów

Snowlink LL01 ma odpowiadać na zimowe potrzeby aut typu van. Duża gęstość lameli zapewnia lepszą trakcję, a solidna konstrukcja klocków – dużą nośność i szerszą powierzchnię podstawy, co zwiększa przebieg.

Całoroczne też są

Oprócz szerokiej zimowej linii Triangle Tyre oferuje oponę całoroczną, która wprowadzona została rok temu. W tym roku natomiast poszerzono ofertę z 18 do 49 rozmiarów.

SeasonX TA01 – opona wielosezonowa

Opona SeasonX zaprojektowana została z myślą o kierowcach, którzy nie chcą zmieniać opon letnich na zimowe, jednocześnie oczekując optymalnego bezpieczeństwa przez cały rok. Mieszanka krzemionkowa ostatniej generacji z najnowszymi polimerami ma zapewniać doskonałą skuteczność hamowania na mokrych nawierzchniach i optymalną trakcję rów-

nież na ośnieżonych drogach. Bieżnik charakteryzuje się masywną częścią środkową i sztywną geometrią boczną, co ma się przełożyć na doskonałe właściwości jezdne, a kierunkowe rowki w kształcie litery V wspomagają odprowadzanie wody i błota pośniegowego. Opona SeasonX została opracowana i przetestowana w Europie.



SeasonX TA01



Snowlink PL02

REKLAMA

Zostań partnerem **BestDrive**
autoryzowanej sieci serwisów samochodowych Continental

BestDrive



Produkty **Continental**
w preferencyjnych cenach



Własny sklep internetowy
i strona www



Atrakcyjne oznakowanie
serwisu

Dołącz do najlepszych!

bestdrive.pl/zostan-partnerem



Bezpieczne przez cały rok, nawet po przebiciu

tekst i zdjęcia: PIRELLI

Opony całoroczne przeznaczone są dla osób, które nie szukają ekstremalnych osiągnięć i nie pokonują znacznych odległości w ciągu roku.

Są natomiast idealne dla kierowców, którym zależy na produkcie, który zapewni bezpieczeństwo zarówno zimą, jak i latem. Dzięki oponom całorocznym nie muszą oni myśleć o sezonowych zmianach, a dzięki technologii Seal Inside – nawet o przebiciach.

Nowe rozmiary

W ciągu ostatnich trzech lat nastąpił duży wzrost zainteresowania konsumentów w całej Europie oponami całorocznymi – rynek ten wręcz podwoił się w latach 2016–2019. W odpowiedzi na te trendy PIRELLI rozszerza gamę całorocznych opon o 22 nowe rozmiary bieżników Cinturato All Season Plus i Scorpion Verde All Season SF na obręcze od 16 do 19 cali. Na rynku dostępne są także modele z technologią Seal Inside – opracowanym przez PIRELLI systemem, który pozwala kierowcom kontynuować jazdę nawet po przebiciu opony. Dzięki wprowadzeniu nowych rozmiarów marka będzie w stanie pokryć blisko 90% perspektywnego rynku opon całorocznych.

Cinturato All Season Plus

Opona Cinturato All Season Plus do samochodów z kołami od 15 do 20 cali przeznaczona jest dla osób, które jeżdżą głównie po miastach, nie martwiąc się o pogodę. Ta ewolucja oryginalnej serii Cinturato All Season korzysta ze specjalnego kierunkowego wzoru bieżnika, który optymalizuje odprowadzanie wody przez dwa szerokie kanały podłużne i rowki boczne, ograniczając tym samym wystąpienie zjawiska aquaplaningu. Innowacyjna konstrukcja oznacza również zmniejszony poziom hałasu, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz pojazdu.

Kolejną charakterystyczną cechą nowej Cinturato All Season Plus są lamelki 3D, które mają na celu zminimalizowanie ruchu klocków bieżnika, aby zagwarantować lepszą wydajność podczas hamowania i pokonywania zakrętów. Dzięki temu profil zużycia opony jest bardziej równomierny, a jednocześnie wydłuża się żywotność ogumienia. Podczas opadów śniegu lamelki otwierają

się i chwytają śnieg, zapewniając doskonałą przyczepność z nawierzchnią drogi. Sprawia to, że Cinturato All Season Plus ma nie tylko oznaczenie M+S, ale również symbol płatka śniegu z trzema szczytami górskimi – znak będący potwierdzeniem pełnego bezpieczeństwa w zimowych warunkach.

Scorpion Verde All Season SF

Zarówno w sezonie letnim, jak i zimowym sprawdza się zaprojektowany do SUV-ów i crossoverów model Scorpion Verde All Season SF. Na jej boku znajdziemy oznaczenie M+S oraz płatek śniegu z trzema szczytami górskimi. Specyficzna konstrukcja wzoru bieżnika i bloków zapewnia doskonałe prowadzenie zarówno na śniegu, jak i na mokrej nawierzchni oraz doskonałą przyczepność i stabilność boczną. Dopelnieniem atrybutów tej opony jest długa żywotność, niska emisja hałasu i niskie opory toczenia, pomagające zmniejszyć zużycie paliwa.

Carrier All Season

Uzupełnieniem oferty opon całorocznych jest opona PIRELLI Carrier All Season, przeznaczona do samochodów dostawczych. Jest bardzo łatwa w prowadzeniu, ma długą żywotność, niskie opory toczenia i doskonałe osiągi w każdych warunkach. Co więcej, osiągi na mokrej nawierzchni stawiają oponę PIRELLI Carrier All Season w czołówce klasy. Opona ta również ma oznaczenia M+S i płatka śniegu.

Nie martw się o przebicia

PIRELLI Cinturato All Season Plus i Scorpion Verde All Season dostępne są również z technologią Seal Inside, która pozwala kierowcom kontynuować jazdę po przebicium opony bez utraty ciśnienia w przypadku uszkodzeń do czterech milimetrów. To zasługa zastosowania specjalnej warstwy szczeliwa po wewnętrznej stronie opony, które natychmiast otacza wszelkie ciała obce przebijające oponę i zapobiega w ten sposób utracie ciśnienia. Po usunięciu przedmiotu szczeliwo dodatkowo wypełnia powstały otwór. Szczeliwo pokryte jest z kolei specjalną folią, która dodatkowo chroni je jeszcze przed założeniem opony na koło. Technologia Seal Inside zapewnia niezawodność samochodu, gwarantując osiągi w każdych warunkach i chroni przed utratą ciśnienia w oponie.

Technologia Run Flat

Opony całoroczne Scorpion Verde dostępne są również z opcją Self-Supporting Run Flat firmy PIRELLI. Zaprojektowane są tak, aby utrzymać stabilność samochodu w przypadku przebicia opony, umożliwiając kierowcom bezpieczne przejechanie kolejnych 80 kilometrów z maksymalną prędkością 80 km/h. Działa to dzięki wzmocnieniom wbudowanym w ścianę boczną opony, które są w stanie utrzymać ciężar samochodu, a także przenieść siły na niego działające – nawet przy całkowitym braku ciśnienia w oponach.

REKLAMA

DriverTM

OPONY I SERWIS

PARTNERSTWO PODSTAWĄ ROZWOJU




✉ bok@driver.pl

☎ 22 517 10 60



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

ROŚNIE SPRZEDAŻ DUŻYCH OPON



Peter Gulow

rozmawiał: **Mirosław Giecwicz** / zdjęcia: **Nexen Tire**

**O rynku europejskim
i nie tylko rozmawiamy
z **Peterem Gulowem**,
wiceprezydentem Nexen
Tire Europe Central & East.**

Nexen Tire Europe zajmuje się europejską częścią działalności Waszego koncernu. W poprzednim wydaniu „Świata Opon” rozmawialiśmy z Piotrem Łukaszewiczem o polskim rynku. Teraz chciałbym zapytać Pana o rynek europejski. Jak Nexen przeżywał okres od marca do dziś? Co się zmieniło?

W trudnych czasach jest bardzo ważne, aby być elastycznym, szybkim i gotowym na nowe okoliczności. Ponieważ Nexen nadal jest firmą średniej wielkości, udało nam się dość szybko dostosować do nowych potrzeb rynku. Nasza nowa fabryka w czeskim Zatecu dała nam doskonałą możliwość szybkiego reagowania na potrzeby klientów.

Czy pewne elementy Waszej działalności, które zmieniły się wskutek pandemii, pozostaną zmienne już na zawsze?

Myślę, że ma to nie tyle związek z koronawirusem, co z warunkami pogodowymi w Europie, ale widzimy wzrost zapotrzebowania na opony wielosezonowe w całej Europie. Kiedy warunki pogodowe nie będą zmieniać się drastycznie, ten trend się utrzyma. Pandemia zmusiła nas do zdalnej pracy i śledzenia potrzeb naszych klientów z większą uwagą.

NEXEN

NEXEN TIRE

Nad czym teraz pracujecie i czego rynek może oczekiwać od Nexen Tire w najbliższych miesiącach?

Na razie przygotowujemy stabilne dostawy opon zimowych, a jednocześnie pracujemy nad pakietem letnim na rok 2021.

Które kraje europejskie doświadczają problemów w branży oponiarskiej, a które radzą sobie całkiem dobrze? I gdzie w tym wszystkim znajduje się Polska?

Podczas zamknięcia gospodarki mocno ucierpiały kraje na południu Europy. W Polsce nasza sytuacja jest dość stabilna, zaopatrzyliśmy naszych klientów tuż przed zamknięciem. Ostatnio sprawdziliśmy stan zapasów po sezonie letnim i sytuacja jest naprawdę satysfakcjonująca. Wiemy jednak, że oficjalne wyniki (ETRMA) pokazują spadek wielkości rynku.

Czy ogólne problemy w gospodarkach światowych mogą spowodować, że kierowcy zaczną oszczędzać i sięgać po tańsze produkty, np. opony klasy średniej? Czy widzicie tu swoją szansę?



Nexen proponuje nowoczesny design

Widzimy wyraźny trend w kierunku dobrej oferty cenowej. Z tego powodu Nexen poszerzy ofertę o nowe produkty.

Jaka jest sytuacja w zakresie dostaw opon jako wyposażenia oryginalnego dla producentów pojazdów? Czy coś się w tej sprawie poprawia?



*Ostatnie lata pokazały, że nasza oferta jest bardzo interesująca dla wielu użytkowników samochodów, a **Nexen jest wybierany częściej niż wcześniej.***

Jak wszyscy wiemy, producenci samochodów zamknęli fabryki lub zmniejszyli produkcję. Teraz sytuacja wróciła na dobrą drogę. Nexen pracuje konsekwentnie nad nowymi projektami. Najnowszym sukcesem jest montaż opon w nowym Golfie 8.

Które modele opon Nexen są bestsellerami w tym roku? Które poleca Pan w sposób szczególny? Nasz magazyn jest czytany przez polski przemysł oponiarski, więc może warto coś zasugerować...

Oferta Nexen jest naprawdę szeroka, mamy ofertę dla wszystkich segmentów samochodowych. Jak wspomniałem wcześniej, opony całoroczne cieszą się coraz większą popularnością zarówno w Polsce, jak i w Europie. Opona N'Blue 4 to naprawdę popularny model. Na nadchodzącą zimę polecamy Winguard Sport 2



Motorsport to doskonały poligon doświadczalny

dla segmentu UHP oraz Winguard Snow G3 – obie opony produkowane są w naszej zautomatyzowanej fabryce w Czechach.

Czy wkrótce możemy spodziewać się premier?

Wszyscy mamy nadzieję, że w czerwcu przyszłego roku odbędą się targi w Kolonii, dlatego jesteśmy przygotowani na wprowadzenie na rynek kilku nowych produktów. Wkrótce wprowadzimy na polski rynek nowy, całoroczny produkt dla samochodów dostawczych. N'Blue 4 Season VAN będzie dostępny od października.

I wreszcie polski rynek opon i Nexen Tire. Jak wygląda dzisiaj sprzedaż opon w naszym kraju i jakie są prognozy, nadzieje i plany na przyszłość?

Polski rynek jest ważny z europejskiego punktu widzenia, widzimy, jak zmienia się w ciągu ostatnich lat. Zmienia się polska gospodarka, rośnie, a co za tym idzie – zmienia się też w Polsce park samochodowy. Rośnie sprzedaż dużych opon i jest to interesujące dla każdego producenta opon. Widzimy naszą szansę i w najbliższym czasie będziemy inwestować w świadomość marki Nexen w Polsce. Ostatnie lata pokazały, że nasza oferta jest bardzo interesująca dla wielu użytkowników samochodów, a Nexen jest wybierany częściej niż wcześniej. Dobre wyniki testów opon i szeroka obecność na rynku pierwszego wyposażenia w połączeniu ze stabilną dostępnością rynkową są dobrą podstawą do przyszłego rozwoju.

Dziękuję za rozmowę.



Radian MTX – nowa opona do off-roadu

Myślimy o oponach 24/7 Abyś TY nie musiał



WINGUARD Sport 2



NEXEN NEXEN TIRE

NEXEN TIRE EUROPE s.r.o.

Bucharova 1314/8, 158 00 Praha 13, Czech Republic T +48 515 915 287

E-mail piotr.lukaszewicz@nexentire.com www.nexentire.com/pl



Rynek wielosezonalowych będzie rósł

O oponach całorocznych
z **Dominikiem Kwaczyńskim**,
Sales Managerem na Polskę
w Nokian Tyres, rozmawia
red. Mirosław Giecwicz

zdjęcia: Nokian Tyres

“

Opony całoroczne mogą być świetną opcją na czas przejściowy pomiędzy latem a zimą. Właśnie w okresie, w którym mieszają się przymrozki, nagle deszcze i suche, słoneczne dni, ich uniwersalność może być największym atutem.



Dominik Kwaczyński
Sales Manager na Polskę
w Nokian Tyres

Zmieniające się warunki pogodowe na świecie spowodowały, że ostatnimi laty odżył stary/nowy temat, czyli opony wielosezonowe. Nie jest to temat pożądanym przez producentów opon, a można nawet powiedzieć, że są oni zmuszani do zajmowania się nim. Wszak i warsztat, i producent opon woliliby, żeby na rynku dominowały tylko opony letnie i zimowe. Jednak wielosezonówka nie pozwala o sobie zapomnieć i zyskuje coraz więcej zwolenników w Europie. Jak to wygląda według Waszych analiz?

Zainteresowanie oponami wielosezonowymi wśród kierowców spowodowane jest obietnicą wygody. Obietnicą, że klienci nie będą musieli się zastanawiać, czy już wymienić zestaw opon, czy może jeszcze poczekać. Ta potrzeba jest jak najbardziej zrozumiała. Jednocześnie stawia przed producentami ogromne wyzwanie stworzenia opon bezpiecznych zarówno w warunkach lata, jak i zimy. Istnieje grupa konsumentów, którzy ze względu na charakter odbywanych podróży (głównie w mieście i na krótkich dystansach) i spokojny, asekuracyjny styl jazdy nie wymagają od opon maksymalnej przyczepności w ekstremalnych sytuacjach. Trzeba pamiętać, że dążąc do uniwersalności, siłą rzeczy trzeba ograniczyć specjalizację.

Co do kwestii interesów producentów i warsztatów – ceny opon całorocznych są zasadniczo wyższe ze względu na koszty ich opracowania i produkcji; wielosezonowość nie oznacza także, że znika konieczność ich regularnego serwisu – należy pamiętać, że stan opon każdego rodzaju musi być cyklicznie monitorowany, a ich układ na pojeździe zmieniany, by zapewnić równomierne zużycie i maksymalne bezpieczeństwo. Jest to produkt, który trafia do przekonania jednej z grup kierowców. Nadal będzie wielu, którzy cenią sobie właściwości opon tworzone pod konkretne

warunki na drogach. Dodatkowo jest szansa, że produkty te przyciągną tych kierowców, którzy próbują oszczędzić i przez wiele lat nie zmieniają opon w ogóle i jeżdżą np. na oponach zimowych niezależnie od pory roku. Przerzucenie się przez nich na opony całoroczne sprawi, że ich pojazdy będą na drodze mniejszym zagrożeniem niż w momencie, gdy stosują produkty nieprzystosowane do warunków drogowych.

Zacznijmy w ogóle od początku. Co to jest opona wielosezonowa, całoroczna czy – mówiąc po angielsku – all season tyre? Czym się ona charakteryzuje?

Opony całoroczne w idei są połączeniem właściwości opon letnich i zimowych. Ich zadaniem jest zapewnianie odpowiedniej przyczepności w warunkach umiarkowanych temperatur i zmiennych warunków pogodowych. Opona całoroczna ma układ lameli i rowków, który ma zapewniać przyczepność na suchym asfalcie w ciepłe dni, dobre odprowadzanie wody i zadowalającą przyczepność na śniegu.

Wiadomo, że opona całoroczna to kompromis. Nigdy nie jest idealna. Ale obecne czasy wręcz wymuszają na firmach oponiarskich poszukiwanie za wszelką cenę tego kompromisu. Do doskonałości nie dojdziemy nigdy, bo opona wielosezonowa nigdy nie będzie letnią i zimową w jednym, ale jej rozwój na pewno jest możliwy. Do jakiego etapu możemy dojść? Obecna technologia pozwala na stopniowe udoskonalanie funkcjonalności opon całorocznych. Z każdym kolejnym produktem jest to wzrost poszczególnych współczynników (przyczepność na danej powierzchni, odporność na aquaplaning, przebieg) o kilka, kilkanaście procent.

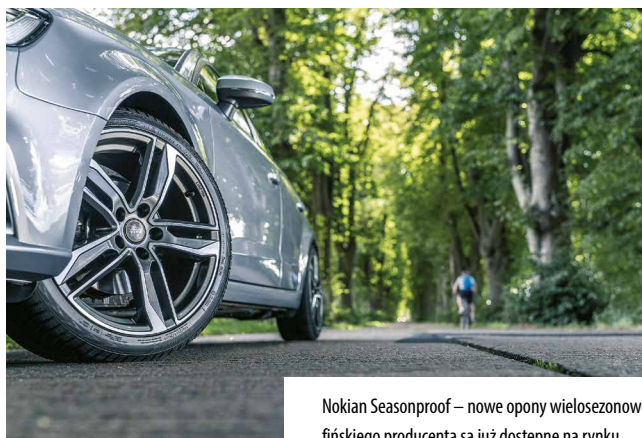
Poszukajmy pozytywnych cech tych opon. Zmieniające się nagle warunki pogodowe powodują, że jazda w układzie opona letnia/zimowa doprowadza do tego, że nie mogę czuć się bezpiecznie na drodze. Mając opony całoroczne, jestem przygotowany na każdą okazję. Zgadza się?

Opony całoroczne mogą być świetną opcją na czas przejściowy pomiędzy latem a zimą. Właśnie w okresie, w którym mieszają się przymrozki, nagle deszcze i suche, słoneczne dni, ich uniwersalność może być ich największym atutem. W Polsce ten czas trwa dosyć długo – mniej więcej od początku września do listopada, czasem grudnia, oraz od marca do maja. Oczywiście opona zimowa lepiej poradzi sobie z obfitymi opadami śniegu podczas mrozu, a letnia z upalnym słońcem czy opadami przy wyższych temperaturach.

Kierowca dużo jeżdżący zawsze wybierze „lato i zimą” zamiast „all season”. Ale z drugiej strony dla kogoś, kto mało jeździ, to opona całoroczna stanowi idealne rozwiązanie. I chyba o ten segment rynku głównie chodzi producentom. To jest ten klient. Jak duży jest to „kawałek tortu”?

Kierowca mało jeżdżący, ale też na pewno poruszający się w umiarkowanych warunkach pogodowych. Czyli ani w ekstremalnie wysokich, ani ekstremalnie niskich temperaturach (na polskie warunki oczywiście). Segment opon całorocznych zyskuje obecnie na popularności i spodziewamy się długotrwałej tendencji wzrostowej. Trudno jednak jednoznacznie wskazać, jaki będzie udział poszczególnych typów opon, ze względu na sytuację związaną z pandemią i jej dalszym rozwojem lub zanikiem.

Nokian Tyres tak jak inni inwestuje w ten sektor rynku. Ostatnio wprowadziliście na rynek rodzinę opon Nokian Seasonproof. O tym jednak piszemy w oddzielnym artykule



Nokian Seasonproof – nowe opony wielosezonowe fińskiego producenta są już dostępne na rynku

na str. 26. Natomiast warto tu zapytać, jakie szanse widzicie w podboju rynku tym modelem. Bo nie ukrywajmy, że ekspansja producentów opon w tym zakresie jest coraz większa.

Firma Nokian Tyres do niedawna była kojarzona tylko z oponami zimowymi. Obecnie jest bardzo duże zainteresowanie naszymi oponami letnimi, które osiągają dwucyfrowe wzrosty sprzedaży pomimo mniejszego zainteresowania produktami motoryzacyjnymi związanego z pandemią. Opony całoroczne są na początku swojej drogi, spodziewamy się więc wzrostu ich udziału w sprzedaży. Coraz więcej osób rozważa opony całoroczne jako opcję zakupu, a ich jakość produktów przekłada się na rosnące zaufanie i malejący sceptycyzm.

Jak będzie się zmieniał rynek opon całorocznych w przyszłości?

Rynek opon całorocznych w najbliższej przyszłości na pewno będzie się zwiększał. Wynika to z jednej strony ze zmian klimatycznych – w miastach zimy są znacznie łagodniejsze, co oznacza mniej śniegu czy oblodzeń. Z drugiej strony w coraz większej liczbie gospodarstw domowych funkcjonują co najmniej dwa samochody. Jeden służy do znacznie częstszych i dłuższych podróży – w tym przypadku stosowane są opony sprofilowane pod sezon i warunki jazdy; drugi samochód służy przede wszystkim krótkim przejazdom w obrębie miasta między domem, pracą, szkołą, sklepem – te pojazdy będą coraz częściej wyposażane w opony wielosezonowe. Przez najbliższe lata rynek opon wielosezonowych będzie rosnąć.

Dziękuję za rozmowę.



Nowe opony Nokian Seasonproof są o ponad 25% odporniejsze na zużycie od swoich poprzedników



KUMHO TYRES

Duże i ciekawe wyzwania

Rozmawiamy
z **Arkadiuszem**
Świątkiem, Business
& Development
Managerem **Kumho**
Tire Europe GmbH.

Firma produkująca opony Kumho jest najmłodszą z trójki największych producentów opon w Korei Południowej i całkiem niedawno, 5 września, obchodziła 60-lecie powstania. Jej krótka historia nie przeszkodziła w dynamicznym rozwoju, byciu firmą innowacyjną i osiągnięciu pozycji numer jeden na rynku koreańskim.

Geneza firmy była prosta i wynikała z potrzeb właściciela firmy, który był bardzo niezadowolony z braku dostępności wysokiej jakości opon do taksówek i autobusów. Niestety, nikt nie mógł spełnić jego oczekiwań, dlatego zdecydował o założeniu firmy Samyang Tire. Początkowo produkowała opony na własne potrzeby (około 20 sztuk dziennie), a następnie, wykorzystując dobrą koniunkturę koreańskiej gospodarki, bardzo dynamicznie się rozwijała, rozszerzając sprzedaż na rynki Azji Wschodniej. „Produkujemy opony, które zaspokajają potrzeby konsumentów, będąc sami ich użytkownikami! Będziemy ich używać” – ta dość prosta idea zainspirowała Gwangju Buslines do stworzenia opony Kumho. Do dziś pozostaje ona główną filozofią stojącą za doskonałością jakości i technologii Kumho Tire.

W roku 1963 Kumho wyprodukowało pierwszą oponę osobową, tym samym stając się pierwszym producentem opon do samochodów osobowych w Korei Południowej. W 1966 uzyskało zezwolenie z Departamentu Transportu USA (DOT) i od tego momentu rozpoczęto oficjalny eksport opon na rynek Ameryki Północnej. Kolejnym krokiem było zawiązanie współpracy z du-

rozmawiał: **Mirosław Giecwicz** / zdjęcia: **Kumho**

żym amerykańskim producentem opon i rozszerzenie działalności na świecie. W 1975 rozpoczęto produkcję opon do samolotów i Kumho jako pierwsza koreańska firma otrzymała amerykańskie dopuszczenie do stosowania ich w samolotach US Air Force. Kolejnym krokiem było powołanie spółki córki Kumho Tire, w celu przyspieszenia ekspansji na rynek brytyjski. Spółka ta miała za zadanie zorganizować dystrybucję opon na Wyspach. Z czasem nowa nazwa tak dobrze została przyjęta przez rynek, że w roku 1996 oficjalnie zastąpiła poprzednią nazwę i firma zaczęła używać nazwy Kumho na wszystkich rynkach świata.

Jako czołowy producent opon, firma mocno stawia na innowacje, najnowsze technologie, dbając przy tym o środowisko naturalne. Specjaliści Kumho Tire m.in. jako pierwsi na świecie opracowali opony aromatyczne, pierwsi na świecie wyprodukowali oponę o profilu 15 i w rozmiarze 32 cali do SUV-ów. Zaprojektowali również czerwone, niebieskie, żółte opony dymne do zawodów driftowych oraz jako jedni z pierwszych wdrożyli technologię run-flat do produkcji seryjnej. Z myślą o środowisku naturalnym wykorzystywali do produkcji opon materiały pozyskane z recyklingu zużytych opon.

W ostatnich tygodniach firma Kumho zaprezentowała dwie koncepcje opon przyszłości, które wkrótce mogą doczekać się industrializacji. Jedną z nich jest e-NIMF, przyjazna dla środo-

wiska, bezobsługowa i niepneumatyczna, samonośna opona. W trakcie okresu eksploatacji może być używana prawie bez przerwy, podlegając jedynie prostej wymianie bieżnika na nowy. Druga to opona e-TOPS, łącząca w sobie zalety opon pneumatycznych i Airless – to model hybrydowy. Zewnętrzna część opony e-TOPS składa się z ramion i bieżnika, który ma kontakt z nawierzchnią drogi, aby zapobiec utracie powietrza spowodowanej przez ciała obce. Wewnętrzna część jest wypełniona powietrzem pod ciśnieniem. Ta wzajemnie uzupełniająca się struktura pomaga utrzymać podstawowe osiągi zwykłych opon i rozwiązać problemy związane z utratą powietrza. Opona jest modelem przyszłościowym, który zapewnia zarówno osiągi, jak i stabilność podczas jazdy.

Rok 2020 jest wyjątkowy dla produktów marki Kumho, ponieważ zdobyły w tym roku trzy najbardziej prestiżowe nagrody za wzornictwo i funkcjonalność: iF Design Award, Red Dot Design Award i Idea Award. Od chwili powstania firma Kumho stawiała w centrum uwagi klienta i jego satysfakcję, co wielokrotnie zostało potwierdzone, m.in. przyznaniem najwyższego indeksu satysfakcji klienta.

Obecnie Kumho to światowy producent opon najwyższej klasy, posiadający 8 zautomatyzowanych, niskoemisyjnych zakładów produkcyjnych, 5 centrów badawczo-rozwojowych rozlokowanych w różnych rejonach świata. Jest obecny w 180 krajach na świecie, które są obsługiwane przez 9 biur handlowych z 11 oddziałami. Kumho Tire jest liczącym się dostawcą opon na

pierwsze wyposażenie między innymi do takich marek jak Audi, BMW, Mercedes-Benz, Kia, Hyundai, Volkswagen, Skoda, Seat i innych.

Firma już w latach dziewięćdziesiątych dostrzegła znaczenie rozwoju nowych technologii i marketingu poprzez sporty motorowe. Kiedy otworzyła Kumho Akron Technical Center (KATC) w Stanach Zjednoczonych, rozpoczęła intensywny rozwój opon wyścigowych. Kumho dostarcza opony sportowe do wielu dyscyplin motorsportu, ale najdłużej i najwięcej doświadczeń czerpało z udziału w F3, gdzie zdobywali na nich pierwsze szlify przyszli kierowcy F1, tacy jak Lewis Hamilton, Sebastian Vettel, Nico Rosberg, Robert Kubica, Valtteri Bottas. Marketing sportowy jest standardowym narzędziem marketingowym stosowanym obecnie przez wiele odnoszących sukcesy firm globalnych. Obecnie sponsorujemy prestiżowe europejskie kluby piłkarskie, w tym Tottenham Hotspur w Anglii, Bayer 04 Leverkusen w Niemczech i FK



Opona wielosezonowa
Kumho Solus 4S HA32



Kumho mocno stawia na innowacje i chce być czołowym producentem opon opartych na najnowszych technologiach, dbając przy tym o środowisko naturalne.

Mlada Boleslav w Czechach. W Stanach Zjednoczonych mamy silne partnerstwo z NBA (w tym z NBA G League). Trwająca obecna pandemia Covid-19 zmusiła większość lig do organizowania swoich meczów przy pustych trybunach. Jednak fani sportu na całym świecie nadal mogą oglądać logo Kumho Tire za pośrednictwem telewizji i transmisji internetowych.

Mam nadzieję, że nie zanudziłem, tak długo opowiadając o marce Kumho, obiecuję, że na kolejne pytania odpowiem krócej.

Kumho to w języku koreańskim 'jasne jezioro'. Dlaczego akurat taka nazwa?

Takie jest jedno ze znaczeń słowa *kumho*. „Jasne, czyste, przejrzyste” odnosi się przede wszystkim do ekologii, z którą firma mocno się identyfikuje, może być również kojarzone z filozofią Dalekiego Wschodu: harmonijny, przewidywalny, zaufany partner. Etymologicznie słowo to wywodzi się od nazwy geograficznej. Wyrazy *Kumho*, *Kūmho* oraz *Geumho* z języka koreańskiego fonetycznie i w zapisie alfabetu łańciskowego to *Kumho*, dlatego nazwa może również być kojarzona z nazwą regionu, rzeki w północnej prowincji Gyeongsang, nazwą miasta w tej samej prowincji, nazwą dzielnicy Seongdong-gu w Seulu oraz nazwą stacji 3 linii metra w tejże dzielnicy.

Jak już wspomniałem, firma Samyang Tire zaczęła oficjalnie stosować nazwę Kumho Tire w roku 1977, podczas ekspansji na rynek Wielkiej Brytanii. Nazwa zaczęła się kojarzyć na tyle dobrze, że od roku 1996 zmieniono nazwę firmy na Kumho Tire. Dla nas w Polsce ta nazwa kojarzona jest z produktem, oponą, ponieważ *kumho* – *guma* brzmi bardzo podobnie.

Można również inaczej spojrzeć na nazwę firmy, KUMHO to pięć liter odpowiadających pięciu elementom sukcesu:

K – Know-how – wysoka jakość produktów, zaawansowana technologia, ekologia;

U – Układ – Jedność – poszukiwanie możliwości porozumienia się na różnych płaszczyznach w poszukiwaniu najlepszej drogi do celu;

M – Moment – dana chwila, moment do wykorzystywania pojawiającej się szansy;

H – Hopeful – pełny nadziei, w myśl zasady, że po największej burzy zawsze świeci słońce;

O – Okazje – możliwości, żeby stworzyć coś nowego, lepszego i uzyskać najwyższe zaufanie.

Czym dziś jest oferta Kumho? Jakie opony i do jakich aut produkujecie?

Oferta Kumho jest bardzo szeroka. Jest jak dobrze skrojony na miarę garnitur i dostosowana do potrzeb lokalnych rynków, na których jesteśmy obecni. W Europie oferujemy opony do samochodów osobowych, dostawczych, 4x4 (SUV), ciężarowych i autobusów. Najszerza gama produktów jest w kategorii opon dla samochodów do 3,5 tony, gdzie oferujemy opony letnie, zimowe i wielosezonowe, jak również opony o najwyższych parametrach do samochodów sportowych (gama Ecsta), szybkich SUV-ów (Crugen), do limuzyn, samochodów komfortowych (Solus), do pojazdów o niskiej emisji spalin (Ecowing) i zerowej emisji (Wattrum). Ponadto mamy opony na bezdroża (Road Venture) i do ciężkiej pracy w samochodach dostawczych (PorTran) oraz opony zimowe (WinterCraft). Należy tutaj nadmienić, że dysponujemy również szeroką gamą opon sportowych, wyczynowych, na tor i do rajdów. W ramach ścisłej współpracy z producentami samochodów oferujemy opony, które spełniają ich szczegółowe wytyczne, dając najwyższą satysfakcję ich użytkownikom.

W przypadku opon do pojazdów ciężarowych mamy gamę opon dla transportu międzynarodowego, regionalnego, mieszanego, na budowy, w teren, jak również opony zimowe.



Centrala Kumho na Europę w Offenbach



Centrala Kumho w Korei Południowej

Firma Kumho Tire w swoim portfolio posiada też markę opon Marshal, która jest skierowana do klientów poszukujących sprawdzonego jakościowo produktu za rozsądne pieniądze.

Ponadto na niektórych rynkach oferujemy opony do myśliwców odrzutowych i do samolotów cywilnych.

Już wiemy, że firma Kumho pochodzi z Korei Południowej. Ale że związana jest z liniami lotniczymi... to pewnie nie każdy wie.

Kumho Asiana Group jest dużym południowokoreańskim koncernem – konglomeratem, posiadającym spółki zależne w branży budowlanej, motoryzacyjnej, petrochemicznej, przemysłu ciężkiego, turystycznej, logistycznej oraz wspomniane linie lotnicze Asiana Airlines. Na przestrzeni ostatnich lat sytuacja w gospodarce ogólnokrajowej bardzo dynamicznie się zmieniała, w związku z tym Grupa podjęła decyzję o oddzieleniu biznesu oponiarskiego Kumho Tire od pozostałej części konglomeratu i zawiązaniu porozumienia z partnerem strategicznym. Od momentu opuszczenia rodzinnego gniazda Kumho Tire realizuje samodzielnie swoją strategię biznesową, dynamicznie rozwijając swoją obecność w różnych krajach, zwiększając zaufanie do firmy oraz przyspieszając opracowywanie i wdrażanie nowych produktów.

Dla jednych jest to marka znana, dla innych zaś trochę mniej, zwłaszcza dla osób spoza branży oponiarskiej. Mam tu na myśli kierowców. To pokazuje, że w kwestii promocji jest wiele do zrobienia. To chyba zatem nowe wyzwanie dla Pana?

Tak, przede mną stoją duże i ciekawe wyzwania, które będą ukierunkowane na promocję marki Kumho na polskim rynku. Marka Kumho jest dystrybuowana w naszym kraju od przeszło 15 lat, tak że już mamy swoich stałych klientów, którzy po nią sięgają i do niej wracają. Planuje pozyskać nowych użytkowników naszych opon. Jestem przekonany, że nasze produkty spełnią ich oczekiwania, a produkt obroni się wysoką jakością.

Muszę nadmienić, że nasze centra rozwojowo-badawcze już wielokrotnie typowały polskie warunki drogowe i polskich użytkowników do przeprowadzenia testów opon, które już są lub w niedalekiej przyszłości pojawią się w naszej ofercie. Myślę, że jest to znakomita rekomendacja dla produktu, który jest skrojony i dostosowany do naszych lokalnych, polskich potrzeb.

Z marką Kumho docieramy do konsumentów, promując się poprzez sport – sport motorowy i dyscypliny zespołowe, jak piłka nożna, koszykówka. Chcąc dotrzeć do szerszej rzeszy naszych klientów, zaledwie kilka tygodni temu uruchomiliśmy naszą nową stronę internetową oraz pojawimy się w mediach.

Kumho to ponadto szeroka współpraca z producentami pojazdów i dostarczanie opon na pierwsze wyposażenie. Jak to obecnie wygląda?

Kumho od bardzo dawna ściśle współpracuje z producentami pojazdów, wspierając ich swoją wiedzą i doświadczeniem. Opony Kumho na początku pojawiały się na pojazdach producentów południowokoreańskich: Kia, Hyundai, Ssangyong Motor. Z czasem zdobyły zaufanie innych producentów samochodów i jako pierwszy południowokoreański producent opon byliśmy partnerem koncernu Mercedes-Benz, wyposażając między innymi klasę A w nasze opony.

Obecnie współpracujemy z większością renomowanych producentów pojazdów, takich jak grupa BMW, grupa VW, Mercedes-Benz, GM, Renault, Nissan, Chrysler. Wyposażamy w nasze opony również topowe wersje ich samochodów. Nasz dział OE bardzo szybko reaguje na potrzeby strategicznych partnerów i zapewnia im niestandardowe rozwiązania – kluczowe dla branży producentów samochodów. To wpłynęło na wybór naszych opon do najnowszej wersji Škody Octavia, która jest od kilku lat bestsellerem na polskim rynku. Jestem przekonany, że znacząco wpłynie to na widoczność marki na polskich ulicach.

Co przygotowało Kumho na nadchodzący sezon zimowy?

Kumho bardzo poważnie traktuje sezon zimowy, gdyż w wielu regionach świata oczekuje się opon przystosowanych do danego klimatu. W naszej części Europy opony zimowe stanowią bez mała 50% rynku opon, dlatego nie możemy sobie pozwolić, żeby nie być jego uczestnikiem. Zima stawia wysoko poprzeczkę przed producentami opon z racji dużej zmienności warunków pogodowych i wysokiej amplitudy temperatur. Na ten sezon jesteśmy bardzo dobrze przygotowani, oferując naszym odbiorcom szeroką gamę rozmiarową oraz różne modele opon zimowych.

Zacznę od naszej nowości – opony zimowej UHP do samochodów osobowych WinterCraft WP72, dostępnej w średnicach 18–20 cali. Poza tym nadal będziemy oferować oponę WinterCraft WP71, której od lat ufają polscy kierowcy, wystawiając jej

bardzo wysokie noty. Oczywiście oferujemy też nowość z poprzedniego sezonu: WinterCraft WS71SUV do pojazdów SUV. Najpopularniejszą oponą zimową w naszej ofercie jest WinterCraft WP51 – wielokrotnie wyróżniona za swoje parametry przez niezależne organizacje, osiągająca najwyższe noty satysfakcji użytkowników, co jest dla nas najmiłym wyróżnieniem, wpisującym się w DNA Kumho, czyli opony tworzone dla potrzeb użytkowników.

Do samochodów dostawczych rekomenduję oponę PorTran CW51. Poza wyżej wymienionymi oferujemy też opony ciężarowe zimowe, oznaczone piktogramem płatka śniegu wysownym w trzyszczytową górę. Na rynki skandynawskie oferujemy opony zimowe kolcowane oraz z miękkich mieszanek.

Segment rynku, który bardzo rośnie, to opony wielosezonowe. Jak Kumho radzi sobie w tym obszarze?

Segment opon wielosezonowych od kilku lat bardzo dynamicznie rozwija się w Europie, jest to spowodowane zmianą aury, podejściem użytkowników do eksploatacji samochodów oraz wymuszone przez regulacje prawne, wymagające stosowania opon z piktogramem opony zimowej-śniegowej w okresie zimy. Jako że opony wielosezonowe spełniają ten warunek, często są wybierane przez użytkowników. W moim odczuciu jest to mniejsze zło niż korzystanie z opon zimowych przez cały rok. Kumho również ma w swojej ofercie takie opony, a na ten sezon przygotowaliśmy nowość: Solus 4S HA32 – oponę do samochodów osobowych.

Nowa, najnowocześniejsza mieszanka Solus 4S HA32 i zygawkowaty wzór w kształcie litery V zwiększają przyczepność i wydajność na mokrej nawierzchni, poprawiając skuteczność hamowania o ponad 15% w porównaniu z poprzednimi modelami i przyczyniając się do uzyskania klasy B przyczepności na mokrej nawierzchni w ramach unijnego systemu etykietowania opon. Optymalna rzeźba bieżnika z trójwymiarowymi 3D, samoblokującymi lamelami zapewnia doskonałe hamowanie i znakomite prowadzenie w każdej porze roku, zarówno na drogach pokrytych deszczem i śniegiem, jak i na nawierzchniach pokrytych błotem pośniegowym.

Jeszcze przed swoją premierą Solus 4S HA32 zdobyła nagrodę Red Dot Design Award 2020, jedną z trzech najważniejszych na świecie nagród w dziedzinie wzornictwa, w kategorii branża transportowa. To osiągnięcie udowodniło nie tylko doskonałość opony Kumho, ale także możliwości projektowe. Ściana boczna Solus 4S HA32, kluczowy element we wzornictwie opony, posiada ikonę wielosezonowości, która pozwala klientom z łatwością rozpoznać wszechstronność opony. Wykonana jest jako hologram, który zmienia wygląd w zależności od kąta padania światła, co jest cechą, której Kumho używa po raz pierwszy i która nadaje oponie luksusowy i wyrafinowany wygląd. Nasza oferta opon wielosezonowych uzupełniona jest przez oponę Solus 4S HA31 – w wersji do samochodów osobowych oraz SUV.

Czy globalna pandemia mocno poturbowała Waszą firmę?

Pandemia wpływa bardzo mocno na wszystkie organizacje i firmy, oczywiście jedni wychodzą z tego zwycięsko, a inni są mocno poturbowani, jak na wojnie. Jak cała branża, my także odczuwa-

my skutki pandemii na świecie – w związku z ograniczeniem podaży i popytu na pojazdy oraz ograniczeniami w przemieszczaniu osób i towarów. Nowa sytuacja, której doświadczamy, wymaga od firm większej elastyczności i reaktywności.

Nasza firma zaledwie dwa lata temu, w ramach reorganizacji, wdrożyła nową strategię, która uwzględnia dynamiczne zmiany w gospodarce ogólnoswiatowej. Pomimo niesprzyjającego otoczenia firma realizuje zamierzone plany oraz tworzy m.in. nową organizację na rynku polskim.

Czas na pytanie prywatne. Czy wywodzi się Pan z branży oponiarskiej?

Tak, nie da się tego ukryć, bezpośrednio z producentami opon jestem związany już przeszło dekadę, a zawodowo z produktem, jakim jest opona – nawet dłużej. W branży oponiarskiej bardzo dużo się dzieje i nastąpiło wiele zmian na przestrzeni ostatnich kilku lat. Zmienił się model dystrybucyjny producentów opon, zmieniły się zachowania klientów, a internet jest katalizatorem tych zmian. Tutaj nie można się nudzić, co chwilę pojawiają się jakieś nowości. Opony dobrze kleją, dlatego wielu z nas w tej branży działa już od dobrych kilku lat.

Dziękuję za spotkanie i życzę wielu sukcesów.

Dziękuję za rozmowę.



Opona zimowa Kumho WinterCraft WP72



Mocna jesień w BestDrive!

Continental otwiera pięć
kolejnych serwisów w Polsce

**Warszawa, Katowice, Gdańsk,
Chrzanów i Międzyrzec Podlaski**
– w tych miastach jesienią 2020
roku zaczną działać kolejne
serwisy pod marką BestDrive.

tekst: **(kż)** / zdjęcia: **BestDrive**

Ta europejska sieć serwisów motoryzacyjnych skupia ponad 2200 placówek w całej Europie, w tym 58 w Polsce. Oferują kompleksowe usługi nie tylko w zakresie zakupu i wymiany opon, ale także m.in. diagnostyki oraz mechaniki pojazdów.

Profesjonalizm, najnowocześniejszy sprzęt i troska o bezpieczeństwo klienta – to główne zasady przyświecające działalności serwisów BestDrive. – *Mottem przewodnim BestDrive jest dostarczanie klientom wszystkiego, czego potrzebują ich auta, tak aby mogli się skupić wyłącznie na bezpiecznej i komfortowej jeździe. Ta formuła doskonale sprawdza się już od dziesięciu lat: w 2011 roku podpisano pierwsze umowy franczyzowe – mówi Łukasz Puchała, menedżer sieci*

BestDrive w Polsce. – *Z jednej strony klienci doceniają troskę o ich samochody i wysoką jakość obsługi, z drugiej staramy się stale podnosić standardy pracy. Do-
starczamy serwisom najlepsze rozwiązania w zakresie zarządzania, prowadzenia działań marketingowych i praktyczną wiedzę o produktach. Dlatego BestDrive to coś więcej niż profesjonalne usługi. To gwarancja jakości reprezentowanej przez znaną na całym świecie markę Continental.*

Aktualnie pomimo trwających zmagania z pandemią koronawirusa serwisy pracują na pełnych obrotach. Partnerzy BestDrive od momentu ogłoszenia stanu pandemii sprawnie reagowali na zalecenia sanitarne kierowane ze strony instytucji rządowych, a także realizowali wewnętrzne rekomendacje dotyczące stosowania środków ochrony sanitarno-epidemiologicznej dla zapewnienia bezpieczeństwa klientów i pracowników.

Klienci są umawiani na wizyty z bezpiecznym odstępem czasowym, tak aby nie mieli ze sobą kontaktu. Rośnie liczba klientów korzystających z obsługi samochodu w formule „door to door”. Pojawiła się także liczna grupa kierowców korzystających dotąd z usług małych warsztatów bez zaplecza dedykowanego klientom. Dzisiaj szukają oni serwisów oferujących profesjonalną, kompleksową obsługę pod względem technicznym i socjalnym. Każdy BestDrive zapewnia oprócz wysokiej jakości usług przestronną poczekalnię i przygotowane do nowej sytuacji biuro obsługi klienta.

Należy przypomnieć o tym, że Continental Opony Polska (COP) był jedyną branżową firmą dotkniętą negatywnymi skutkami pandemicznego „zamrożenia” aktywności gospodarczej i konsumenckiej, która podjęła solidarnościową decyzję o finansowej uldze dla sieci serwisów partnerskich.

Obniżka opłaty franczyzowej do 1 zł netto za pierwsze półrocze 2020 roku ułatwiła serwisom kontynuację działalności w trudnej sytuacji rynkowej, w jakiej znaleźli się właściciele i pracownicy. Mniejsza liczba klientów, wydłużone czasy obsługi spowodowane rygorami sanitarnymi oraz zachowawcze podejście klientów do decyzji zakupowych to jedynie część utrudnień notowanych na początku pandemii Covid-19. Jednocześnie w budżetach serwisów pojawiły się nowe, wymagane przepisami koszty związane z zabezpieczeniem i ochroną klientów oraz pracowników.

Aktualne komunikaty Ministerstwa Zdrowia potwierdzają tezę, że zagrożenie Covid-19 nie minęło i jeszcze przed nami długa walka. Dlatego też kluczowe w pracy serwisów BestDrive stało się ograniczenie do niezbędnego minimum bezpośredniego kontaktu z klientami. Obowiązuje system umawiania na wizyty z zachowaniem bezpiecznych odstępów czasowych.



Profesjonalizm, najnowocześniejszy sprzęt i troska o bezpieczeństwo klienta – to główne zasady przyświecające działalności serwisów BestDrive.

W serwisach znajdują się stanowiska do dezynfekcji rąk. Przypomina się klientom o konieczności przybycia do serwisu w maseczkach. Każdy samochód jest wietrzony i dezynfekowany po przyjeździe i przed oddaniem. Na terenie serwisu obowiązuje zasada zachowania bezpiecznego dystansu w kontaktach między osobami. Zwiększono częstotliwość mycia i dezynfekowania pomieszczeń wspólnych. Preferowana jest płatność bezgotówkowa.

– *Czas zmagania z pandemią Covid-19 nie został „zmarnowany” przez zespół osób pracujących w COP, odpowiedzialnych za projekt BestDrive ani też przez naszych partnerów biznesowych – mówi Łukasz Puchała. – Wspólnie wypracowaliśmy skuteczne formy komunikacji online, sukcesywnie pokonując wyzwania towarzyszące pracy w trybie zdalnym. Najwięcej zaangażowania z obu stron wymagały sprawy związane chociażby z wizualizacją pięciu nowych serwisów.*

Pierwszy z nich, BestDrive Fenix Auto z Warszawy, już otworzył swoje podwoje na początku września. W inauguracji działalności serwisu obok właścicieli i pracowników uczestniczyli członkowie zarządu COP oraz zespół osób odpowiedzialnych za realizację projektu BestDrive. Miłym akcentem była liczna obecność właścicieli serwisów BestDrive, które już działają w ramach sieci bądź w niedługim czasie zostaną – po oficjalnym otwarciu – jej członkami.

Na zakończenie warto dodać, że w tym trudnym dla biznesu czasie, od początku roku, ośmiu partnerów – czyli wszyscy, którym kończyła się dotychczasowa umowa franczyzowa – podjęło decyzję o przedłużeniu współpracy z BestDrive na następne lata. Jednocześnie w tym samym okresie kolejnych trzech właścicieli serwisów, z takich miast jak Szczecin, Wałbrzych i Zduńska Wola, zdecydowało o przyłączeniu się do sieci BestDrive.

Jak widać, obie informacje dobrze rokują dla przyszłości tej marki serwisów w Polsce, szczególnie w kontekście przyszłorocznego jubileuszu 10-lecia działalności.

OPONY LOTNICZE

w czasach mocnego przyziemia

tekst: **Rafał Dobrowolski** / zdjęcia: **LINETECH, Michelin**

Pod koniec marca prawie cały światowy ruch lotniczy utknął w martwym punkcie.

Opony do statków powietrznych? O dziwo, ich sprzedaż nie spadła tak drastycznie, czemu sprzyjał duży popyt w segmencie ogumienia dla prywatnych zastosowań notowany na początku roku oraz wzmożone zakupy lotnictwa wojskowego.

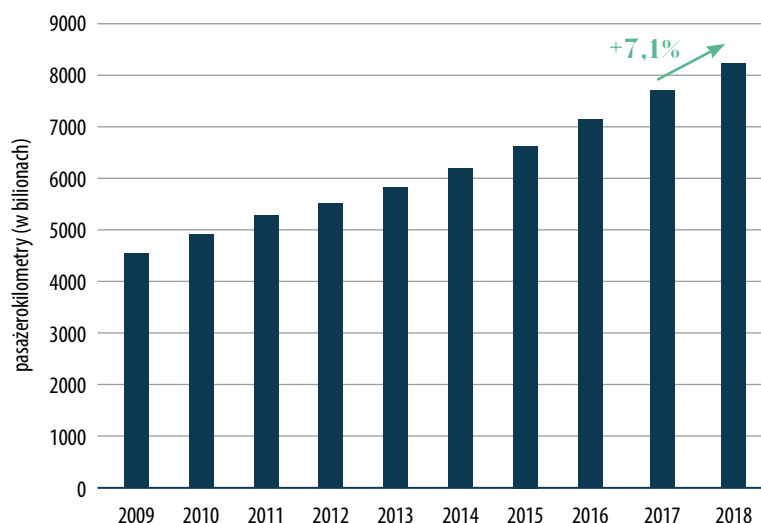
Przedmiot zainteresowania naszego raportu to także konstrukcja ogumienia lotniczego, czołowi dostawcy i wysiłki inżynierów. Eksploatacja i cykl życia opon, zwłaszcza w związku z koniecznością utrzymywania ciągłej zdolności do lotu statku powietrznego w kontekście ograniczeń wynikłych z pandemii Covid-19 wydaje się wystarczającą przesłanką, by na łamach kwartalnika „Świat Opon” opublikować niemający precedensu artykuł.

Światowy lockdown zapisał się ograniczeniami w podróżowaniu i zamykaniem granic, więc i odwoływaniem lotów. Długoterminowe prognozy ruchu lotniczego? I tu niemałe zaskoczenie: analitycy rynku raczej jednogłośnie utrzymują w mocy prognozy wypracowane na długo przed wybuchem światowej pandemii. Otóż przewiduje się, że liczba 4,3 mld pasażerów linii lotniczych przewiezionych w 2018 r. wzrośnie do około 10,0 mld do 2040 r. W 2018 r. światowi producenci dostarczyli w ramach kontraktów 1606 nowych samolotów komercyjnych i odnotowali 1640 nowych zamówień netto. Jest więc tendencja zwykła. Rynek OEM to jedno, a jest przecież jeszcze aftermarket. Opony do statków powietrznych wymagają nieustannej wymiany. Generalnie częstszej niż w pojazdach osobowych, bo też charakteryzują się relatywnie niską żywotnością. Są one sprawdzane po każdym locie, a uszkodzone – wymieniane na nowe, co skutkuje zwiększonym popytem na rynku wymiany i procedur bieżnikowania.



Perspektywa rosnącego znaczenia transportu lotniczego (jako wykonanej pracy przewozowej, mierzonej w pasażerokilometrach, w latach 2009–2019)

Źródło: IATA



Po wybuchu pandemii pojawiło się pytanie: czy lotnictwo cywilne odbuduje w roku 2021 zaufanie konsumentów do podróży międzynarodowych, by kontynuować dotychczasowe tempo wzrostu. Rok 2020 jest stracony dla międzynarodowych połączeń, to jest raczej pewne

Wzrost światowego rynku opon lotniczych wynika oczywiście z rosnącego ruchu lotniczego w skali globalnej. W ciągu ostatnich kilku lat ruch pasażerski wykazywał tendencję wzrostową ze względu na niskie ceny biletów lotniczych, a potrzeba mobilności (turystyka międzynarodowa i podróże służbowe) generowała ogromne inwestycje w nowe statki powietrzne. Również wzrost liczby nowych linii lotniczych w wielu krajach, które chcą skorzystać z rosnącej populacji bogacących się konsumentów, spowodował wzrost popytu na opony lotnicze. Giganci przewozów zamawiają nowe samoloty, aby zaspokoić potrzeby ogromnej liczby pasażerów, co zwiększa produkcję opon lotniczych. Chiny prawdopodobnie prześcigną Stany Zjednoczone i staną się największym rynkiem lotniczym, co będzie sprzyjać wzrostowi rynku w okresie objętym prognozą, tj. do 2040 r.

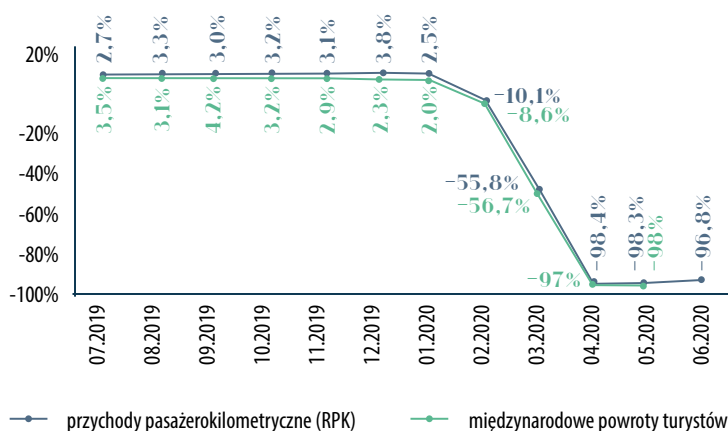
Tymczasem producenci, ale też firmy wyspecjalizowane w obsłudze naziemnej muszą zmierzyć się ze scenariuszem dyktowanym przez drastyczny spadek zamówień. Źródłem poniższych danych są komunikaty International Civil Aviation Organization (ICAO) – Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, która zrzeszając 193 państwa, zajmuje się opracowywaniem i wdrażaniem międzynarodowych przepisów regulujących bezpieczeństwo międzynarodowej żeglugi powietrznej. Ze względu na swój status wyspecjalizowanej agencji ONZ, ICAO pozostaje niezależna od wpływów zewnętrznych i jest zobowiązana do stałego publikowania kompleksowych i obiektywnych danych. Każdego miesiąca ICAO sporządza Monitor Transportu Lotniczego, miesięczny przegląd i analizę wskaźników ekonomicznych lotnictwa cywilnego.

Lotniska opustoszałe, a opony w hangarach

Nasz ogląd sytuacji na lotniskach rozpocznijmy od Europy. Podczas gdy liczba pasażerów linii lotniczych w niektórych z państw członkowskich UE zaczęła spadać już w lutym 2020 r., w marcu poleciała w dół we wszystkich krajach o co najmniej połowę. W porównaniu z marcem 2019 r. największy spadek liczby pasażerów odnotowano we Włoszech (–85%, –11,9 mln). Komunikaty ISTAT – Włoskiego Krajowego Instytutu Statystyki – doniosły wtedy, że lockdown najbardziej dotknął lotniska w: Mediolanie – Linate (–93%), Bergamo i Wenecji (w obu –90%), Mediolanie – Malpensa (–88%) i Bolonii (–86%). Alarmujące to doniesienia, skoro w latach 2010–2018 liczba pasażerów we Włoszech wzrosła o 33,3%. W 2017 roku działały dla szeroko rozumianej branży lotniczej 193 firmy, które zafakturowały obroty na poziomie 9,4 mld euro i zatrudniały prawie 20 000 osób. Można tylko przypuszczać, jak bardzo rodzimy biznes odczuł skutki lockdownu.

Międzynarodowy ruch pasażerski zmniejszył się o 96,8% r/r w czerwcu 2020 (+1,6 punktu procentowego w stosunku do spadku w poprzednim miesiącu)

Źródło: IATA



Międzynarodowe podróże lotnicze pozostawały ściśle ograniczone i pozostały praktycznie odwołane w związku z zamknięciem granic i szerokim wprowadzeniem kwarantanny. Od kwietnia notuje się niewielką poprawę koniunktury, która wynikała głównie z ruchu krajowego

Nieco mniejsze spadki w marcu 2020 odnotowano w: Niemczech (-10,7 mln przewiezionych pasażerów, -62%), Danii (-1,7 mln, -63%), Finlandii (-1,1 mln, -57%), Czechach (-0,8 mln, -65%) i na Węgrzech (-0,7 mln, -58%). Powyższa wyliczanka jest o tyle istotna, że światowy ruch pasażerski spadł o 52,9% r/r w marcu 2020 roku. Uzmysławia też, jak boleśnie gwałtowne spadki liczby pasażerów przylatujących i odlatujących odczuć musiały firmy pracujące dla europejskiej branży lotniczej.

Ten gwałtowny marcowy spadek (-52,9% r/r) światowego ruchu lotniczego znacznie przekroczył poziom odnotowany po wydarzeniach z 11 września 2001 r. Podróże lotnicze w kwietniu nadal wykazywały tendencję spadkową. Niektóre kraje zaczęły łagodzić ograniczenia w ruchu lotniczym, ale niewielka poprawa koniunktury wynikała głównie z ruchu

krajowego. Hekatomba przyszła w czerwcu, kiedy międzynarodowy ruch pasażerski spadł o 96,8% r/r. Podróże lotnicze pozostawały ściśle ograniczone w związku z zamknięciem granic i szerokim wprowadzeniem kwarantanny. Jeśli chodzi o liczbę pasażerów, to 15 najlepszych lotnisk odnotowało drastyczny spadek, bo aż o 57,3% r/r. Światowe zdolności przewozowe zmniejszyły się o 80,1% r/r w czerwcu 2020 roku. Co ciekawe, pewne symptomy ożywienia notowano już w maju. Najlepiej w tym czasie radziła sobie... Afryka. Krótco potem duże ożywienie zanotowała Azja i kraje Pacyfiku, gdzie zdolność przewozowa powróciła do 30% poziomu z roku 2019. Najwolniejszą poprawę zaobserwowano w Europie i na Bliskim Wschodzie.

Spadek popytu na transport towarowy był znacznie wolniejszy niż tempo spadku ruchu pasażerskiego, a to na skutek zapotrzebowania na środki medyczne i inne krytyczne dla gospodarek produkty. Niemniej jednak wyniki linii lotniczych w Europie pozostały na bardzo niskim poziomie.

Opony do „nietotów”

Przejdźmy wreszcie do zagadnień najbardziej korespondujących z tytułem naszego magazynu. Do najważniejszych graczy na globalnym rynku opon lotniczych należą: Bridgestone, Michelin, Goodyear i Dunlop. Powyższe doniesienia i konstatacja, jak bardzo ucierpiało lotnictwo cywilne w Europie, są również dla branży oponiarskiej bardzo istotne; wystarczy odnotować tylko kilka komunikatów: „Dunlop Aircraft Tyres planuje redukcję personelu w fabryce w Wielkiej Brytanii”; „Michelin powołuje się na Covid-19 w związku z potrzebą zmniejszenia produkcji opon lotniczych”... Od czerwca przybywa sygnałów o załogach fabryk pracujących w niepełnym wymiarze godzin. Pojawiają się przestoje w produkcji i przesłanki dla redukcji załogi. Już w kwietniu linie lotnicze odwołały ponad 100 zamówień na samolot 737 Max w fabryce Renton w Waszyngtonie, a Boeing kilka tygodni temu potwierdził, że nie otrzymał żadnych nowych zamówień i w związku z tym zapowiada redukcję zatrudnienia o prawie 13 000 pracowników, głównie w USA. Oczekuje się dalszych zwolnień, z których część może pochodzić z Wielkiej Brytanii. Airbus przełożył plany dotyczące linii montażowej dla swojego A321neo we Francji – to pokłosie próby zamawiających (linii lotniczych) o odroczenie dostaw zaplanowanych jeszcze przed pandemią. W sumie o 1/3. W ślad za tym poszły zapowiedzi kooperantów. Spirit AeroSystems zwolni około 1450 pracowników w zakładach obsługujących programy lotnicze w związku z mniejszym zapotrzebowaniem. Firma jest dostawcą dla Airbusa i Boeinga. Z kolei Rolls-Royce planuje redukcję zatrudnienia nawet o 15%,



W konstrukcji statków powietrznych najczęściej stosuje się podwozie kołowe, złożone z trzech zespołów kół, które mocuje się na tzw. goleniach. Ich zadaniem jest przeniesienie obciążenia z płatowca na koła

a analitycy firmy przewidują, że przychody z lotnictwa cywilnego spadną o 18%, głównie z powodu niższych dostaw silników.

Mniejszy (rozmiar) może dziś więcej

Jak produkcja samolotów w interesującym nas tu okresie mogła się przełożyć na rynek ogumienia? Punktem wyjścia niech będą raporty IATA, organizacji zrzeszającej ok. 290 linii lotniczych w 120 krajach. Otóż w opinii reprezentantów obsługujących 82% światowego ruchu lotniczego produkcja silników do samolotów szerokokadłubowych jest szczególnie narażona na pandemię, ponieważ loty długodystansowe, w których wykorzystywane są większe silniki, prawdopodobnie będą najpóźniej ze wszystkich reaktywowane do poziomu sprzed pandemii. Wniosek? Segment największych rozmiarów ogumienia będzie zdecydowanie najdłużej odrabiał straty. Co prawda w styczniu br. przyjęto 296 zamówień na nowe samoloty – więcej niż w tym samym miesiącu roku 2019, ale już w lutym tylko... 18 samolotów. Linie lotnicze negocjują z producentami odroczenie dostaw samolotów na ten rok. W styczniu przewoźnicy mieli zaplanowane dostawy ok. 2000 nowych samolotów na rok 2020. Osiem miesięcy później liczba dostaw spadła o prawie 60%, do ok. 830 – czytamy w najnowszym raporcie IATA. I jak dotąd (do końca sierpnia br.) zdolności produkcyjne w całej branży spadły o 24,2% rok do roku.

Dużo stabilniejsza sytuacja panuje w segmencie mniejszego ogumienia, czemu sprzyja duży popyt w segmencie dla komercyjnych zastosowań – mowa tu samolotach biznesowych czy dla VIP-ów. No i dzięki odporności segmentu wojskowego. Tu ciekawe streszczenie komunikatu z raportu kwartalnego 2020 (za okres do 31 marca) firmy Michelin. Otóż w opinii



Opona Michelin Air X NZG. Boeing 777-300ER posiada jedno z najdroższych opon lotniczych. Każda z dwunastu w rozmiarze 30 x 8,8 kosztuje ok. 5000 USD

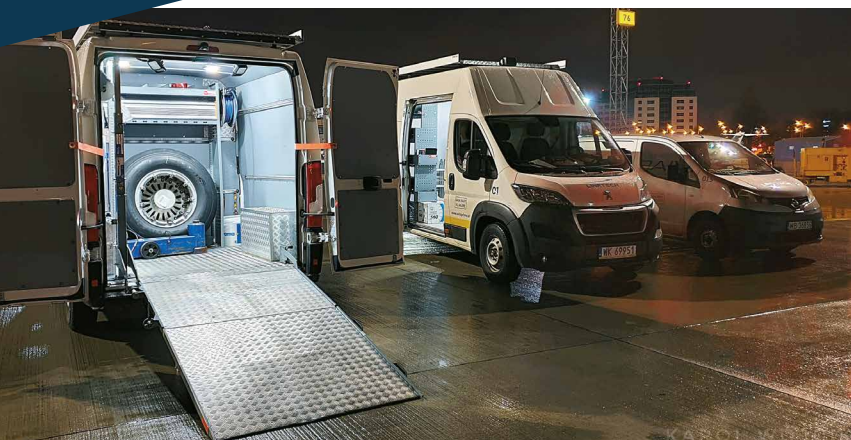
francuskiego producenta wojskowe statki powietrzne będą rekompensować straty odniesione na rynku ogumienia do zastosowań cywilnych. Wzrost napięć geopolitycznych skutkuje ogólnoświatowym zwiększaniem budżetów na obronność, co już doprowadziło do zwiększenia inwestycji w sektorze obronnym. A ponieważ wiele krajów chce mieć przewagę w dziedzinie obrony powietrznej, to tu należy upatrywać szans na zrehabilitowanie strat odnotowanych w lotnictwie cywilnym. I pewnie dlatego też nie dalej jak miesiąc temu w opublikowanym opracowaniu agencji MRFR pt. „Coronavirus Outbreak and Business Aircraft Market research report 2020” znajdziemy konstatację: oczekuje się, że do końca 2023 r. światowy rynek opon lotniczych urośnie do 1525,6 mln USD, z poziomu 1192,4 mln USD w roku 2017. Jeszcze krótsza perspektywa czasowa, a prognozowane wyniki

Spadki liczby pasażerów w niektórych krajach europejskich odnotowane w marcu 2020 (w porównaniu z marcem 2019)

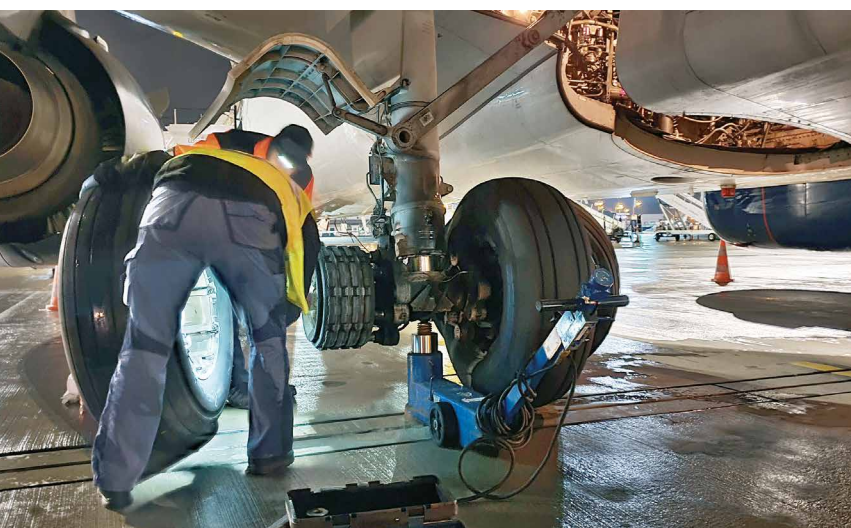
Dane: Eurostat



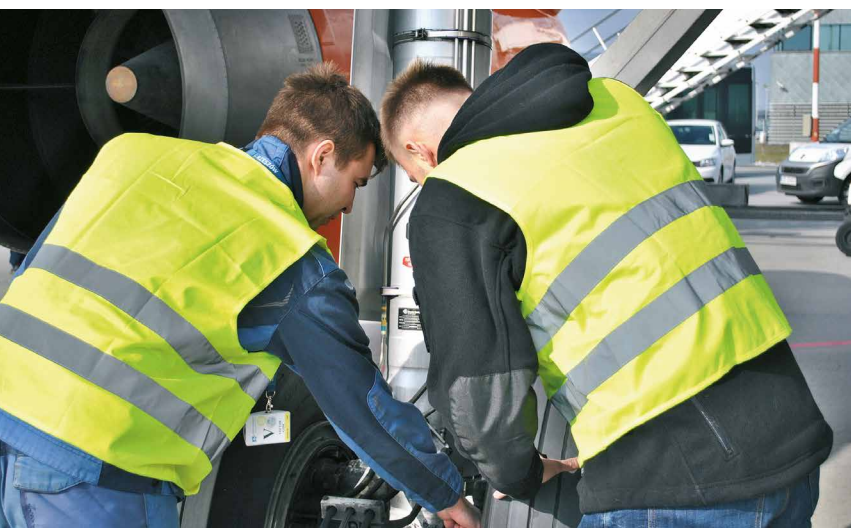
W czasach pandemii działalność związana z przewozami towarowymi stanowi dodatkowe źródło przychodów linii lotniczych



Firmy zatwierdzone według wymagań EASA Part-145 w zakresie obsługi liniowej (tj. na płycie lotniska) prowadzą też obsługę bazową oraz warsztatową, m.in. co tydzień przetaczają samoloty, co zapobiega odkształcaniu opon



Jednym z wymagań stawianych producentom ogumienia jest zapewnienie małych oporów toczenia kół, co ma znaczenie przy rozbiegu statku powietrznego. Mowa oczywiście o fazie startu samolotu, liczonej od rozpoczęcia jego ruchu postępowego do utraty kontaktu podwozia z podłożem. Koła (i bieżniki opon) są elementami bardzo obciążonymi: w czasie jednej sekundy samolot przyspiesza od zera do prędkości 250 km/h i więcej. Zużyte czy zniszczone opony trzeba wymienić w ekspresowym tempie



Rolą podwozia jest zapewnić stabilny ruch statku powietrznego na podłożu oraz poruszanie się np. po pasie startowym. Ulega degradacji, pochłaniając energię odpowiadającą prędkości opadania statku powietrznego przy zetknięciu kół z ziemią oraz energii uderzenia pionowego

bardzo obiecujące. Pokróćce przybliżmy co ciekawsze szczegóły wspomnianego opracowania.

Geograficzna analiza zapotrzebowania na ogumienie

Silny rozwój przemysłu lotniczego, obecność głównych producentów opon lotniczych... Ameryka Północna ma największy udział w światowym rynku, wynoszący 31,17%; w 2017 r. rynek ten został wyceniony na 371,7 mln USD. Azja-Pacyfik jest wschodzącym rynkiem dla podróży długodystansowych – tu też prognozuje się największe wzrosty w perspektywie do 2025 r.

Rynek Azji, Australii i Oceanii (APAC) w 2017 r. uplasował się na drugiej pozycji i jest uważany za najszybciej rozwijający się rynek opon lotniczych. Zwiększone wydatki na obronę w celu zwiększenia możliwości walki powietrznej – zwłaszcza w gospodarkach Chin, Korei Południowej, Japonii, Indii – są wystarczającą przesłanką, by zapotrzebowanie na ogumienie nie malało.

W Europie tempo wzrostu będzie najniższe, mimo to Stary Kontynent pozostanie znaczącym rynkiem opon lotniczych, a to ze względu na obecność największych firm produkujących opony lotnicze, takich jak Dunlop Aircraft Tyres Limited i Grupa Michelin. Poza tym w Europie działa wiele niedużych zakładów zaopatrujących równie nieduże statki powietrzne w ogumienie.

A w Polsce? W 2018 roku polskie lotniska obsłużyły 45,7 mln pasażerów, czyli aż o 14% więcej niż w roku ubiegłym – wynika z danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego. To o 3 mln więcej, niż zakładały ówczesne prognozy ULC. Liderem wśród krajowych portów lotniczych jest niezmiennie Lotnisko Chopina w Warszawie, które obsłużyło aż o 2 mln więcej pasażerów niż w 2017 roku, ale najdynamiczniej rośnie ruch w katowickich Pyrzowicach. Na pierwszym miejscu pod względem liczby przewiezionych pasażerów jest w dalszym ciągu Ryanair, ale najszybciej rosną Polskie Linie Lotnicze LOT, które przewiozły ponad 2 mln pasażerów więcej niż w roku 2017, osiągając 24-procentową dynamikę wzrostu. Krótko mówiąc, bogacący się obywatele naszego kraju poczuli bakcyła podróży i ruch lotniczy w Polsce rośnie szybciej, niż oczekiwano. Mimo że Polacy latają znacznie rzadziej niż statystyczny Europejczyk, to polski rynek lotniczy odnotowuje z roku na rok lepsze wyniki niż „stare” kraje UE.

Lukratywne grono producentów

Pora bliżej przedstawić ogumienie do statków powietrznych. Wzór bieżnika projektuje się tak, aby zapewnić stabilność w warunkach silnego wiatru bocznego, by odprowadzać wodę, aby zapewnić efektywne hamowanie. Od razu nadmienimy, że w przeciwieństwie do ogumienia samochodowego, tu wysiłki

inżynierów anonsowane są dużo rzadziej, a nowości rynkowe powstają w ścisłej współpracy z zamawiającym. Produkcja opon lotniczych wymaga specjalistycznej technologii i fachowej wiedzy, co ogranicza wejście do tego lukratywnego grona podmiotów ze ścisłej czołówki dostawców. Poza tym stosowanie opon lotniczych jest ściśle regulowane przez certyfikat producenta samolotu, który często jest długą, złożoną i żmudną procedurą. Z tych i innych względów do dziś zastosowanie mają produkty debiutujące na rynku np. w roku 2016. Wtedy też np. Michelin ogłosił rozszerzenie swojej współpracy z koncernem Boeing, pozostając wyłącznym dostawcą opon do modeli Boeing 777-300ER (Extended Range), Boeing 777-200LR (Long Range) oraz Boeing 777 Cargo. Innowacyjne ogumienie Michelin Air X NZG (Near Zero Growth) cechuje się znacznym wydłużeniem okresu użytkowania, które zwiększa liczbę lądowań o 15% w porównaniu ze standardowymi nylonowymi oponami radialnymi. Wykorzystanie kordu kompozytowego, który oprócz nylonu zawiera dodatkowo włókna aramidowe, zwiększa ich odporność na ścieranie. Słów więcej o technologii NZG. Tak wytwarzane opony mogą być pompowane do 20 barów, dzięki czemu mogą przenosić duże ciężary samolotów. Przy wysokich prędkościach przy starcie i lądowaniu opona lotnicza może „rosnąć” ze względu na duże siły odśrodkowe. NZG minimalizuje wzrost średnicy opony, dzięki czemu ta staje się bardziej wytrzymała i odporna na uszkodzenia przez ciała obce.

Z kolei Bridgestone poinformował w 2019 r., że produkowane przez koncern opony radialne będą używane jako główne ogumienie w samolotach Boeing-737 Max 9, stosowanych w różnych krajach na całym świecie. Wybrane na potrzeby tych maszyn opony mają specjalną konstrukcję Revolutionarily Reinforced Radial (RRR), dzięki której udało się osiągnąć wyjątkową wytrzymałość przy zachowaniu stosunkowo niewielkiej wagi. Aby zwiększyć odporność bieżnika na ścieranie, koncern zastosował przy ich produkcji technologię NanoPro-Tech. Ogumienie w rozmiarze H44.5 × 16.5R21 zakontraktowano wtedy na potrzeby modelu Boeinga-737 Max 8. Z kolei rodzinę samolotów Bombardier w ogumienie (w rozmiarze 18x4.4) od lat zaopatruje Dunlop.

Trendy w projektowaniu ogumienia

Statek powietrzny musi gwarantować liniom lotniczym opłacalność przewozów. Im mniejsza masa własna samolotu, tym większe możliwości zagęszczenia siatki foteli czy transportu towarów. Niższa waga opon przekłada się na mniejsze zużycie paliwa. I właśnie redukcja ciężaru opon i generalnie konstrukcji ukrytej w gondoli samolotów stanowi jedno z ważniejszych zwozów konstruktorów.

Większość opon lotniczych jest produkowana ręcznie zgodnie z wytycznymi Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA). Tymczasem w ostatnim czasie obserwuje się rosnącą liczbę wypadków lotniczych. W 2018 r. w regularnych lotniczych przewozach handlowych odnotowano 98 wypadków, co stanowi wzrost o 11% w stosunku do 2017 r., kiedy to zgłoszono 88 wypadków. Niektóre z nich zdarzają się z powodu usterek technicznych opon. FAA zajęła się tą kwestią i wdrożyła odpowiednie wytyczne związane z projektowaniem statków powietrznych. Analizujący trendy są pewni, że producenci ogumienia lotniczego, którzy nie są w stanie sprostać rosnącym wymaganiom, będą mocniej penetrować region Afryki, Azji i Pacyfiku. Stwarza to ogromne możliwości rozwoju rynku również dla mniejszych graczy, między innymi bieżnikujących ogumienie. Nie jest to regułą, ale generalnie opony do statków powietrznych wymagają wymiany w ciągu kilku miesięcy. Tak krótki interwał (od miesiąca do najwyżej kilku) wynika z eksploatacji bieżnika w bardzo trudnych warunkach. Oczywiście niektórzy operatorzy, szukając oszczędności, godzą się na obniżenie standardów w tej materii.

Bieżnik podczas startu i lądowania

Może spotkać się z ziemią 500 razy, zanim będzie wymagał ponownego bieżnikowania. Od 4 do 8 razy – tak często bywa bieżnikowana opona. Musi



Żywotność opon większości samolotów pasażerskich mieści się w granicach 150–200 lądowań, wymagają one wymiany co kilka miesięcy. Korozja, pęknięcia, schodząca farba z felg, a przede wszystkim mikropęknięcia są skrupulatnie sprawdzane w ramach tzw. obsługi bazowej (poza płytą lotniska)

wytrzymać chwilowe obciążenie (te największe koła do 80 i więcej ton), prędkość do 640 km/h i przyspieszenie do 12,5 m/s². W pierwszych chwilach po wylądowaniu samolotu opony się ślizgają, a nie toczą. Samolot zasadniczo ciągnie je po pasie startowym aż do momentu, w którym ich prędkość obrotowa będzie odpowiadała prędkości samolotu. Dlatego podczas lądowania gumy „palą się”. Paradoksalnie opony lotnicze zużywają się najbardziej nie w czasie lądowania, kiedy przy przyziemieniu spod kół wydobywa się obłok dymu, lecz podczas szybkich przejazdów po drogach kołowania i przy ostrych skrętach.

Zabiegi, by nie pogorszyć stanu opon, to przede wszystkim kontrola ciśnienia. Niedokładne wskazania manometrów są tu nie do pomyślenia. Ich kalibracja jest absolutnie konieczna. Ciśnienie powietrza należy sprawdzać codziennie lub przed pierwszym lotem, gdy opony są chłodne. Zmiana temperatury o 3°C powoduje zmianę ciśnienia o około 1%. Powrót temperatury opony do temperatury otoczenia może potrwać do 3 godzin lub więcej po locie. To dlatego do pompowania opon należy używać azotu. Azot jest bezpieczniejszy od powietrza, ponieważ nie podtrzymuje procesu spalania i ogranicza degradację materiału okładziny, osnowy i koła w wyniku utleniania.

Boeing 777 korzysta z 14 opon, Airbus A380 przewozi 22, a ogromny Antonov An-225 wymaga 32. Co degraduje opony i co decyduje o ich wymontowaniu?

Te, które zostały poddane wyjątkowo silnym hamowaniom lub lądowaniom z nadmierną prędkością, należy koniecznie zdjąć. Często zużycie bieżnika jest miejscowe, np. tylko na 1/8 obwodu opony. Nawet jeśli kontrola wzrokowa nie wykáže żadnych innych widocznych uszkodzeń, opony mogły ulec wewnętrznemu uszkodzeniu konstrukcyjnemu. To dlatego czasem wymagana jest kontrola opon po każdym lądowaniu.

Od początku istnienia lotnictwa cywilnego istniało przekonanie, że dla zapewnienia bezpieczeństwa konieczna jest tak zwana przewencyjna obsługa wszystkich elementów funkcjonalnych samolotu. Dziedzina wiedzy, jaką jest eksploatacja techniczna samolotów, wymaga związania się w sposób interdyscyplinarny z szeregiem innych dziedzin. Producenci dla każdego statku powietrznego i jego wersji określają, po ilu godzinach w powietrzu lub po przekroczeniu ilu cykli samolot musi trafić na przegląd. Serwis techniczny statków powietrznych jest podzielony na różnego rodzaju przeglądy o różnym stopniu komplikacji.

Lotnictwo cywilne w Polsce

Na polskim rynku jedną z niewielu firm zatwierdzonych według wymagań EASA Part-145 w zakresie obsługi liniowej jest firma LINETECH. Prężnie rozwijając się w Europie Środkowo-Wschodniej, działa w czterech lokalizacjach w kraju, prowadzi tu obsługę liniową, włącznie z obsługą bazową oraz warsztatową. Zatrudnia w polskich portach lotniczych (m.in. Pyrzowice, Balice) ponad 200 wysoko wykwalifikowanych pracowników.

– Nasza firma korzysta z certyfikatu Europejskiego Dozoru Bezpieczeństwa (EASA) PART-145, uprawniającego do obsługi technicznej samolotów pasażerskich – przybliża kompetencje LINETECH Aircraft Maintenance Jakub Linda, PR & Marketing Manager. – Warsztaty kół i hamulców posiadamy w siostrzanych firmach Adria Tehnika i JAT Tehnika – w Lublanie i Belgradzie, gdzie dokonuje się przeglądów stanu opon, badań nieniszczących opon, śrub i felg, testowego pompowania do wymaganej wartości, sprawdzania działania zaworów bezpieczeństwa, a także nakładania opony i ściągania ich z felgi, malowania i czyszczenia.

Opony w hangarach są podzielone według średnicy (D) i szerokości opony (d), rodzaju, rozmiaru, użytkowania w warunkach pogodowych, bezdętkowe i standardowe oraz według maksymalnego obciążenia statycznego. Obecnie samoloty i śmigłowce używają głównie opon bezdętkowych, gdyż w porównaniu ze standardem mają mniejszą masę, co pozwala na szybki montaż i demontaż. W ramach obsługi liniowej (czyli na płycie lotniska) wykonuje się sprawdzanie stanu opon, ewentualne wymiany kół, zabezpieczenia na nocowanie (pokrowce).

Przewoźnik nie może użytkować samolotu, dopóki nie jest on obsługiwany i dopóki nie ma poświadczenia wykonania bieżącej obsługi technicznej (Certificate Release to Service – CRS) wydane przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z wymaganiami JAR-145. Taka procedura dotyczy m.in. wyważenia kół



Magazynowanie ogumienia

Opony powinny być składowane w pozycji pionowej, w specjalnych stojakach z poprzecznymi podpórkami. Podpierają one każdą oponę w dwóch punktach w taki sposób, by dwie trzecie obwodu opony znajdowało się nad podpórkami. Jednocześnie zaleca się okresowe obracanie opon do nowej pozycji. W tym celu należy na nich zaznaczyć, np. kredą, położenie podczas poszczególnych pozycji. Dzięki takiemu działaniu uniknie się deformacji opony. Jednocześnie ciężar opony przenoszony jest przez bieżnik, a więc najbardziej sztywny jej element. Wspomnieliśmy już, jak wielkie znaczenie ma kontrola ciśnienia.

– W przypadku nadmiernego napompowania zwiększa się zużycie opony i możliwość mechanicznego uszkodzenia tkaniny szkieletu podczas poruszania się po wystających obiektach lub krawędzi pasa startowego – wyjaśnia prof. Jarosław Kozuba, kierownik Katedry Technologii Lotniczych na Politechnice Śląskiej. – Specyficznym zagrożeniem są również niedopompowane opony, ponieważ przy tym samym obciążeniu koła wzrasta nacisk na koło, co zwiększa uszkodzenia zmęczeniowe.

To dlatego zaleca się owijanie opon w bitumowaną tkaninę ochronną w całym okresie składowania.

– W ramach obsługi bazowej i parkowania przetwarzamy samolot co tydzień, co zapobiega odkształceniu, a opony zostają zabezpieczone pokrowcami i dokonuje się regularnych oględzin ich stanu – podkreśla Jakub Linda, PR & Marketing Manager LINETECH Aircraft Maintenance. I dodaje, że do przewoźników należy dostarczenie opon do montażu, zabranie opony niesprawnej bądź niezdatnej do użytku i – w ramach kontraktu z dostawcą/producentem – wysłanie do ewentualnego bieżnikowania.

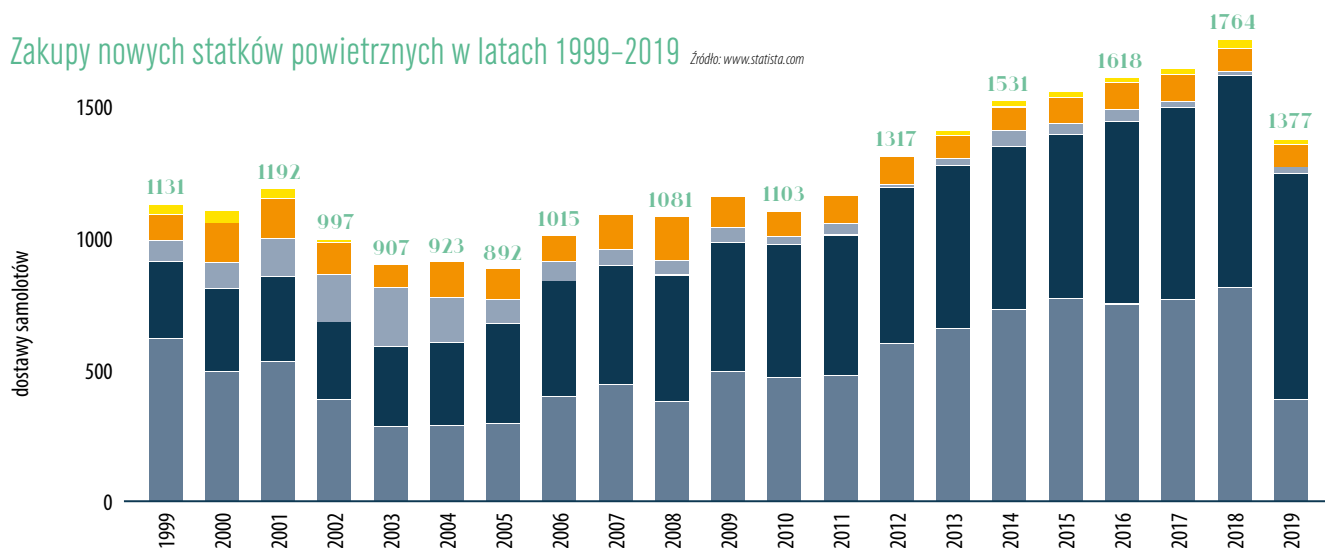
Karkasy ścisłego zarachowania

Produkty przemysłu oponiarskiego podlegają w lotnictwie procedurom ścisłego zarachowania. Co to znaczy? Otóż podmioty zajmujące się bieżnikowaniem opon w samolotach są poddawane szeroko zakrojonym i wielokrotnym kontrolom przez organy ds. zdolności do lotu, takie jak FAA, EASA lub organ ds. zdolności do lotu danego kraju. Oznacza to, że podmiot zajmujący się bieżnikowaniem opon statków powietrznych może prowadzić swoją działalność wyłącznie w oparciu o homologacje zgodne z obowiązującymi przepisami zdolności do lotu, takimi jak część 145 EASA. Zużyta opona jest usuwana z samolotu i odsyłana z powrotem do firmy zajmującej się bieżnikowaniem; często jest nią producent opon samolotowych, taki jak np. Dunlop. Dunlop Aircraft Tyres z siedzibą w Birmingham jest jednym z największych na świecie specjalistów od bieżnikowania opon lotniczych – jego produkty są eksportowane do ponad 80 krajów, a eksport stanowi obecnie ponad 80% sprzedaży. Firma ma swój zakład dystrybucji i bieżnikowania także w Chinach, wspiera on region Azji i Pacyfiku; cztery lata temu otworzyła też pierwsze centrum bieżnikowania w Ameryce Północnej. Notabene bieżnikowanie jest standardową praktyką w przemyśle lotniczym od dziesięcioleci.

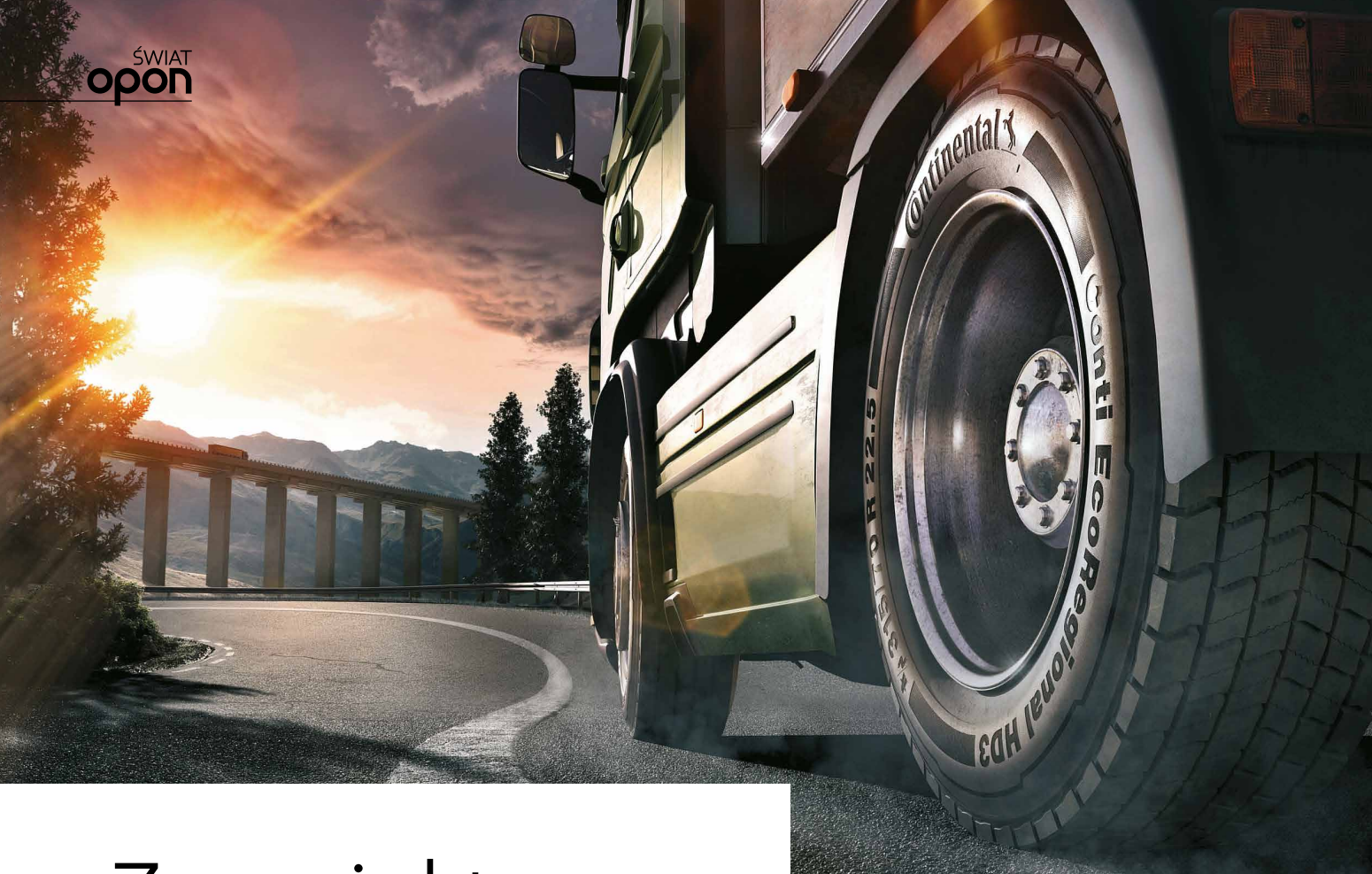
Bieżnikowanie opony samolotu nie jest cyklem ciągłym. Jest ograniczone do określonej liczby bieżników, która odzwierciedla bezpieczną granicę dla „kolejnego życia”. Maksymalny poziom bieżnikowania dla każdego karkasu jest ustalany dopiero po przeprowadzeniu szczegółowych testów i analiz. Niektóre opony samolotowe mogą być bezpiecznie bieżnikowane do siedmiu lub więcej razy, ale zawsze istnieje limit i limit ten jest ustalany z dużym zapasem.



Zakupy nowych statków powietrznych w latach 1999–2019 Źródło: www.statista.com



Wykres pokazuje dostawy czołowych producentów samolotów pasażerskich dla liczących się w świecie przewoźników – linii lotniczych. Dwoma dominującymi światowymi producentami samolotów są Boeing i Airbus. Oprócz samolotów komercyjnych obie firmy produkują również samoloty wojskowe. I to właśnie zamówienia na samoloty wojskowe pozwalają obu firmom zrekomensować straty, odkąd cywilny ruch lotniczy utknął w martwym punkcie



Zaprojektowane z myślą o zmniejszeniu zużycia paliwa i emisji CO₂

tekst i zdjęcia: **Continental Opony Polska**

W 2019 roku weszło w życie Rozporządzenie UE 2019/1242 dotyczące norm emisji dwutlenku węgla dla nowych pojazdów ciężarowych.

Aby osiągnąć założone cele w zakresie redukcji emisji CO₂, Komisja Europejska uruchomiła narzędzie VECTO, dzięki któremu producenci ciężarówek mogą przeprowadzić symulację zużycia paliwa, a tym samym emisji CO₂ w różnych konfiguracjach pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (HDV). Ponieważ na zużycie paliwa wpływają głównie takie czynniki jak silnik pojazdu, opór aerodynamiczny i opór toczenia opon, Continental wprowadza na rynek produkty i usługi odpowiadające na nowe wyzwania branży transportowej.

Linia opon Continental Conti EcoRegional

Continental, firma technologiczna i producent opon klasy premium, przedstawia nową linię opon Conti EcoRegional, zaprojektowaną z myślą o zmniejszeniu zużycia paliwa i emisji CO₂. Opony Conti EcoRegional zapewniają zmniejszone zużycie paliwa i niskie opory toczenia przy zwiększonej wydajności i dłuższych przebiegach w transporcie regionalnym.

Opona Conti EcoRegional HS3 dla osi prowadzącej jest wyprodukowana z zastosowaniem innowacyjnej technologii Conti Diamond, polegającej na dłuższym procesie wulkanizowania opony w stosunkowo niskich temperaturach, dzięki czemu składniki mieszanki mają więcej czasu na połączenie się ze sobą i skuteczniejsze, trwałe związanie. Zapewnia mniejsze tarcie podczas jazdy i niższy opór toczenia, co przekłada się na zmniejszenie zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń.

Conti EcoRegional HS3 charakteryzuje się nowym przekrojem rowka w kształcie litery „W” w strefie barkowej, który minimalizuje ryzyko pęknięć na skutek sił działających na oponę. Model ten wyróżnia także zoptymalizowany wzór bieżnika, zapewniający doskonałą przyczepność w każdych warunkach pogodowych i duży przebieg. Lamelle kieszeniowe o pełnej głębokości na połowie szerokości żebra opony Conti EcoRegional HS3 pozwalają zmniejszyć nierównomierne zużycie i poprawiają odprowadzanie wody, co gwarantuje doskonałe osiągi na mokrej nawierzchni.

W oponie Conti EcoRegional HD3 dla osi napędowej Continental zastosował rzeźbę bieżnika znaną ze sprawdzonej opony Conti Hybrid HD3, aby zapewnić najlepsze osiągi na pagórkowatych, krętych drogach. Solidny wzór bieżnika zapewnia mniejsze odkształcenia i większy przebieg, a blokowa konstrukcja zmniejsza zużycie poprzez zmniejszenie powierzchni styku z podłożem.

Oponę Conti EcoRegional HD3 wyróżnia innowacyjna mieszanka Conti InterLock, pozwalająca na utrzymanie wysokich osiągnięć przy jednoczesnym zmniejszeniu zużycia paliwa i emisji CO₂. Dzięki temu opona ta przynosi nie tylko korzyści finansowe, ale także środowiskowe. W mieszance Conti InterLock został zastosowany nowy polimer, o lepszych właściwościach wiążących, który zapewnia optymalną interakcję z polimerami w mieszance gumy i umożliwia ich silniejsze związanie z materiałami wypełniającymi. Optymalne połączenie między składnikami mieszanki Conti InterLock zapewnia mniejsze tarcie wewnętrzne i niższe opory toczenia.

Innowacyjny proces produkcji, zoptymalizowana rzeźba bieżnika opony Conti EcoRegional HS3, a także nowa mieszanka gumowa zapewniająca maksymalne osiągi przy niskich oporach toczenia czynią ogumienie Continental najlepszym rozwiązaniem w zakresie redukcji emisji zanieczyszczeń przez pojazdy ciężarowe.

Nowa opona Continental Conti Hybrid HS3+

Wprowadzona na rynek w 2014 roku opona Continental Conti Hybrid HS3, do użytku na drogach regionalnych i autostradach, charakteryzowała się długim okresem eksploatacji oraz znakomitą wydajnością paliwową. Opona ta cieszyła się popularnością wśród firm transportowych i producentów pojazdów ciężarowych, dlatego inżynierowie Continental udoskonaili jej osiągi tak, aby zaprezentować nową, ulepszoną

wersję. W 2020 roku niemiecki producent przedstawił jeszcze bardziej wydajną i wytrzymałą oponę Conti Hybrid HS3+ dla osi prowadzącej, która zapewnia operatorom flot trwałą optymalizację kosztów.

Ulepszony wzór bieżnika Conti Hybrid HS3+ zapewnia dłuższy przebieg, a dzięki lamelom kieszeniowym o pełnej głębokości opona zapewnia doskonałą przyczepność na mokrej nawierzchni i równomierne zużycie. Ze względu na nową konstrukcję rowków wewnętrznych opona Conti Hybrid HS3+ jest mniej narażona na zjawisko pęknięcia w rowkach bieżnika. W produkcji Conti Hybrid HS3+ została zastosowana technologia Conti Diamond, która polega na utwardzaniu opon w stosunkowo niskich temperaturach, co trwa dłużej. W połączeniu ze specjalną formułą mieszanki zapewnia to polimerom i cząstkom węgla czas na wzajemną reakcję i stworzenie mocnego, skutecznego połączenia dla większej trwałości ogumienia.

Nowa linia opon Continental Conti EcoRegional oraz ulepszona opona Conti Hybrid HS3+ odpowiadają na potrzeby producentów pojazdów ciężarowych, wybierających na pierwsze wyposażenie ogumienie odpowiadające nowym normom Komisji Europejskiej w zakresie ilości emitowanego dwutlenku węgla przez ciężarówki. Jednocześnie ogumienie Continental spełnia oczekiwania operatorów flot, dla których jedną z najważniejszych kwestii jest optymalizacja kosztów.

Wszystko o VECTO

W maju 2020 roku Continental uruchomił stronę internetową www.wszystkoovecto.pl, która stanowi kompendium wiedzy na temat unijnych przepisów dotyczących emisji CO₂ przez pojazdy ciężarowe oraz wykorzystania narzędzia VECTO. Nowa strona internetowa Continental jest odpowiedzią na potrzeby branży transportowej i w szczególności operatorów flot ciężarowych, którzy potrzebują wyczerpujących informacji o tym, czym jest VECTO oraz jak nowe regulacje prawne wpłyną na działalność ich firmy (biorąc pod uwagę to, że opony w dużym stopniu wpływają na zużycie paliwa oraz są ważnym czynnikiem wpływającym na ilość dwutlenku węgla emitowanego przez ciężarówki).

Strona internetowa www.wszystkoovecto.pl zawiera m.in. materiały wyjaśniające Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242, film o tym, w jaki sposób działa narzędzie VECTO i co dokładnie jest brane pod uwagę w wyliczeniach norm dla pojazdów ciężarowych o wysokiej ładowności (HDV), kompleksową infografikę oraz informacje o skutkach ekonomicznych dla operatorów flot. Strona internetowa Continental o VECTO jest także na bieżąco aktualizowana i sukcesywnie rozbudowywana o kolejne przydatne materiały.



Dostępna również jako inteligentna opona fabrycznie wyposażona we wbudowane czujniki

*Dostępna od 4. kwartału 2020 r.



Conti EcoRegional HS3
Os prowadząca

315/70 R 22.5 156/150 L (154/150 M)	M+S		C	B	
315/80 R 22.5 156/150 L (154/150 M)	M+S		C	B	
295/80 R 22.5* 154/149 M	M+S		C	B	
385/55 R 22.5 160 K (158 L)	M+S		C	B	
385/65 R 22.5 164 K	M+S		C	B	



Conti EcoRegional HD3
Os napędowa

315/70 R 22.5 154/150 L (152/148 M)	M+S		C	C	
315/80 R 22.5 156/150 L (154/150 M)	M+S		C	C	
295/80 R 22.5* 152/148 M	M+S		C	C	

Oponę Conti EcoRegional HD3 wyróżnia innowacyjna mieszanka Conti InterLock

To będą dobre czasy dla sektora premium?

tekst: **Piotr Łukaszewicz** / zdjęcia: **Prometeon**

Z ekspertami firmy Prometeon rozmawiamy o rynku i nowościach w ofercie



Proway H:01. To nowa linia opon do transportu dalekobieżnego. Projektanci postawili na dwa kluczowe czynniki - długi przebieg i niskie opory toczenia

Z **Wojciechem Sygą**, menedżerem sprzedaży w Prometeon Tyre Group Polska, oraz ekspertem ds. technicznych **Michałem Kamińskim** rozmawia red. **Piotr Łukaszewicz**.

Prometeon jako niezależny podmiot jest stosunkowo młodym graczem na rynku opon ciężarowych, ale korzystającym z solidnego doświadczenia i eksperckich korzeni. Jak jesteście dziś postrzegani w Polsce?

Wojciech Syga: To prawda, jesteśmy młodzi, bo Prometeon działa od trzech lat, ale opieramy się na ponadstuletniej historii. Od samego początku Prometeon inwestował we własne badania, by móc pracować nad innowacjami i wprowadzać na rynek nowe rozwiązania i produkty. Podstawą naszej technologii jest ciągła praca nad dalszymi udoskonaleniami osiągnięć produktu. Żeby zdobyć rynek, trzeba być wszędzie. Dlatego staliśmy się firmą multibrandową i poza dobrze znanymi oponami marki PIRELLI, które są opracowywane przez zespół R&D Prometeon oraz



W skład jednej opony wchodzi od 30 do 40 komponentów w zależności od modelu. Każdy pojedynczy składnik ma wpływ na cechy i osiągi opony.

premium rośnie. Jednocześnie zauważamy spadki w sektorze budżetowym. Problem jest w transporcie osobowym, który został w tym wszystkim najbardziej poszkodowany.

Skoro rynek odradza się i rośnie, rolę producentów jest odpowiadanie na te potrzeby. Jakie nowości w ofercie Prometeona pojawiają się w roku 2020?

Wojciech Syga: To przede wszystkim tzw. aktualizacje produktów, czyli poprawa parametrów, prace nad mieszanką. Przy każdej naszej fabryce działa centrum badawczo-rozwojowe. Słuchamy rynku, wiemy, czego oczekują klienci. Rynek się zmienia dynamicznie, ale nawet pomijając pandemię, produkt musi ewoluować z powodów zmian w przepisach. W Niemczech od lipca tego roku opony wyprodukowane po 2018 roku

na osi przedniej muszą mieć oznaczenie tzw. trzech górskich szczytów z płatkami śniegu. To symbol, który jest czymś więcej niż zwykłe oznaczenie zimowe, ponieważ opona może być nim opatrzona tylko wtedy, jeśli zda surowe testy. Dzięki Technologii Prometeon możemy z dumą potwierdzić, że nasze opony już to oznaczenie posiadają. To temat bardzo ważny dla flot w Polsce, bo z naszego kraju większość wyjazdów zagranicznych rozpoczyna się od terytorium Niemiec. W każdym segmencie opon pojawiają się nowe produkty. W marce premium, którą w portfolio Prometeona jest PIRELLI, mamy wymianę modeli na nowe. Ciężką oponę przemysłową, m.in. do kamieniołomów, TQ99, zastępuje posia-

TQ: 01 ROCK. Opona ciężarowa do najtrudniejszych zadań, która sprawdzi się w górnictwie czy kamieniołomach

produkowane w naszych fabrykach, w naszym portfolio znajdują się także inne marki. Cały czas rośniemy. Nawet teraz, w dobie pandemii, rynek się odkuwa.

To jest chyba pytanie, które dziś pada w wielu wywiadach w różnych branżach. Jak wygląda sytuacja na rynku w kontekście pandemii koronawirusa?

Wojciech Syga: W mojej ocenie, przed nami dobre czasy dla producentów opon klasy premium, a do takich należymy. Transport jest krwiobiegiem gospodarki. Kiedy po lockdownie transport ruszył, szybko ruszyły wszystkie te firmy, które dobrze przetrwały, które były zabezpieczone. Z moich obserwacji wynika, że zazwyczaj są to te firmy, które do swoich flot kupują opony klasy premium. Dla nich nie jest to zwykły produkt, bo traktują to jako element biznesu, inwestycję. Mam klientów, z którymi przy sprzedaży opon w ogóle nie rozmawiamy o cenie. Pytają o przebiegi, o zużycie paliwa. Zauważyłem, że właśnie tego typu firmy przetrwały w najlepszej kondycji, te firmy zaczęły błyskawicznie jeździć. Efektem jest to, że w ciągu ostatnich dwóch miesięcy widzimy ogromne wzrosty sprzedaży. W skali miesiąca do miesiąca są to dwucyfrowe przyrosty. Rynek





MC:01 e-Urban. Opona dla autobusów elektrycznych, z niższymi oporami toczenia, co przekłada się na niższe zużycie energii

dająca lepsze parametry TQ01 ROCK. Poprawiliśmy osiągi linii G:01 II przeznaczonej dla sektora budowlanego. Najciekawiej jest w segmencie dalekobieżnym, a to bardzo ważny w naszej sprzedaży sektor. Mamy tu nową linię produktową, H:01 Proway, która świetnie odpowiada na oczekiwania rynku w aspekcie przebiegu i oporów toczenia. To produkt dalekobieżny, przy czym temat ten warto przybliżyć. Okazuje się, że pojęcie transportu dalekobieżnego i regionalnego bywa inaczej rozumiane przez producentów niż przez firmy transportowe, dlatego przy doborze opon dla klienta trzeba dopytać o wszystko. Najprościej na przykładzie – trasa z Warszawy do Barcelony. Dla tej trasy może być dedykowana zarówno opona dalekobieżna, jak i regionalna. Wszystko zależy od tego, czy trasa jest pokonywana z punktu A do B, uwzględniając tylko obowiązkowe paazy, czy zupełnie inaczej – ze zmianą ładunku co kilkaset kilometrów, ze zjazdami do miast po trasie, manewrami na placach. W tym pierwszym przypadku mamy do czynienia z transportem dalekobieżnym, w którym H:01 Proway sprawdza się idealnie.

Wracając do tematu nowości, nie tylko w ofercie marki PIRELLI pojawiły się nowe rozmiary. W Tier 2, dzięki marce Formula, wciąż zdobywamy nowych klientów. Ta marka dobrze odnalazła się na rynku. W klasie budżetowej nasze portfolio ciągle się zwiększa. Mamy tu cztery marki, co pozwala na pewne zróżnicowanie i pozwala nam na sprostanie wymaganiom różnych użytkowników końcowych na rynku. Jedną z marek w Tier 3 jest Anteo – tę rozwijamy najbardziej. Zaczęliśmy od rozmiaru 315/70 oraz 315/80 plus nacze- pa. W tym roku wchodzi niskoprofilowa nacze- pa

385/55. Sam bieżnik też jest poprawiany. Wchodzą też małe rozmiary, 17,5: 215 i 235. Warto zauważyć, że gama opon Anteo została powiększona również o rozmiar 275/70R22.5 PRO-M, zaprojektowany specjalnie do montażu w autobusach miejskich.

Poprawiane bieżniki i parametry opon wynikają, jak Panowie wspomnieli, z konsultacji z klientami. Podadzą Panowie kilka przykładów tego typu wskazówek od klientów?

Michał Kamiński: Podczas moich wizyt w terenie, w kraju czy za granicą, zawsze pierwsze pytanie brzmi: czego oczekuje klient? Zazwyczaj chcą dobrego przebiegu i bezpieczeństwa. Nasz nowy Proway, opona dalekobieżna, dzięki nowym technologiom ma o 10–20% lepsze parametry w kwestii przyczepności zimą czy przebiegów niż bardzo dobrze oceniana poprzedniczka. Dodatkowo wzmocniliśmy karkas, dzięki czemu opona ma lepszą wytrzymałość i odporność. W sektorze dalekobieżnym kluczowe dla klientów są opory toczenia, bo głównym kosztem utrzymania floty jest paliwo – to 40–45% wszystkich wydatków. Jeśli klient zwraca uwagę tylko na cenę opony, trzeba mu uświadomić te wartości. W segmencie budowlanym idziemy natomiast w kierunku większej odporności na uszkodzenia mechaniczne. Na przykład dodatkowo wzmocniliśmy opony przeznaczone dla żwiru i kamieniolo- mów. Nasza nowa gama opon ma wzmocnioną konstrukcję, dzięki czemu opona jest bardziej odporna na uszkodzenia mechaniczne. Wdrożyliśmy też nowe technologie, które zapewniają maksymalną trakcję w trudnym terenie.

Wojciech Syga: Ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów hybrydowych i elektrycznych w segmencie transportu pasażerskiego. Jednym z takich produktów jest nasza nowa opona autobusowa H:01 Coach, o wyższej nośności, co jest odpowiedzią na potrzeby tego sektora. Kolejnym jest MC:01 e-Urban – do autobusów elektrycznych, który również odpowiada na zapotrzebowanie rynku. Autobusy miejskie podążają w zielonych, ekologicznych kierunkach, więc silniki spalinowe zastępowane są ciężkimi akumulatorami. Często umiejscowione są one na dachu na przedniej osi. Opona musi być dostosowana do tych zmian. I taka jest MC:01 e-Urban. Te nowości bardzo dobrze reprezentują zaangażowanie Prometeona na rzecz zrównoważonej i bezpiecznej mobilności.

W jaki sposób producent opon może pracować nad wydłużeniem przebiegów?

Michał Kamiński: Oczywiście decydującym czynnikiem jest skład mieszanki. W skład jednej opony wchodzi od 30 do 40 komponentów w zależności od modelu. Każdy pojedynczy składnik ma wpływ na cechy i osiągi opony.

Wojciech Syga: Dodam, że tak kluczowy skład mieszanki jest jedną z najbardziej strzeżonych tajemnic producentów, ale wzór bieżnika i konstrukcja wewnętrzna mają równie wielkie znaczenie. Stoi za nimi ogrom pracy badawczo-rozwojowej.

Czy informacje z polskiego rynku i oczekiwania polskich flot różnią się czymś w porównaniu z oczekiwaniami firm z innych krajów Europy?

Wojciech Syga: Dostajemy dane z Eurostatu dotyczące najbardziej popularnych bieżników w Europie, z których dowiadujemy się, że pod kątem technologicznym jesteśmy bardzo do przodu. Mamy bardzo nowoczesny tabor, co widać po zamawianych rozmiarach. Popularne są niskie bieżniki 315/60, 295/60 czy naczepa 435/50 19,5. Wszystkie te produkty są dostępne w ofercie Prometeona. Dlaczego niskie opony? Bo poprzez obniżenie całego składu zwiększa się kubatura całej naczepy. Jest pewien wyścig, żeby mieć jak najniższy profil, oczywiście przy odpowiedniej wytrzymałości. Praca producenta opon to nieustanne śledzenie rynku. Na przykład w Wielkiej Brytanii najpopularniejszy rozmiar to 295/80, w Turcji 315/80, kraje bałtyckie przechodzą na 315/70.

A czego najczęściej dotyczą problemy z oponami? Z czego wynikają reklamacje bądź skargi klientów?

Michał Kamiński: Reklamacje zdarzają się, ale ogólnie są to uszkodzenia mechaniczne lub problemy wynikające z niewłaściwej eksploatacji. Główny problem, mimo że przekazujemy tę wiedzę, to wciąż niedostosowanie ciśnienia. Klient powinien kontrolować ciśnienie i zastosować odpowiednie do wagi przewożonego ładunku. Jeśli opona pracuje na niewłaściwym ciśnieniu, to po niewielkim przebiegu może się zdarzyć jakaś awaria. Istnieje też problem niewłaściwego montażu. Podam przykład firmy, która zakupiwszy kilkadziesiąt zestawów, złożyła do nas skargę. Pojechaliliśmy, sprawdziliśmy. Okazało się, że na 10 opon 8 było uszkodzonych przy montażu – nacięta została warstwa butylowa. Powietrze z wnętrza opony migrowało pomiędzy jej komponentami, powodując w efekcie separację i pęknięcie. Właściciel przyznał rację i retorycznie zapytał: a kogo mam zatrudniać? Ludzie powinni być przygotowani do pracy, odpowiednio wyszkoleni, ale to nie takie proste.

Wojciech Syga: W serwisach oponiarskich mamy doświadczonych fachowców, ale jest pewna moda na rynku, że firmy transportowe same postanowiły montować opony w swoich zestawach. I stworzył się problem. To nie jest prosta rzecz, to nie jest założenie opony do roweru. Na przykład opona w rozmiarze 315/70R22.5 waży około 62 kg, pompujemy ją do 9 barów. Czasami ludzie, którzy nie mieli z tym stycz-

ności, zapominają, że niewłaściwa obsługa takiego koła może być śmiertelnie niebezpieczna.

Wracając jeszcze do braku kontroli ciśnienia, trzeba dodać, że to wręcz nagminne. Gołym okiem 10-procentowego spadku ciśnienia nie widać, jednak przy 9 barach to już 1 bar, a to „zarzyna” oponę błyskawicznie. Jak mantra powtarzamy to klientom. Większość problemów wynika z braku kontroli ciśnienia, co wpływa negatywnie na osiągi opon w zakresie oporów toczenia (a więc też zużycia paliwa), przebiegu, prowadzenia, drogi hamowania.

Michał Kamiński: Jeśli flota robi do 10 tys. km miesięcznie, ciśnienie powinno być sprawdzane co dwa tygodnie. Jeśli więcej niż 10 tysięcy – raz w tygodniu. A w praktyce? Czasami sprawdzają raz na pół roku, raz na kilka miesięcy. To jest jedna z głównych przyczyn wszystkich problemów z oponą. Jest wiele do poprawienia.

I na koniec. Jak działa dystrybucja opon Prometeon w Polsce?

Wojciech Syga: Opony dostarczamy głównie za sprawą serwisów partnerskich, z którymi mamy wieloletnie relacje. To świetni fachowcy. Oni tworzą naszą pierwszą linię sprzedaży. Ale współpracujemy też bezpośrednio z największymi flotami.

Dziękuję za rozmowę.

Mover-D marki Anteo.
To opona zaprojektowana z myślą o użytkowaniu na ośiach napędowych. Spełnia wymagania dla jazdy po drogach asfaltowych, a także na nierównych i twardych nawierzchniach



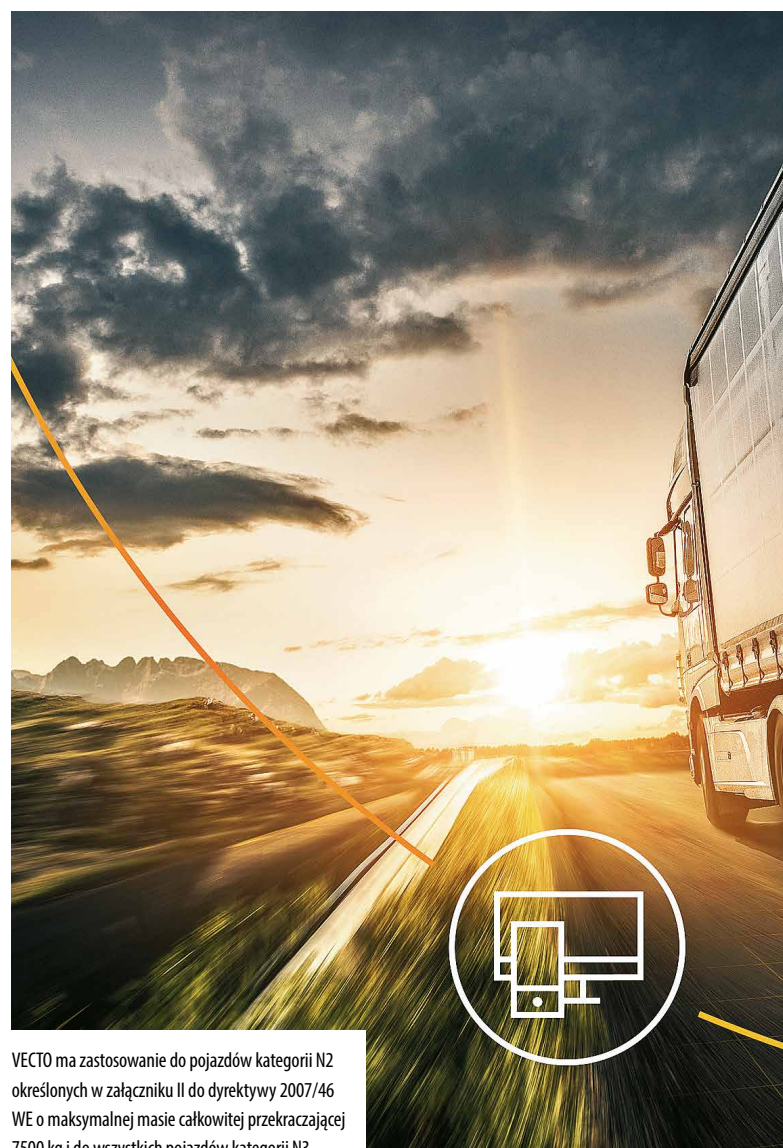
VECTO

– dyrektywa dla pojazdów ciężarowych dużej ładowności

tekst: Rafał Dobrowolski / zdjęcia: Continental

7,17% – potencjał redukcji CO₂ dla kategorii „ogumienie” jest najwyższy wśród wszystkich siedmiu kategoryzowanych według komputerowego narzędzia symulacyjnego VECTO. Dopiero na drugim miejscu – z potencjałem 4,55% – plasuje się „turbodoładowanie i technologie recyrkulacji spalin”. Komisja Europejska, wyznaczając ambitny harmonogram osiągania coraz wyższej efektywności przewozów, największe nadzieje pokłada w przemyśle oponiarskim!

Potencjał redukcji zużycia paliwa na długich dystansach wynikający z udoskonalenia technologii w zakresie ładunku drogowego w samej tylko przyczepie szacuje się na 15% (Delgado, Rodríguez, & Muncrief, 2017). Świetne rezultaty daje np. regulowane siódło. Technologia ta umożliwia regulację odstępu pomiędzy naczepą a ciągnikiem siódłowym, wpływając na aerodynamiczny opór zespołu ciągnik-przyczepa. Te i inne nowatorskie pomysły stosowane w naczepach, niezbędne do osiągnięcia tak znaczne-



VECTO ma zastosowanie do pojazdów kategorii N2 określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46 WE o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 7500 kg i do wszystkich pojazdów kategorii N3



Warto zaznaczyć, że nowe przepisy dotyczące redukcji emisji zanieczyszczeń mogą także przynieść zmiany w zakresie warunków współpracy pomiędzy klientami firm transportowych a przewoźnikami. Klienci mogą wymagać, aby emisje CO₂ z transportu ich towarów były ograniczone. Przykładem może posłużyć zawarta w lipcu 2020 roku umowa Grupy Żywiec z firmą transportową Omega Pilzno, w ramach której dystrybucja towaru klienta odbywa się tylko za pomocą niskoemisyjnych samochodów ciężarowych napędzanych skroplonym gazem ziemnym (LNG). Dlatego można stwierdzić, że w przyszłości ilość emitowanego dwutlenku węgla przez pojazdy ciężarowe należące do floty będzie dodatkowym kryterium dla klientów przy wyborze partnera do współpracy.



Stanisław Rosół

dyrektor handlowy Działu Opon Użytkowych
w Continental Opony Polska



go zmniejszenia zużycia paliwa, są obecnie dostępne na rynku, chociaż wskaźnik ich zastosowania jest niski. Co zrobić, by te i inne zdobycze inżynierii upowszechnić wśród przewoźników? Po zmierzeniu rzeczywistej sprawności głównych komponentów, symulując wygenerowane wyniki dla pojazdu skompletowanego. To przejrzyste podejście ma w opinii KE gwarantować, że pojazdy najbardziej energooszczędne pod względem emisji CO₂ będą szybko zasilaty flotę użytkowników końcowych. I tu geneza powstania narzędzia VECTO i odpowiedniej dyrektywy unijnej.

Symulacja emisji zanieczyszczeń jest podstawą procedury certyfikacji emisji CO₂ przez pojazdy ciężarowe o dużej ładowności na całym świecie, by wspomnieć narzędzia symulacyjne do modelowania dynamiki wzdłużnej pojazdów HDV. Obojętne, czy badanie modelowych struktur według VECTO w UE czy według GEM w Stanach Zjednoczonych, dokładność wyników symulacji zależy od szczegółowej charakterystyki komponentów pojazdu. Komponenty muszą być przetestowane i certyfikowane, by za każdym razem dokonywać obliczeń dużego zbioru danych wejściowych. Do skonstruowania odpowiednich modeli matematycznych narzędzi bierze się dziś najczęściej pod uwagę siedem grup części składowych pojazdu: silnik, przekładnię, oś, opór aerodynamiczny, opony, urządzenia pomocnicze i pojazd.

Dlaczego pisać o VECTO?

Bo jest podstawą unijnego rozporządzenia UE 2017/2400 i służy do obliczania emisji CO₂ przez większość pojazdów ciężarowych sprzedawanych po 1.1.2019. Obowiązek określania i zgłaszania poziomu emisji CO₂ i zużycia paliwa w nowych pojazdach (art. 9 rozporządzenia) rozpoczyna się od słów: „Producent pojazdu określa poziom emisji CO₂ i zużycia paliwa w przypadku każdego nowego pojazdu, który ma zostać sprzedany, zarejestrowany lub wprowadzony do użytku w Unii, przy użyciu najnowszej dostępnej wersji narzędzia symulacyjnego (...)”.



Owe 7,17% potencjału redukcji CO₂ dla kategorii „ogumienie” to blisko 1/3 tego, co można by osiągnąć (24,34%) w opinii KE. Dziś przemysł oponiarski jest w stanie dostarczyć ogumienie deklarujące się rzeczywistym potencjałem redukcji na poziomie 2,4%. Producenci turbosprężarek deklarują redukcję o 1,46%, a Unia chce ambitniejszego wyniku – aż 4,55%. Z powyższego porównania wynika, że to właśnie ogumienie ma mieć największy udział w radykalnym ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych. Źródło: www.wszystkoovecto.pl

To ważny dokument, skoro gdy tylko mowa o dostępności danych wejściowych i informacji wyjściowych w narzędziu symulacyjnym (w art. 11), pada sformułowanie: „Producent pojazdu przechowuje dokumentację producenta wraz ze świadectwami dotyczącymi właściwości powiązanych z emisjami CO₂ i zużyciem paliwa w odniesieniu do części, układów i oddzielnych zespołów technicznych przez okres co najmniej 20 lat od daty wyprodukowania pojazdu i udostępnia ją organowi udzielającemu homologacji i Komisji na ich wniosek”.

Wymiary opon, współczynnik oporu toczenia (Crr) i obciążenie przyłożone podczas badania oporu toczenia dla każdej osi... Przepisy dotyczące pomiarów kazały producentom opon przeprowadzać badanie albo w laboratorium służb technicznych określonych w art. 41 dyrektywy 2007/46/WE, które przeprowadzają badania we własnych obiektach wspomnianych w pkt 3.2, albo we własnych zakładach.

Certyfikowanie ogumienia

Częstotliwość przeprowadzania certyfikacji jest różna. Jeśli chodzi o opór toczenia, obowiązek ten dotyczy co najmniej jednej opony określonego typu przeznaczonej do sprzedaży producen-

tom oryginalnego sprzętu – bada się 20 000 jednostek tego typu rocznie (np. co roku przeprowadza się dwie weryfikacje zgodności typu opony, którego roczna wielkość sprzedaży producentem oryginalnego sprzętu wynosi od 20 001 do 40 000 jednostek). Jeśli dostawy określonego typu opony przeznaczonego do sprzedaży producentom oryginalnego sprzętu wynoszą od 500 do 20 000 jednostek rocznie, przeprowadza się co najmniej jedną weryfikację zgodności tego typu w skali. Gdy ktoś zaopatruje fabryki pojazdów w mniej niż 500 jednostek, wystarczy, że co dwa lata przeprowadzi co najmniej jedną weryfikację zgodności.

Skoro mowa o narzędziu elektronicznym, to Komisja udostępnia je nieodpłatnie (narzędzie symulacyjne, narzędzia do wstępnego przetwarzania, narzędzie haszujące) w formie wykonywalnego oprogramowania dostępnego do pobrania. KE zapewnia obsługę techniczną narzędzi elektronicznych oraz wprowadza do nich zmiany i dokonuje ich aktualizacji.

Zaletą stosowania symulacji, a nie pełnego podejścia opartego na testach, jest to, że każdy pojazd może być oceniony efektywnie, biorąc pod uwagę jego przeznaczenie. Należy podkreślić, że dane wejściowe do takiej symulacji komputerowej są nadal uzyskiwane dzięki bardzo dokładnym testom fizycznym elementów wpływających na zużycie CO₂ i paliwa przez pojazdy.

Dlaczego certyfikowanie komponentów obliczanych z wykorzystaniem narzędzia VECTO jest tak palącym obowiązkiem dla przemysłu oponiarskiego? Tu nader aktualny komentarz reprezentanta firmy inżynierskiej wyspecjalizowanej w testowaniu i homologowaniu wytworów przemysłu motoryzacyjnego.

– *Opony podlegają homologacji według Rozporządzenia 2017/2400 i np. IDIADA już pierwsze takie homologacje wydała – informuje nas Kamil Przewoski, IDIADA Poland. – W przeciwieństwie do innych homologacji – nie ma potwierdzenia w postaci jakiegoś widocznego znaku homologacji, że dana opona ma homologację VECTO. Potwierdzeniem jest tylko papier – dokument homologacyjny, gdzie jest podane: producent, typ, rozmiar opony – i tylko w taki sposób można dojść do tego, czy dana opona ma homologację wg 2017/2400 czy nie. Gdyby dana opona nie miała homologacji, producent ciężarówki nie mógłby jej użyć, bo nie miałby co wpisać do kalkulatora VECTO.*

Ogumienie gra pierwsze skrzypce

Komisja Europejska wyznaczyła ambitny harmonogram osiągania kolejnych etapów funkcjonowania VECTO, skoro emisja CO₂ dla roku 2025 powinna spaść o 15%, czyli notowany spadek powinien zachodzić w tempie 2,7% rocznie i dla roku 2030 aż o 30%. Tym samym w ciągu zaledwie pięciu lat – między rokiem 2025 a 2030 – emisja CO₂ i zużycie paliwa muszą ulec redukcji aż o 15% w odniesieniu do służącego za podstawę roku 2019 – tempo tej redukcji równa się wobec tego aż 3,8% rocznie. Nie trzeba specjalnie przekonywać, że to społeczeństwo odniesie największe korzyści.

– *Regulacje unijne mające na celu redukcję CO₂ i ochronę klimatu stawiają nowe wyzwania, które dotyczą nie tylko producentów pojazdów ciężarowych, ale całej branży transportowej, w tym producentów opon i operatorów flot – mówi nam Stanisław Rosół, dyrektor handlowy Działu Opon Użytkowych w Continental Opony Polska. – Warto podkreślić, że dla firm transportowych narzędzie do*

symulacji zużycia paliwa VECTO nie tylko odgrywa ważną rolę przy zakupie nowych ciężarówek, ale również może posłużyć do wyboru opon z najniższymi oporami toczenia. Dlatego w maju br. Continental uruchomił stronę internetową www.wszystkoovecto.pl, zawierającą przydatne informacje na temat wykorzystania narzędzia VECTO oraz najnowszych regulacji unijnych dotyczących emisji CO₂ przez pojazdy ciężarowe, z uwzględnieniem faktu, że opony w dużym stopniu rzutują na zużycie paliwa.

I od razu dodaje, że narzędzie VECTO niesie właścicielom flot sporo korzyści, główną z nich jest przejrzysty proces wyboru nowej ciężarówki, konfiguracja, która najbardziej odpowiada profilowi działalności floty i konkretnym potrzebom firmy.

– Obecnie na rynku jest mnóstwo różnych typów pojazdów HDV, a jeden model może mieć kilka konfiguracji. Symulacja modelowa wykorzystywana w narzędziu pozwala na ocenę całego pojazdu, z uwzględnieniem wszystkich jego głównych komponentów i – co ważne – sposobu jego użytkowania – kontynuuje Stanisław Rosół.

Narzędzie symulacyjne VECTO bierze pod uwagę takie dane jak: kategoria pojazdu, konfiguracja osi, waga krańcowa (bez kierowcy, pasażera i ładunku) oraz waga robocza (łącznie z podwoziem, nadwoziem, silnikiem, płynami, paliwem, kierowcą i pasażerem, naczepą i ładunkiem), charakterystyka silnika i skrzyni biegów oraz wyposażenie pomocnicze (klimatyzacja, układ kierowniczy i inne). Symulacja modelowa VECTO uwzględnia także warunki użytkowania nowego pojazdu, takie jak charakterystyka profilu hamowania, przyspieszania i prędkości, strategia zmiany biegów oraz typ trasy: trasa długa (mało postojów i stała prędkość), regionalna (dużo postojów, zróżnicowana prędkość) lub miejska (dużo postojów i mała prędkość).

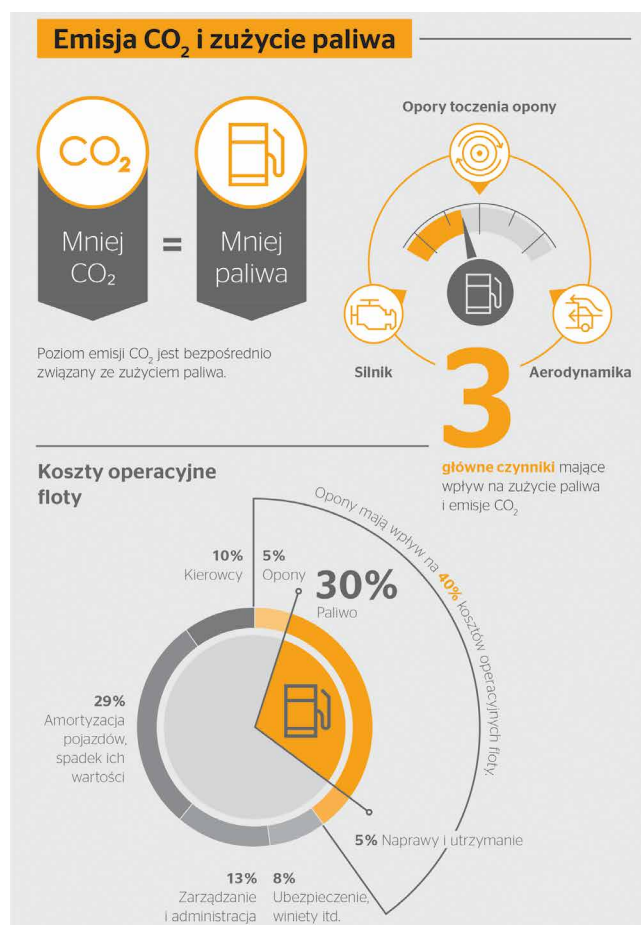
– Na zużycie paliwa i emisję CO₂ wpływa także przewożony ładunek (jego waga i sposób rozłożenia), a także konfiguracja pojazdu: jeśli mamy na przykład ciężarówkę sztywnoramową, VECTO pomoże dobrać do niej odpowiednią kombinację ciągnika i naczepy – dodaje Stanisław Rosół.

I dlatego jego zdaniem producenci pojazdów będą korzystać z informacji wprowadzanych do symulacji VECTO, aby stworzyć certyfikowany plik informacyjny każdego nowego pojazdu dla klientów. Wszak zawarte w tym dokumencie dane porównawcze dotyczące zużycia paliwa i emisji CO₂ umożliwią nabywcom dokładne porównanie podobnych samochodów ciężarowych u dealera.

Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – dziś dla powyżej 7500 kg DMC

VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) to narzędzie symulacyjne opracowane przez Politechnikę w Grazu (TU Graz) we współpracy z Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik (FVT) na zlecenie Komisji Europejskiej. Komponenty, modułowa struktura... w trybie inżynierskim VECTO zapewnia znacznie większą elastyczność i pozwala na symulowanie różnych scenariuszy, a poprzez modelowanie parametrów pozwala na łatwą modyfikację i dostosowanie np. układów napędowych do rzeczywistego pojazdu.

Narzędzie okazuje się pomocne w różnych konfiguracjach pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (HDV). Dziś Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 z dnia 12 grudnia 2017 r. w spra-



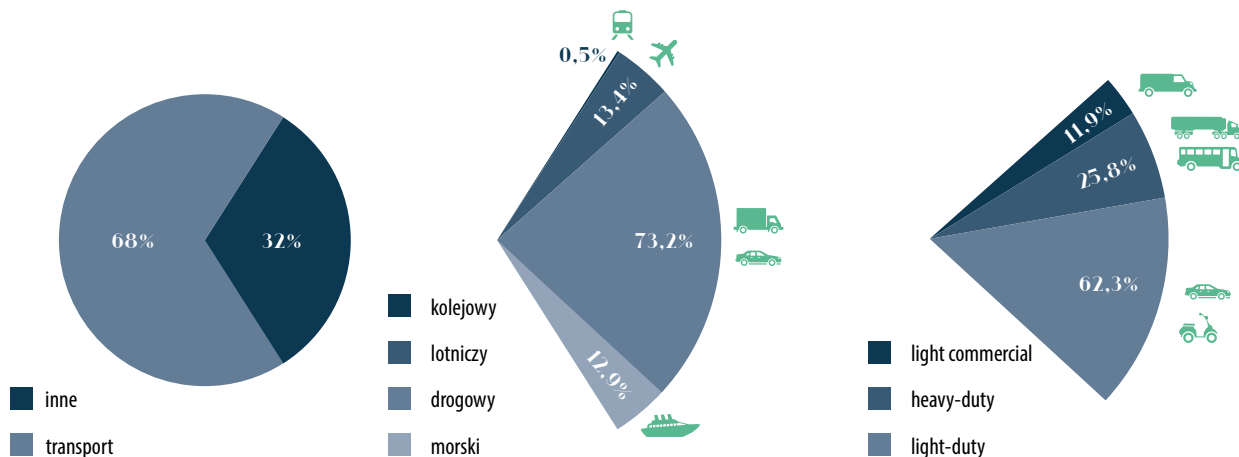
Ogumienie rzutuje nawet na 40% kosztów operacyjnych floty. W odpowiedzi na nowe wyzwania Continental wprowadził na rynek nową linię opon do samochodów ciężarowych Conti EcoRegional oraz nową odsłonę opony Conti Hybrid H53+, które zapewniają zmniejszone zużycie paliwa i niskie opory toczenia przy zwiększonej wydajności i dłuższych przebiegach w transporcie regionalnym. (Więcej informacji w artykule na str. 64). Źródło: www.wszystkoovecto.pl

wie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 ma zastosowanie do pojazdów kategorii N2 określonych w załączniku II – o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 7500 kg. W przypadku wieloetapowej homologacji typu pojazdów owo rozporządzenie ma zastosowanie wyłącznie do pojazdu podstawowego, posiadającego co najmniej podwozie, silnik, przekładnię, osie i opony. Na razie rozporządzenie nie stosuje się do pojazdów terenowych, a też np. pojazdów specjalnego przeznaczenia.

Obszerna lektura aktu prawnego to także niejaki apel, by w celu ograniczenia kosztów certyfikacji „producenci mieli możliwość łączenia w rodziny części, oddzielnych zespołów technicznych i układów o podobnej konstrukcji i podobnych cechach charakterystycznych pod względem emisji CO₂ i zużycia paliwa”. Badaniom należy poddawać jedną część, jeden oddzielny zespół techniczny lub jeden układ o najmniej korzystnych cechach charakterystycznych pod względem emisji CO₂ i zużycia paliwa w rodzinie, a wyniki badania powinny mieć zastosowanie do całej rodziny. Wszak idzie generalnie o to, by upowszechnić występowanie o certyfi-

Podział całkowitych (objętych i nieobjętych ETS) bezpośrednich emisji CO₂ w UE w 2015 r.

Źródło: Europejska Agencja Środowiska (2017b)



Podział bezpośrednich emisji CO₂ w UE w 2015 r. Pojazdy ciężarowe (HDV) są obecnie odpowiedzialne za około 25% emisji CO₂ z transportu drogowego w Unii Europejskiej. A przewiduje się, że te ostatnie wzrosną aż o 10% do 2030 r. w wyniku rosnącego popytu na transport towarowy. VECTO ma zdołać pomóc przemysłowi motoryzacyjnemu do polepszania efektywności paliwowej siedmiu składowych pojazdu, jakie kategoryzuje się z użyciem komputerowego narzędzia symulacyjnego

kację. Stąd też w art. 18 wyrażona troska, by poszczególnym państwom i oczywiście stronie zainteresowanej – przemysłowi motoryzacyjnemu – dać wystarczająco długi czas na dostosowanie się do nowego obowiązku. I zalecenie, by w ustawodawstwie krajowym wdrażać dyrektywę stopniowo w odniesieniu do różnych grup pojazdów, poczynając od tych, które w sektorze pojazdów ciężkich w najwyższym stopniu przyczyniają się do emisji CO₂.

Nikt nie ma bowiem złudzeń, że „koszty związane z badaniem mogą stanowić poważną przeszkodę, w szczególności w przypadku przedsiębiorstw produkujących niewielkie ilości części, oddzielnych zespołów technicznych lub układów. Aby zapewnić opłacalną ekonomicznie alternatywę dla certyfikacji, należy ustanowić wartości standardowe w odniesieniu do niektórych części, oddzielnych zespołów technicznych i układów (art. 15)”.

Na ile satysfakcjonujące to narzędzie?

Pytanie o tyle zasadne, że VECTO zostało opracowane przez Komisję wspólnie z producentami ciężarówek i innymi zainteresowanymi stronami. Na przykład Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce przekazało nam informację, że nie opiniowało i nie brało udziału w procedowaniu aktu prawnego wprowadzającego narzędzie. Z naszej sondy wśród potencjalnie zainteresowanych wynika coś jeszcze. O VECTO albo wiemy dziś... nic, albo wolimy poprzestać na krótkim komentarzu: tak, słyszeliśmy, ale dopiero poznajemy szczegóły dyrektywy. A szkoda, bo aż ciśnie się na usta dygresja. Jak w ogóle ma się VECTO do promowanej przez UE idei gospodarki w obiegu zamkniętym? I czy aby nie stoi w sprzeczności z praktyką stosowaną np. opon bieżnikowanych.

NEWS >>>

Stalowe ciężarki klejone do felg

Ciężarki klejone to podstawa wyposażenia każdego profesjonalnego serwisu wulkanizacyjnego. Wygodne i proste w użyciu, umożliwiają szybkie wyważenie kół. Odpowiednio dobrane sprawiają, że felgi prezentują się perfekcyjnie, dzięki czemu klienci są zadowoleni z usługi.

Ze względu na różnorodność felg warto wyposażać swój warsztat w ciężarki różnego rodzaju i o różnych kolorach, aby przy wymianie opon dopasować je idealnie do każdego rodzaju i koloru felgi.

W ofercie Würth Polska znajdziemy stalowe ciężarki klejone do felg ze stopów lekkich, cynkowane i powlekane. Pakowane są po 100 sztuk, a ich wymiary to 138 mm długości, 19 mm szerokości i 3,8 mm wysokości.

Produkty dostępne są w e-sklepie www.wuerth.pl, sklepach stacjonarnych oraz u przedstawicieli handlowych Würth Polska.



PIRELLI

TRUCK BUS AGRO OTR

H:01™ PROWAY™**Napędza sukces Twojej firmy.**

Mniejsze zużycie paliwa.

Większa efektywność na autostradach.

Znakomite osiągi w warunkach zimowych.



FH:01

TH:01



KM

PROMETEAON

Tyre Solutions for Professionals

Opona bieżnikowana

Bezpieczny i opłacalny wybór

tekst i zdjęcia: **Geyer Hosaja**

Żeby zrozumieć słuszność tezy o bezpieczeństwie i opłacalności opony bieżnikowanej, należy na początku zmierzyć się z podejściem klientów do tego wyrobu, a przede wszystkim z mitami, które mu towarzyszą.

W eksploatacji samochodów ciężarowych opona bieżnikowana jest standardem, który w wielu zastosowaniach sprawdza się od lat. Obserwowany w ostatnich latach rozwój transportu dystrybucyjnego wpływa na coraz większy udział samochodów o dmc < 3,5 t, a z tym związane jest zwiększone zapotrzebowanie na opony dostawcze.

Naszym zdaniem dobrym rozwiązaniem są opony bieżnikowane, ale rozmawiając z potencjalnymi klien-

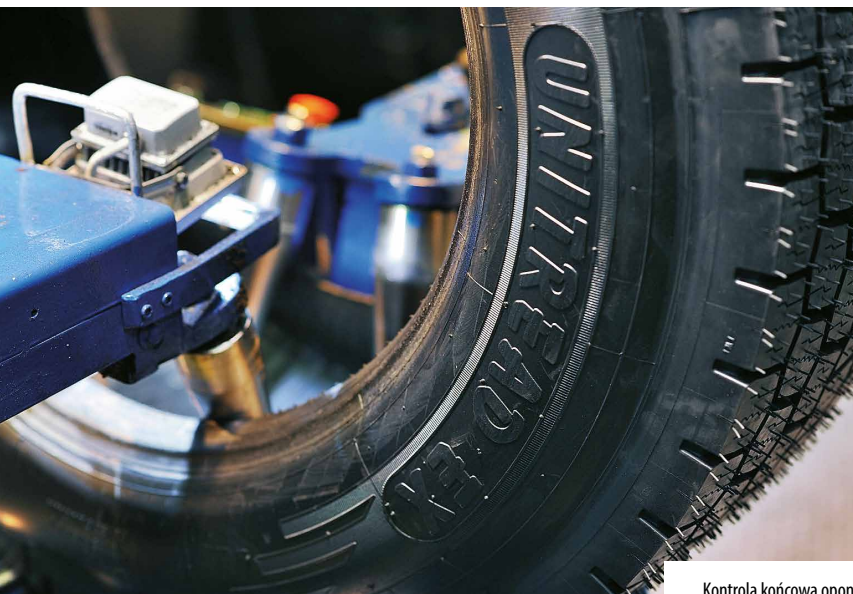
tami o – jak to się potocznie przyjęło – „nalewkach”, często słyszymy skojarzenia typu: stara opona z doklejonym bieżnikiem, zimą jeszcze do przyjęcia, ale na lato absolutnie. Nic bardziej mylnego. Takie obiegowe opinie i „wrzucanie wszystkich opon bieżnikowanych do jednego kotła” to największy problem, z jakim musimy się zmierzyć. Samo zapewnianie konsumenta o zaletach opony bieżnikowanej już nie wystarczy – tu jest miejsce na twarde fakty, które postaram się w kilku punktach przedstawić.

Produkcja

1.

Obecne trendy dotyczące ochrony środowiska wymuszają na producentach takie konstruowanie opon, aby były one łatwe w recyklingu, a jak wiadomo – nie ma bardziej efektywnej formy recyklingu opony niż bieżnikowanie.

Obecna technologia bieżnikowania daje nam możliwość bardzo dokładnej analizy stanu zużytej opony, doświadczony klasyfikator korzysta z nowoczesnych rozwiązań, takich jak szerograf – otrzymuje pełną wiedzę na temat jej stanu, ewentualnych uszkodzeń niewidocznych gołym okiem, a my zyskujemy pewność, że do produkcji trafi w 100% wolny od wad karkas (zużyta opona). Następny etap to usunięcie starego bieżnika – tu następuje kolejna inspekcja karkasu. Nakładania nowej warstwy bieżnika nie można nazwać doklejaniem, sterowane numerycznie maszyny „budują” nowy bieżnik z surowej gumy warstwa po warstwie. Należy tutaj wspomnieć, że innego rodzaju mieszanki gumowej używamy na bieżnik (ze względu na właściwości trakcyjne), a innego na bok opony (w tym przypadku ważne jest wzmocnienie opony poprzez zastosowanie wytrzymałej i elastycznej mieszanki). W ten sposób przygotowana opona trafia do prasy wulkanizacyjnej. Dzięki nowoczesnemu procesowi otrzymujemy produkt nieodlegający jakością od opony nowej w atrakcyjnej cenie.



Kontrola końcowa opon



Opony Geparod Silica – polska produkcja dla polskiej dystrybucji

2.

Bieżnikowana czy tania chińska lub używana?

Fachowo zabezpieczona opona jest lepszą alternatywą dla modnych ostatnio tanich produktów chińskich i zdecydowanie lepiej sprawdzi się od opony używanej. Jako polski producent z wieloletnim doświadczeniem oferujemy bieżnikowane opony dostawcze pod marką Geparod Silica i jesteśmy przekonani, że parametry jakościowe tej opony, m.in. sprawdzone w eksploatacji wzory bieżnika, głęboki bieżnik i wzmocniony karkas, pozwalają na skuteczne konkurowanie z tanimi oponami nowymi. Warto też podkreślić, że czerpiąc wiedzę i doświadczenie z wieloletniej współpracy z koncernami oponiarskimi, sami tworzymy i produkujemy mieszanki gumowe, z których produkujemy opony bieżnikowane.

3.

Wybierając markę Geparod Silica, nie tylko dbasz o własne finanse, ale i o środowisko

Mając pełną świadomość, jak odpowiedzialnym produktem jest opona dostawcza, dostarczamy użytkownikom

pewny i sprawdzony produkt w atrakcyjnej cenie. Nasze opony to nie tylko zaoszczędzone pieniądze, ale także wkład w ochronę środowiska – nie ma bardziej efektywnej formy recyklingu opon niż bieżnikowanie.



Opony przygotowane do wulkanizacji

REKLAMA

Geparod **Silica**

**Bieżnikowane
Opony Dostawcze**

Polska produkcja,
dla polskiej dystrybucji

www.geyer-hosaja.com

Pół roku z Covid-19

tekst: Tomasz Babiński, Felgeo.pl

Na początku tego roku firma Felgeo.pl tradycyjnie była na etapie finalizowania przygotowań do sezonu wiosennego, tak aby cały potencjał przedsiębiorstwa mógł we właściwym momencie stawić czoło zapotrzebowaniu przebudzonego z zimowego letargu rynku. Wprawdzie informacje docierające z drugiej półkuli były niepokojące, a wiadomo, że jakiegokolwiek problemy największej obecnie gospodarki świata (pod względem wartości PKB) w taki czy inny sposób mogą łatwo przełożyć się na sytuację ekonomiczną każdego regionu, to jednak wariant, w którym pandemia bezpośrednio sparaliżuje nasz kraj, wydawał się nieprawdopodobny.



Zamknięte granice i reżim sanitarny po chwili stają się faktem. Obawy o dalszy rozwój wypadków są realne i poważnie rozważa się najczarniejsze scenariusze. Ze względów bezpieczeństwa stacjonarny sklep zostaje zamknięty do odwołania, a obok biznesowych planów na rok 2020 pojawia się spory znak zapytania. Na pierwszy ogień poszły przygotowania do udziału w najważniejszych imprezach targowych branży moto – terminy targów są albo po kolei przesuwane, albo w ogóle odwoływane, a trwające właśnie inwestycje w rozbudowę firmy należało poddać wnikliwej weryfikacji pod kątem założonych etapów realizacji.

Największym zmartwieniem było jednak bieżące utrzymanie firmy w sytuacji, gdy ze wszystkich stron napływały niewesołe komunikaty o kłopotach coraz większej rzeszy przedsiębiorców. Zamknięcie kraju i różne obostrzenia nastąpiły w chwili, gdy wiosenne żniwa branży oponiarskiej powinny już ruszać pełną parą. A tu cisza – poziom zamówień właściwy dla głębokiego snu zimowego.

Podstawę działalności Felgeo.pl stanowi handel felgami do aut osobowych oraz zaopatrzenie warsztatów, a koncepcja firmy opiera się na sprzedaży online. Sprzedaż stacjonarna jest marginalna i utrzymywana właściwie tylko ze względów prestiżowych, jej czasowe wstrzymanie nie było specjalnym problemem. Gorzej, że minął marzec, a o szczycie sezonu trudno było mówić. W mediach trwał nawet spór o to, czy obywatel może odwiedzić warsztat w celu wymiany ogumienia w swym pojeździe...

Oszczędzając czytelnikom pandemicznych wspomnień, przeskakujemy o dwa-trzy miesiące w przód i co możemy stwierdzić? Branżowe żniwa zostały jak co roku odhaczone, tyle że ze sporym poślizgiem i krócej, ale za to intensywniej. Kluczowym miejscem wirtualnego sklepu internetowego jest – jak najbardziej realny – dział wysyłkowy. To tutaj bije serce firmy i to od organizacji pracy tego działu i zaangażowania jego załogi w dużej mierze zależy reputacja i sukces przedsięwzięcia. Szczególnie że w szczycie opóźnionego sezonu praktycznie każdego dnia notowano kolejne rekordy ilości wysyłanych paczek. Zaistniała nawet potrzeba zatrudnienia dodatkowych pracow-



Siedziba firmy Felgeo.pl w Kostrzynie nad Odrą



Nowa marka felg Seventy9 (model SV-B)

ników do obsługi magazynu i spedycji. Jedynym wąskim gardłem spowodowanym pandemią okazały się utrudnienia na granicy z Niemcami (eksport na unijny rynek to ważna część działalności Felgeo.pl) i możliwe wydłużenia terminów dostaw. Był nawet taki moment, że do niektórych rejonów, np. we Francji, firmy kurierskie odmawiały dowozów.

Spoglądając z perspektywy internetowej hurtowni z wyposażeniem warsztatowym, można pokusić się o tezę, że pandemiczne półrocze trudno nazwać straconym dla branży. Pomimo chwilowego zastoju pod koniec drugiego kwartału sprzedaż wyrównała z nawiązką początkowy spadkowy trend. Oczywiście nie bez znaczenia jest fakt, że firmie udało się zapewnić odpowiednie zapasy towaru jeszcze przed obostrzeniami, zgodnie z zasadą, że o sezonie wiosennym myślimy w trakcie jesennego.

Na targach (których nie było) firma planowała zaprezentować nowe produkty i marki. Promowana od 2014 roku marka CUB Elecparts i aktualna nowość – programator TPMS Sensor Aid 4.0 – otrzymały Złoty Medal MTP w Poznaniu (nagroda ekspertów), który miał zostać wręczony na tegorocznych Targach Techniki Motoryzacyjnej. Jednak i bez tego kanału komunikacji z klientami udało się z powodzeniem wprowadzić na rynek szereg nowości i wypromować dwie marki felg aluminiowych: Seventy9 oraz

Wrath Wheels. Obie są skierowane do bardziej wymagających użytkowników, oczekujących wyższej klasy wzornictwa i jakości. O felgach Seventy9 pisaliśmy obszernie w poprzednim wydaniu „Świata Opon”. Wrath Wheels to obręcze jeszcze bardziej ekskluzywne i wykonane w technologii flow-forming, dzięki czemu są lżejsze i przy tym trwalsze niż niskociśnieniowe odlewy. Pozostając przy felgach, trzeba wspomnieć o popularnej marce Carbonado, która może pochwalić się ponad 130 modelami (nie licząc wersji kolorystycznych) i na sezon jesienny przygotowywane są kolejne.

Nowościami może pochwalić się także należąca do Felgeo.pl marka Stix Automotive, czyli narzędzia i zaopatrzenie warsztatów oponiarskich. Nabijane ciężarki stalowe serii STD FE/S do wyważania kół stalowych (od 5 do 50 g) to znakomita alternatywa dla powszechnie stosowanych cynkowych i ołowianych. Udarowe klucze pneumatyczne serii STT – klucz STT-17 1/2" (1700 Nm) oraz STT-22 3/4" (2200 Nm) wraz z nowymi wersjami chromowo-wanadowych nasadek udarowych STT-IS uzupełniają dotychczasową ofertę narzędzi pneumatycznych. Można też wspomnieć o nowych podporach warsztatowych (tzw. kobyłkach): doszły tu wersje z dodatkowymi zabezpieczeniami i o udźwigu do 6 ton.

Oprócz rozwijania oferty produktowej wyznacznikiem sytuacji firmy w czasach pandemii mogą być inwestycje w sprzęt i nieruchomości. Na tym polu firmie udało się już zrealizować większość planów. Główny budynek biurowo-magazynowy został poddany termoizolacji i otrzymał nowoczesną fasadę z płyt warstwowych. Dwie duże, dwupoziomowe hale magazynowe zostały przebudowane i zaadaptowane do nowych potrzeb logistycznych. Wyposażono je w nowoczesne bramy wjazdowe, systemy wysokiego składowania, a także w windy towarowe.

To oczywiście tylko wybrane przykłady na potwierdzenie tezy, że rok 2020 nie zaszkodził wszystkim branżom, a już szczególnie segment e-commerce ma powody do zadowolenia w momencie, gdy zakupy w jeszcze większym stopniu przeniosły się do świata wirtualnego. Za chwilę ma ruszyć sezon jesienny i obraz rynku zostanie zweryfikowany (w momencie ukazania się artykułu zapewne będzie wiadomo więcej na ten temat). Oby potwierdziły się wyłącznie prognozy optymistyczne. Czego całej branży oczywiście serdecznie życzymy!



Jedna z nowości Stix Tool: pneumatyczny klucz udarowy STT-22 3/4" o mocy 2200 Nm



Programator TPMS Sensor Aid 4.0 – zdobywca Złotego Medalu MTP 2020

Gislaved

GISLAVED. MARKA KONCERNU CONTINENTAL



EURO❄️FROST 6

**OPONY GISLAVED
SZWEDZKA MARKA
DOBRE OSIĄGI
ATRAKCYJNA CENA**



**DYSTRYBUTOR OPON GISLAVED
HURTOWNIA OGUMIENIA BOMA**

WWW.BOMA24.PL TELEFON 32 204 97 00



Ryszard Dudanowicz
RAD (dawniej R.TEC-Hanse Polska)

Trendy w felgach

tekst: **Ryszard Dudanowicz**

Sytuacja na rynku motoryzacyjnym w okresie Covid-19 nadal jest znacznie gorsza niż w roku 2019. Duże spadki sprzedaży aut zarówno nowych, jak i używanych oraz znacznie ograniczona liczba podróży aut służbowych miały decydujący wpływ na sytuację w branży opon i felg.

Pomimo znacznego spadku zapotrzebowania rynku producenci felg aluminiowych na rynek wtórny przedstawili sporo nowości na sezon jesień/zima 2020. Producenci felg coraz częściej proponują felgi dedykowane do konkretnego modelu auta – w tzw. wersji „serie”. Felgi te są montowane do samochodu bez zestawów montażowych (pierścieni centrujących) oraz często na oryginalne śruby/nakrętki. Wiele takich felg ma zachowane wymiary felg oryginalnych – wówczas oznaczone są jako produkt ECE.

Jednocześnie coraz więcej felg z przeznaczeniem na zimę wykonanych jest w wersji z polerowanymi elementami. Wynika to z zastosowania nowoczesnych lakierów na zewnętrzne bezbarwne powłoki felg, a także wielokrotnego lakierowania bezbarwnego zewnętrznej powierzchni felg. Renomowani producenci udzielają na swoje wyroby gwarancji na okres 3–5 lat.

Kolejnym zauważalnym trendem jest zwiększenie średnic kół stosowanych w nowych pojazdach. W ofercie firmy Borbet pojawiły się felgi BY o wymiarach 11×23 z przeznaczeniem do Audi Q8/SQ8. Inni producenci mają w ofercie felgi o średnicach 22” (CMS C12, Brock B21 i B32, Autec Uteca, Ronal R58, Borbet S). Na zdjęciach kilka nowości rynkowych.



Brock RC34 SG



Borbet Z8×19 – Audi A6



Brock B41



Borbet Z



Felgi Autec Tallin



Borbet

model BY 11.0×23 – Audi Q8/SQ8; model CW3 7.5×17 – Ford Ranger; model Z 8×19 – Audi A6; model F 6×15 – Hyundai i10

Brock

model RC34 w średnicach 17–20”; model B41 w rozmiarach 9–21”

Autec

model Tallin – 16–17”, Astana 19” i 21”

CMS

modele C29 i C30

Pomimo kłopotów w pierwszym półroczu nasza branża liczy na lepsze wyniki w półroczu drugim. Potrzebne do tego są dwie rzeczy, na które niestety nie mamy wpływu:

- ograniczenie pandemii i powrót do normalnej gospodarki,
- „normalna” zima.

Życzę tego całej naszej branży.



Borbet BY 11.0×23 – Audi Q8/SQ8

CZY PRACA W SERWISIE MOBILNYM MOŻE BYĆ CIEKAWA?

tekst i zdjęcia: **Zespół Vegas Opony**

Jak wygląda serwis mobilny oraz czy praca w nim jest ciekawym doświadczeniem? O tym przeczytacie w artykule przygotowanym dla nas przez firmę Vegas Opony, mającą w tym zakresie wiele do powiedzenia.

Nasze rodzime samochody serwisowe wzorowane są na mobilnych serwisach OTR w Stanach Zjednoczonych, Afryce, Australii oraz Europie Zachodniej. Stamtąd jest wyposażenie, sprzęt oraz szkolenia. W krajach tych znajdują się ogromne kopalnie odkrywkowe, obsługiwane przez największe maszyny. Na przykład na olbrzymich 600-tonowych wozidlach sztywnoramowych pracujących na terenie takich zakładów wydobywczych zamontowanych jest 6 opon OTR w rozmiarze 59/80R63, każde koło waży 5,5 tony, ma ponad 4 metry wysokości i może przenieść ciężar 120–150 ton.

Obsługa serwisowa takich kół to nie lada wyzwanie. Standardem w wyposażeniu serwisu mobilnego są podnośniki typu HDS czy dźwigi. W Polsce przygotowujemy się dopiero do obsługi tak dużych kół. U nas w kopalniach występują standardowo 25, 33 czy 35 cali. Wymiana takich opon przy ładowarce, wozidle czy dużym ciągniku rolniczym dla profesjonalnego i dobrze wyposażonego serwisu nie jest wielkim wyzwaniem, aczkolwiek w dalszym ciągu zdarzają się niebezpieczne sytuacje przy montażu, a nawet wypadki śmiertelne. Powodem tego stanu jest brak do-

bręgo przygotowania pracowników do wykonywania zadań w terenie, a bardzo często też w warsztacie wulkanizacyjnym. W Polsce są tysiące serwisów wulkanizacyjnych, którym wydaje się, że mogą podejmować się każdego wyzwania bez odpowiedniego przygotowania i wyposażenia. Kilkanaście lat temu było zaledwie kilka serwisów, które obsługiwały kopalnie odkrywkowe i specjalizowały się w montażach opon w terenie, używając serwisu mobilnego.

Mam nadzieję, że odeszły już do lamusa demontaże opon we własnym zakresie sprzętu budowlanego, choć zdarzają się próby przy pomocy młota, kilofa, palnika czy odbijanie opon łyżką ładowarki i zginięcie opony. Niejednokrotnie użytkownicy uszkadzali oponę czy niszczyli felgę (tak jak na prezentowanych zdjęciach), marnując przy tym mnóstwo czasu, zamiast oddając to w ręce fachowców, dla których wymiana w najtrudniejszych przypadkach to zaledwie godzina. Ale zdarzały nam się w terenie montaż 10 opon w ciągu 7,5 godziny, co jest swoistym rekordem profesjonalizmu i szybkości działania.

Powierzenie takiego zadania niedoświadczonemu serwisowi, bez właściwego sprzętu i bez załogi z odpowiednim przeszkoleniem może się skończyć nieodwracalnym uszkodzeniem ogumienia i skutkować utratą gwarancji.

Często wzywano nas do poprawy nieprawidłowo wykonanego montażu. Po przyjeździe do maszyny wielokrotnie zaskoczyło nas to, co zobaczyliśmy. Przy oponie w miejscu źle zamontowanego oringu koło uszczelniono dodatkowo folią typu stretch czy silikonem. Spotkaliśmy się również z użyciem smaru typu „tawot” do zamknięcia opony, co rozpuszcza gumę



Montaż opon rolniczych w rozmiarze 520 85R42

w stopce, a w kontakcie z brudem i piachem powoduje sklejenie i nagar. Kolejnym nietypowym pomysłem jest zaspawanie klina zabezpieczającego pierścieni przy feldze, co jest niedopuszczalną ingerencją w wytrzymałość felgi.

Wyspecjalizowany w obsłudze ogumienia wielkogabarytowego serwis mobilny działa jak pogotowie ratunkowe dla opon, co jest nieodzowną potrzebą utrzymania maszyn w gotowości do pracy. Nasz serwis świadczy pełny zakres usług serwisowych. Dużym udogodnieniem dla klienta w tym zakresie są uruchomione przez nas mobilne jednostki serwisowe, wykonujące montaż i demontaż oraz doraźne naprawy typu „kołkowanie” bezpośrednio w miejscu pracy maszyny. Gdy uszkodzenie jest zbyt rozległe i wymaga naprawy w technologii „na gorąco”, oponę zabieramy do serwisu stacjonarnego, a na czas naprawy udostępniamy oponę zastępczą. W ten sposób skracamy do minimum nieproduktywny przestój maszyny. Godziny pracy serwisu mobilnego dopasowujemy do aktualnych potrzeb klientów, dzięki czemu jesteśmy w stanie bardzo szybko zareagować na zgłoszenie awarii. Wszędzie tam, gdzie liczy się szybkość, jesteśmy do dyspozycji w dowolnym miejscu i czasie. Dla firm i gospodarstw rolnych, z którymi współpracujemy, serwis mobilny jest dostępny 24h na dobę, a reakcja następuje po zgłoszeniu telefonicznym i e-mail.

Dotyczy to także gospodarstw rolnych, których sprzęt potrzebny do pracy na roli wygląda zupełnie inaczej niż jeszcze kilkanaście lat temu. Ciągniki uży-



Uszkodzenie felgi na skutek upalenia śrub palnikiem



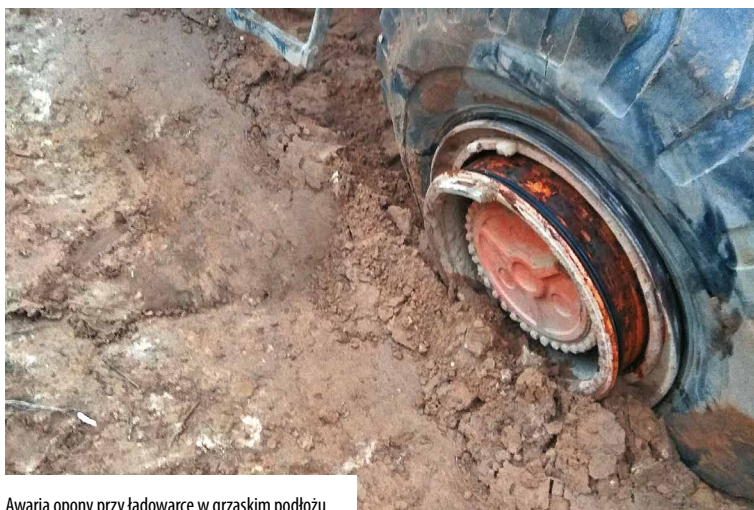
Rozzerwanie felgi po rozpompowaniu do 10 barów

wane w rolnictwie mają często moc 300 koni mechanicznych, a koła przy nich dochodzą do rozmiarów 42 cale, o średnicy około 2 metrów. Awaria opony przy takim sprężeniu stanowi duży problem, kiedy ciągnik znajduje się w polu, a przy tym sezon żniw w pełni i goni czas. Szukanie wulkanizacji i transport takiego koła czy demontaż w terenie i próba naprawy to nie lada wyzwanie. Dla naszego serwisu to nic skomplikowanego, specjalizujemy się w tym. Jesteśmy przygotowani do obsługi takich kół bezpośrednio w miejscu pracy maszyny. Samochód serwisu mobilnego to samowystarczalna jednostka w pełni wyposażona w profesjonalny sprzęt i certyfikowane narzędzia. Nasi serwisanci to wykwalifikowany personel, którego nie zaskoczy nieoczekiwana sytuacja i poradzi sobie z najbardziej kłopotliwym przypadkiem.

Zdobyte na przestrzeni lat doświadczenie w serwisie mobilnym, zamontowane setki opon przemysłowych OTR i rolniczych różnego rozmiaru oraz naprawa opon w terenie uprawniają nas do polecenia naszych usług nawet najbardziej wymagającym klientom.

Dążymy do perfekcji w swoim działaniu, co przekłada się na zadowolenie naszych klientów. Jeśli jesteśmy przy szybkości działania, to możemy wspomnieć o wymianie opony w rozmiarze 520/70R38 przy ciągniku rolniczym w 15 minut. Choć w tym przypadku w dużej mierze przyczyniły się do tego niekorzystne warunki przyrody w postaci kąsających komarów.

Jesteśmy przygotowani do najtrudniejszych wyzwań nawet w bardzo trudnym terenie. Z historii naszych wyjazdów pamiętamy do tej pory naprawę opony przy ciągniku pracującym na łąkach torfowych. Ciągnik w momencie, gdy stanął z powodu awarii, dosłownie zaczął zapadać się pod ziemię. Nasz samochód serwisowy był zaparkowany 600 metrów od obsługiwanego ciągnika, bo zbyt grząskie podłoże nie pozwalało podjechać bliżej. Po czterech godzinach ciężkiej pracy cała operacja zakończyła się sukcesem i ciągnik znów ruszył z miejsca.



Awaria opony przy ładowarce w grząskim podłożu

Z innych ciekawych przypadków: Jesteśmy wzywani przez kopalnię do awarii opony przy ładowarce, wystrzał nastąpił w oponie dętkowej, na dwuczęściowej feldze skręcającej śrubami, która była rozpompowana przez operatora do 10 barów. Na szczęście nikomu nic się nie stało, najbardziej poszkodowany był pies, który nie wychodził z budy ponad tydzień – tak został przestraszony hukiem rozrywającej się felgi i tumanem kurzu. Kolejny przypadek to wezwania do opon w ładowarce z tak dużym wybrzuszeniem, że strach jest podejść, aby spuścić powietrze (jak widać na załączonym zdjęciu). Jak się później okazało, było to miejsce nieudanej naprawy, którą można zobaczyć na naszym kanale na YouTube – „Kolejny ciekawy przypadek naprawy opony”. Dzielimy się tam wiedzą i doświadczeniem.

Wychodząc naprzeciw potrzebom klientów, serwisy mobilne poszerzają swoją ofertę, wypełniając koła płynem dociążającym czy płynem uszczelniającym. Zabieg wypełniania kół płynem dociążającym zwiększa wagę maszyny przemysłowej czy rolniczej, co poprawia jej stabilność oraz trakcję w trudnym terenie. Natomiast receptą na częste przebicia w strefie bieżnika jest środek o działaniu prewencyjnym zabezpieczający oponę przed ubytkiem powietrza podczas uszkodzenia.

Jak wiadomo, praca to nie wszystko. Często udaje się połączyć przyjemne z pożytecznym. Dzięki wyjazdom serwisowym mamy niejednokrotnie sposobność znajdowania bardzo malowniczych miejsc, zwiedzania miast i miasteczek oraz zamków, pałaców, a czasami ruin zamkowych w Polsce, które najczęściej nie są obecnie przy głównych trasach i drogach tranzytowych. W dalszym ciągu jest mnóstwo nieodkrytych, ciekawych i mało znanych miejsc w naszym kraju. Michelin rozdaje gwiazdki restauratorom, my też moglibyśmy stworzyć mapę najciekawszych miejsc w Polsce, na przykład szmaragdowych jezior powstałych na terenach starych wyrobisk.



Opona z dużym wybrzuszeniem na ładowarce

it's all round availability

jeśli dostawa opon jest
Państwa codziennością...



... mogą Państwo polegać na naszych
stanach magazynowych i szybkiej dostawie



Krzysztof Załuski

Account Manager

+48 (0)730 855 800

k.zaluski@heuver.pl

Availability. Z naszą ofertą

międzynarodowych marek, możemy
zawsze dostarczyć właściwe opony!

Służymy poradą w Państwa języku
ojczystym. Zamówienia można łatwo
składać za pośrednictwem Internetu,
również przez telefon komórkowy:
przejrzyście w 3 krokach.

heuver.pl



1

Say Hi

2

Hi volume

3

Hi speed

4

Hi score

5

Hi class

Nasze gwarancje można sprawdzić na stronie heuver.pl/hi5



Opony do żurawi nie mają lekko

tekst: Grzegorz Teperek / zdjęcie: Liebherr/Michelin

Żurawie samochodowe wykonują sporo pracy w budownictwie, przemyśle i przeładunkach. Dzięki nowoczesnemu ogumieniu są szybkie i bezpieczne na drogach. Jednak warunki pracy opon nie należą do lekkich. Nic więc dziwnego, że wymagają dedykowanego ogumienia.

Pierwszym, naturalnym czynnikiem niekorzystnie wpływającym na opony jest masa własna żurawia samochodowego. W zależności od kraju jest to 10–18 ton na oś – dodajmy, że z ogumieniem pojedynczym, dla podniesienia zwrotności maszyny. Takich wartości próżno szukać w samochodach ciężarowych. Obciążenie wynika z masy maszyny, która im większa, tym lepsze parametry udźwigu. Tylko z uwagi na przepisy ustanawiane przez zarządców dróg – ograniczających naciski na publicznych szlakach do 10–12 ton – żurawie nie są cięższe. Techniczne możliwości nadane przez producentów są wyższe, dlatego dodatkowe przeciwwagi często przewozi się osobnym pojazdem

ciężarowym. Mimo to masa pojazdu jest znaczna, a pofalowana droga przy większej prędkości potęguje obciążenia dynamiczne na poszczególne opony. Te z kolei bardzo szybko się nagrzewają, co także ma wpływ na ich kondycję.

Z masą żurawia łączy się jeszcze jeden czynnik: czas postoju między zleceniami. Nie zawsze wszystkie maszyny w parku firmy dźwigowej używane są z tą samą częstotliwością. Zdarza się więc, że przez dłuższy czas stojące w miejscu opony są obciążone punktowo, a nie obwodowo, co wpływa na ich żywotność. Z drugiej strony po okresie dłuższej pauzy szybko wprawiane są w ruch – tylko po to, aby po chwili żuraw znalazł się na placu budowy. Tam, uniesiony na podporach, od razu luzuje naprężenia w ogumieniu. Trzeba przyznać, że rzadko który pojazd tak katuje opony. Ale to nie wszystko.

Nawierzchnie, po jakich poruszają się żurawie samochodowe, są równie skrajne jak warunki pracy. Poza przyjaznymi drogami z asfaltu czy betonu żurawie użytkowane są na placach budów obfitujących nie tylko w błoto, ale i „niespodzianki” znajdujące się w nim: cegły, kamienie, gałęzie czy złom. Montaż instalacji w kamieniołomach to kontakt z ostrymi odłamkami skalnymi lub – jak w przypadku wapienia – ze związkami chemicznymi wchodzącymi w reakcję z oponą. Cement w cementowniach, w których żurawie pracują dość często, także nie jest przyjacielem ogumienia, podobnie jak różnego rodzaju lepsz-





Ciasne przestrzenie robocze i związane z tym liczne manewry są wyzwaniem dla opon

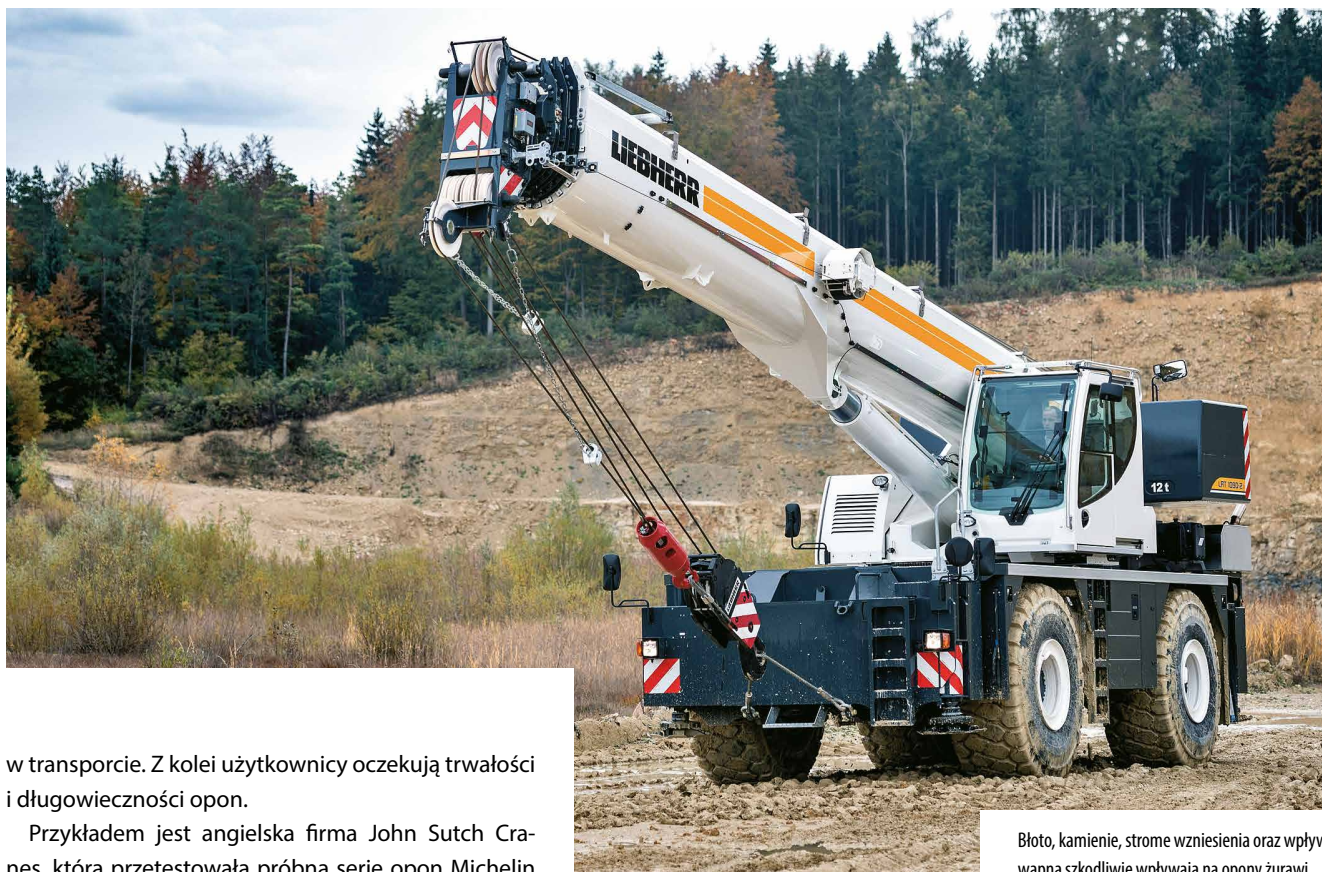
cza drogowe. Podłogi w zakładach przemysłowych, w których żurawie montują i demontują instalacje, także są szkodliwe. Oleje, smary, chemikalia i wysokie temperatury dość często występują w posadzkach – i to nie w wyniku zaniedbań w zakładach, ale pojawiają się w czasie remontów, w których uczestniczy maszyna. Gdy żuraw bierze udział w usuwaniu skutków wypadków drogowych, także ma kontakt z substancjami agresywnymi dla opon. Przy nieco starszym ogumieniu bardzo szkodliwym środowiskiem pracy są porty morskie i stocznie. Obecna tam sól morską szybko atakuje stalowe elementy kordu, przyczyniając się do szybszego zużycia opon.

W przypadku największych maszyn tego typu do uszkodzeń opon dochodzi w trakcie manewrów związanych w pozycjonowaniu w miejscu pracy. Dość często się zdarza, że ogromny żuraw musi znaleźć się w bardzo ciasnym miejscu. A tam jego opony muszą skręcać w miejscu, ocierać się o krawężniki i inne elementy, i to pod dużym obciążeniem. W tym miejscu warto wspomnieć, że chociaż skręt kół na wielu osiach w żurawiu to standard, to jednak są to najczęściej układy sprzężone. W takim przypadku pożądanym ruchem części kół w jedną stronę może wywołać negatywne skutki po stronie przeciwnej, np. kolizję z elementami infrastruktury. To też odpowiedź na pytanie, dlaczego operator żurawia poświęca tyle czasu na właściwe ułożenie maszyny – to nie są proste sprawy, i to pod wieloma względami.

Należy też pamiętać, że na zużycie opon wpływa układ napędowy żurawia. Największe i najcięższe maszyny wymagają sporej mocy, aby w ogóle ruszyć z miejsca. Podobnie jak w ciągnikach rolniczych, konstruktorzy żurawi zbliżyli się do granicznej mocy przekazywanej na koła. W rolnictwie dalszy progres umożliwiły napędy gąsienicowe – w żurawach do tego nie dojdzie, dlatego opony dedykowane urządzeniom podnoszącym to bardzo wymagający produkt. Na szczęście ograniczenia drogowe powstrzymują budowę jeszcze większych maszyn, dlatego nie ma potrzeby dalszego zwiększania nośności opon. Konstruktorzy żurawi obecnie preferują modele częściowo demontowalne, aby ograniczyć gabaryty i masę



W zakładach przemysłowych środowisko pracy opon jest również agresywne



w transporcie. Z kolei użytkownicy oczekują trwałości i długowieczności opon.

Przykładem jest angielska firma John Sutch Cranes, która przetestowała próbną serię opon Michelin i pokonała ponaddwukrotnie większą odległość niż zwykle w przypadku poprzedniej wybranej marki. Porównano osiągi opon 445/95 R25 Michelin X-Crane+ zamontowanych w jednym z trzyosiowych żurawi marki Liebherr z identycznym żurawiem wykonującym podobną pracę, ale działającym na oponach innej marki. Poza dwukrotnie dłuższym przebiegiem ujawniła się kolejna zaleta jakościowych opon – regularne zużycie bieżnika. Dla firmy dźwigowej przekład-

Błoto, kamienie, strome wzniesienia oraz wpływ wapna szkodliwie wpływają na opony żurawi

ka opon w celu równomiernego ścierania się opon to nie taka prosta sprawa. Zwłaszcza gdy „pacjentem” jest jednostka wieloosiowa. Problemem może się okazać większa liczba śrub czy nawet masa całego koła. Testy w John Sutch Cranes wykazały także mniejsze opory toczenia. Jak je zauważono? Na podstawie mniejszego zużycia paliwa w przeliczeniu na kilometr. Biorąc pod uwagę duże wydatki na paliwo w firmach dźwigowych, to bardzo cenna zaleta dobrego ogumienia.

Czego jeszcze oczekuje się od dobrych opon do żurawi? Ograniczonych wibracji na dobrych drogach i komfortu operatora w czasie jazdy. Pierwsze zjawisko niekorzystnie wpływa na kierowcę oraz na sam żuraw. Wibracje w połączeniu z dużą masą szkodliwie oddziałują na spawy i połączenia śrubowe oraz generują hałasy nadwozia. Kabina drogowa w żurawiu nie jest tak komfortowa jak w dalekobieżnej ciężarówce, więc każda poprawa środowiska pracy operatora jest cenna.

Jak łatwo zauważyć, opony do żurawi samochodowych poddawane są ogromnym obciążeniom, właściwie w całym spektrum możliwości. Z tej przyczyny maszyny nie mogą poruszać się na przypadkowych „gumach”. Specjalnie skonstruowana stopka, bark i mieszanka gumowa są o tyle godne uwagi, że skala produkcji opon do żurawi nie jest duża. Nic dziwnego, że są to produkty drogie – ale nie w stosunku do ceny samego żurawia.



Z reguły firmy eksploatujące nowe żurawie nie oszczędzają na oponach, ale oczekują niskich oporów toczenia, dużych przebiegów oraz równomiernie zużywającego się bieżnika

Barum 

Zima na piątkę?

Kupuj opony **zimowe i całoroczne** marki **Barum** i wygrywaj nagrody!



Jak? To proste!



Kupuj opony Barum
(zimowe i całoroczne)



Rejestruj zakupy
na www.barumna5.pl



Odbieraj
nagrody

Akcja trwa od 1 lipca 2020 do 31 grudnia 2020. Szczegóły w Regulaminie na www.barumna5.pl

Opony do żurawi w firmie Szczurowski

tekst: **Grzegorz Teperek** / zdjęcia: **Kamil Szczurowski**

Warszawa to wielki plac budowy, na którym często można spotkać żurawie z firmy Szczurowski. Flota 15 maszyn, o udźwigu od 30 do 220 ton, zajmuje się w stolicy budownictwem, montażami i przeładunkami. Powodzenie wielu z tych zleceń to efekt właściwej gospodarki ogumieniem.

Firma Szczurowski istnieje od 27 lat i od początku działalności operuje w Warszawie i w promieniu 150 kilometrów od stolicy. Na miejscu jest dużo pracy, a poza tym rosną koszty usługi dla klienta – wzbogacone o dojazd i powrót żurawia. Warunki pracy żurawi są różne, maszyny poruszają się też po różnych nawierzchniach. Z tej przyczyny gama awarii ogumienia jest urozmaicona.

– Najczęściej dochodzi do utraty ciśnienia na skutek korozji na styku bębna i oringów – mówi dyrektor techniczny, Kamil Szczurowski. – W takich przypadkach konieczna jest renowacja metalowych elementów koła.

Kolejną grupą awarii są przebiccia. Jeśli dochodzi do nich w obszarze bieżnika, opona trafia do wulkanizacji. Jeśli uszkodzony jest bark, zawsze trafia do utylizacji. – Ryzyko wystrzału opony żurawia jest większe i bardziej niebezpieczne niż w przypadku opony ciężarówki. Tu mamy większe naciski, większe ciśnienie i większą siłę wybuchu, który zawsze niszczy nadkole czy inne elementy żurawia – wyjaśnia K. Szczurowski. – W polu rażenia są też inni uczestnicy ruchu, dlatego staramy się nie dopuszczać do takich sytuacji.

W firmie wprowadzono prostą, ale skuteczną metodę, którą stosują operatorzy pracujący na placach budów. Można ją nazwać wywiadem terenowym z kierownikiem. – Zanim żuraw wjedzie na plac budowy, operator razem z kierownikiem budowy oglądają miejsce pracy. Operator, idąc drogą, którą za chwilę będzie jechał po budowie, przygląda się nawierzchni i usuwa ostre kamienie, cegły, druty itp. Dopiero po takiej wizji lokalnej wjeżdża na budowę – opowiada nasz rozmówca. Ta prosta praktyka uchroniła nie tylko kilka ładnych opon, ale i pozwoliła wyeliminować straty w innych dziedzinach. Uszkodzony żuraw nie tylko nie może pracować, ale i generuje koszty, blokuje plac budowy, powoduje opóźnienia – pogarsza się także wizerunek firmy.

Część żurawi firmy Szczurowski to maszyny kupione jako nowe. Jak wybierano do nich ogumienie? – Producenti tacy jak Liebherr i Grove dają klientom do wyboru dwie marki opon: Bridgestone lub Michelin. Używamy obie. Są to opony o bardzo dobrych właściwościach. Jeżeli taka opona nie „umrze” przez wystrzał, to spokojnie dożywa do 6 lat – podkreśla dyrektor techniczny. W tej branży życie opony liczone jest w latach, a nie w kilometrach, ponieważ trasy są krótkie, a przebiegi małe. – Opony premium, takie jak Michelin X Crane, obniżają zużycie paliwa, które w żurawach ważących po 40–50 ton jest znaczne – dodaje Szczurowski.

A co z żurawiami używanymi lub starszymi wiekiem? W ich przypadku zastosowanie znajduje ogumienie marki Magna. Te produkty również są wysoko oceniane w firmie Szczurowski. Od dłuższego czasu zauważalna jest poprawa jakościowa opon. Niezwykle rzadko dochodzi do rozwarstwienia czy innych defektów fabrycznych. Również proces ścierania się bieżników jest zdecydowanie wolniejszy. – Znaczniki zużycia bieżnika bardzo często pokazują nam niskie zużycie opony, zwłaszcza te stopniowane



Przy wielu inwestycjach plac budowy zmienia się każdego dnia – podobnie jak ryzyko uszkodzenia opon

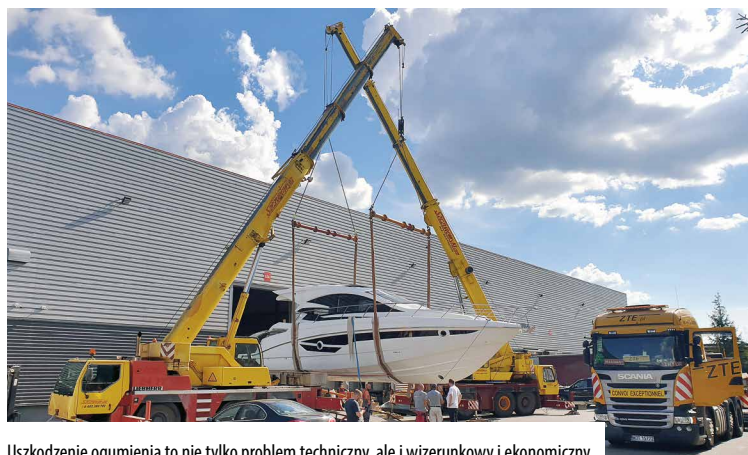
w produktach Michelin, co nas oczywiście cieszy – podkreśla dyr. Szczurowski. Nic dziwnego, że firma śmiało sięga po produkty premium. Z drugiej strony – dziwne by było, gdyby kosztujący miliony żuraw poruszał się na tandetnych oponach.

A jak firma dźwigowa serwisuje swoje ogumienie? Okazuje się, że na różne sposoby. Część prac, takich jak walka z korozją kół, wykonuje się we własnym zakresie. Natomiast montaż opony na feldzie i wyważanie wykonują firmy zewnętrzne. – *Opony premium obsługują nam autoryzowane serwisy, a opony Magna – sprawdzeni usługodawcy. Korzystamy także z pomocy mobilnych serwisów ogumienia, które świadczą usługi 24 godziny na dobę, siedem dni w tygodniu* – wylicza Kamil Szczurowski.

Topowe produkty na fabrycznie nowych żurawach jeszcze 10 lat temu były w Polsce rzadkością. Cywilizacyjny i ekonomiczny rozwój naszego kraju w pierwszej kolejności, zachęcił do zakupu nowych maszyn z nowym ogumieniem. Jednak po zużyciu się pierwszego kompletu opon bardzo często zakładano znacznie tańsze odpowiedniki. Dzisiaj to rzadkość w nowoczesnych firmach. Ryzyko wypadku z udziałem kosztownego żurawia jest zbyt wysokie, podobnie jak straty z tym związane. Utrata reputacji u zleceniodawcy w czasie boomu budowlanego może być nie do odrobienia w czasach gorszej koniunktury. A ilość kłopotów i stresu wynikających z pozornej oszczędności znacząco wpływa na pogorszenie jakości prowadzonego biznesu. Nic dziwnego, że firmy takie jak Usługi Dźwigowe Szczurowski preferują ogumienie premium.



Opony Michelin X Crane charakteryzują się niskim zużyciem paliwa w czasie jazdy oraz równie niskim stopniem ścierania się bieżnika



Uszkodzenie ogumienia to nie tylko problem techniczny, ale i wizerunkowy i ekonomiczny

REKLAMA

KABAT

POLSKI PRODUCENT OPON I DĘTEK



KABAT TYRE sp. z o. o. sp. j. | 64-840 Budzyń, ul. Gumowa 6
 tel. +48 67 283 41 00 | sprzedaz@kabat.pl | www.kabat.pl



Sebastian Sacharuk
właściciel firmy Seban

Nowe i używane

tekst: **Piotr Łukaszewicz** / zdjęcia: **Seban**

Opony nowe i używane od osobówek, przez dostawcze, ciężarowe, po przemysłowe i specjalistyczne. Szeroka oferta felg. Naprawa ogumienia i wiele innych. To szeroki wachlarz możliwości firmy Seban z Rogowa pod Toruniem. Firmy, która świetnie sobie radzi na rynku, czego potwierdzeniem jest ponad 25 lat działalności, ale która jednocześnie szuka kolejnych partnerów biznesowych. Bo jest dobry pomysł na biznes!

– Chcielibyśmy obalić stereotyp, że opona używana nie nadaje się do dalszego użytkowania – mówi w rozmowie ze „Światem Opon” Sebastian Sacharuk, właściciel firmy Seban. – Często zdarza nam się zakupić opony od dużych serwisów z przechowalni, gdzie opony praktycznie były użytkowane w nieznacznym stopniu. Często klienci wymieniają opony po jednym sezonie.

Opony używane, zarówno do osobówek, jak i większych pojazdów, trafiają do firmy Seban głównie z krajów skandynawskich i Europy Zachodniej. – Pro-

Seban, Rogowo 37
87-162 Lubicz
tel./fax +48 56 663 38 95

Kniażewicza 117
87-100 Toruń
tel. kom. 728 998 038

biuro@seban.torun.com.pl
www.seban.torun.com.pl



Od opon osobowych, przez dostawcze, ciężarowe, po rolnicze i specjalistyczne



W laboratorium opony są oceniane pod względem stanu ich zużycia, a w niektórych przypadkach naprawiane

wadzymy tę działalność od wielu lat. Kupujemy opony od stałych partnerów biznesowych, dlatego mamy gwarancję kupowanego towaru. Ponadto posiadamy specjalistyczne laboratorium do naprawy oraz weryfikacji opon używanych, obsługiwane przez wykwalifikowanych pracowników – opowiada Sebastian

Sacharuk. Opony, które tego potrzebują, naprawiane są z użyciem wkładów naprawczych za pomocą profesjonalnych maszyn. Laboratorium posiada specjalistyczną wannę do odbudowy rzeźby bieżnika wszelkiego typu opon. Seban jest tak pewny jakości sprzedawanych opon używanych, że przy zakupie oferuje rękojmię.

W Polsce, jak i krajach wschodnich, gdzie Seban dostarcza opony, nie brakuje chętnych na ich zakup. Oczywiście głównie ze względu na niską cenę. – *Mamy stałych odbiorców detalicznych i hurtowych, ale z racji dużej częstotliwości dostaw poszukujemy kolejnych stałych partnerów biznesowych w zakresie hurtu opon osobowych* – dodaje właściciel firmy.

Nie tylko sprzedaż

Firma świadczy też usługi serwisowania ogumienia oraz szybkiej mechaniki pojazdowej w Rogowie i Toruniu. – *Serwis w Rogowie świadczy usługi w szerokim zakresie, od opon osobowych po opony ciężarowe, przemysłowe i rolnicze. Wykonujemy bardzo poważne i specjalistyczne naprawy opon oraz posiadamy serwis mobilny, który daje możliwość wykonywania usług na terenie wskazanym przez klienta. Drugi serwis znajduje się w Toruniu, wykonuje usługi w zakresie opon osobo-*



Opony używane pochodzą głównie z krajów Europy Zachodniej oraz Skandynawii

wych i mechaniki pojazdowej. Należy do sieci First Stop oraz ProfiAuto, z tego tytułu zajmuje się obsługą flotową oraz klientem detalicznym – opowiada właściciel firmy, podkreślając ogromną rolę doświadczonej załogi w sukcesach firmy. Seban posiada też mobilne serwisy ogumienia, m.in. do dużych opon przemysłowych czy rolniczych. Ciekawą usługą w ofercie firmy jest też m.in. możliwość przeprowadzenia wymiany ogumienia w całej flocie aut osobowych, nawet przy liczbie aut powyżej stu, na terenie klienta.

REKLAMA

OPONY UŻYWANE OSOBOWE - HURT

SEBAN

SEBAN, Rogowo 37, 87-162 Lubicz, tel. 602 783 335, 604 233 554

DUŻY WYBÓR, ATRAKCYJNE CENY, REGULARNE DOSTAWY

SWIATOPON.info
PORTAL BRANŻY OPONIARSKIEJ

www.swiatopon.info

Raport z rynku bez ściemy

tekst i zdjęcia: **Tomasz Szymański, P.H.U. Szczepan**

**Ile kosztuje obsługa 100 aut
w serwisie opon? W P.H.U. Szczepan
policzyliśmy to, analizując kwoty, jakie
trzeba zapłacić za materiały oponiarskie.
Znajomość tych sum pomoże w kształtowaniu
polityki cenowej wulkanizacji.**



Zestaw wulkanizatorski. Nagroda za II miejsce w konkursie „Twoja robota bez ściemy”

Klucz P-160. Nagroda
za III miejsce w konkursie



Aby wymienić opony w 100 samochodach, właściciel serwisu ponosi koszt zakupu:

- 4 opakowań zaworów po 100 sztuk każde,
- od 5 do 8 opakowań ciężarków,
- od 200 do 400 worków na opony.

Poniżej prezentujemy ceny zebrane z rynku

Koszty zakupu zaworów:

- 4 opakowania zaworów TR413 – od 108 złotych,
- 4 opakowania zaworów TR414 – od 112 złotych.

Koszty zakupu ciężarków:

- ciężarki nabijane ołowiane do felg stalowych
 - od 416 zł (cena za komplet zawierający po 1 opakowaniu – gramatury 5–50 g)
- ciężarki nabijane cynkowe
 - od 567 zł (cena za komplet zawierający po 1 opakowaniu – gramatury 5–60 g)
- ciężarki nabijane ołowiane do felg aluminiowych
 - od 504 zł (cena za komplet zawierający po 1 opakowaniu – gramatury 5–50 g)
- ciężarki klejone
 - 5 g – od 36,90 zł (opakowanie 100 pasków ciężarków klejonych 5 g)
 - czarne – od 53 zł (opakowanie 100 pasków ciężarków klejonych)

Worki na opony

Praktycznie każdy serwis opon daje worki klientom w cenie usługi, więc zakup worków to konieczność. Cena 100 worków na rynku rozpoczyna się od 45 zł. Oznacza to następujące koszty:

- 200 worków – 90 zł,
- 400 worków – 180 zł.

Czas na podsumowanie kosztów

Powyżej podaliśmy minimalne koszty, jakie trzeba ponieść w związku z sezonowymi zakupami. Warto podkreślić, że koszty mogą się różnić, w zależności od firmy, od której kupujemy materiały – u niektórych dostawców są wyższe od powyżej podanych, a z naszej analizy wynika, że różnica średnio sięga nawet 20–30%. Warto ostrożnie kalkulować koszty, by nie podnosić w istotny sposób wydatków firmy. Pamiętać jednak należy, iż oczekiwania kierowców również uległy pewnym zmianom. Dla przykładu: znacznie wzrosła liczba aut z dużymi, aluminiowymi obręczami. Aby takie felgi wyglądały estetycznie, warto przy wymianie opon zastosować takie ciężarki, które prezentować się będą jak integralny element obręczy. Świetnie w tej roli sprawdzą się na przykład czarne odważniki.

Rynek ulega zmianom, lecz jest jedna stała: klienci oraz ich dążenie do oszczędzania

Każdy, kto pracuje w serwisie opon, miał klientów gotowych założyć na auto kilkunastoletnie opony, argumentując to niewiel-

kimi przebiegami. Zdarzają się również właściciele samochodów próbujący oszczędzić kilkanaście złotych na wymianie wentyli w oponach; twierdzą tacy oszczędni klienci, że „te stare są jeszcze dobre”. Nie brakuje również kierowców, którzy do kilkumiesięcznego samochodu szukają ogumienia z drugiej ręki.

Tak wygląda praca w serwisie opon

Ciekawe historie – czy to z klientami, czy oponami – to integralna część pracy w serwisie opon. Każdy serwisant opon, który zna takie anegdoty i chce je opisać lub posiada materiały foto/video przedstawiające niezgodne ze sztuką naprawy, szokujące uszkodzenia opon, może teraz zagrać o wywazarkę do kół oraz inne wulkanizacyjne niezbędności. W pojedynku na najlepsze historie z serwisu oponiarskiego można wziąć udział w ramach konkursu „TWOJA ROBOTA BEZ ŚCIEMY”, organizowanego przez P.H.U. Szczepan. Na zwycięzców czekają:

- wywazarka do kół REDATS W-200 (I miejsce),
- zestaw materiałów wulkanizacyjnych o wartości ponad 700 zł (II miejsce),
- klucz pneumatyczny REDATS P-160 + nasadki udarowe (III miejsce).

Więcej szczegółów na
www.sklep.phu-szczepan.pl

REKLAMA



www.osram.pl/am

Retrofit OSRAM LEDDriving®

Zamienniki LED tradycyjnych żarówek samochodowych

LEDDriving® HL – do świateł drogowych i mijania typu: H4, H7, HB4 i H11*

LEDDriving® FL – do świateł przeciwmgłowych typu: H8, H11, H16 i H10*

LEDDriving® SL – do wnętrza i świateł sygnalizacyjnych m.in. W5W, C5W, P21W i wiele innych*

OSRAM - tworzymy światło

OSRAM



* Produkty nie posiadają homologacji ECE.



ATG zbuduje nowy zakład produkcyjny

tekst i zdjęcie: **Alliance Tire Group (ATG)**

Firma Yokohama Rubber Co., Ltd. ogłosiła, że zbuduje w strefie projektów specjalnych w Parku Przemysłowym Atchutapuram w Wiśakhapatnam, w indyjskim stanie Andhra Pradesh, nowy zakład produkcyjny, który pozwoli zwiększyć możliwości produkcyjne Alliance Tire Group (ATG), wchodzącej w skład Yokohama Rubber Group i zajmującej się produkcją i sprzedażą opon do pojazdów poruszających się poza drogami publicznymi.

Dzienna produkcja nowego zakładu będzie wynosić 55 ton (masa gumy), a kwota inwestycji kapitałowych ma wynieść w sumie 165 mln USD. Budowa rozpocznie się w III kwartale 2020 roku, a rozpoczęcie

produkcji w nowym zakładzie planowane jest na I kwartał roku 2023.

ATG posiada obecnie w Indiach dwa zakłady produkujące opony – w Dahej w stanie Gudżarat i w Tirunelweli w Tamilnadu. Wytwarzane są tam produkty Alliance, Galaxy i Primex – trzech głównych marek opon ATG do jazdy poza drogami publicznymi – przeznaczone do maszyn wykorzystywanych w rolnictwie, budownictwie, przemyśle i leśnictwie. W związku ze wzrostem globalnego popytu w lutym 2018 roku firma Yokohama Rubber rozpoczęła realizację projektu zakładającego zwiększenie możliwości produkcyjnych istniejącej linii ATG w zakładzie w Dahej. Po ukończeniu projektu wydajność linii wzrosła 1,6-krotnie. Prognozy przewidujące dalszy wzrost zapotrzebowania na opony ATG do jazdy poza drogami publicznymi skłoniły firmę do podjęcia decyzji o budowie zupełnie nowego zakładu.

Park Przemysłowy Atchutapuram znajduje się w stanie Andhra Pradesh we wschodnich Indiach. W pobliżu położony jest port Wiśakhapatnam, co ułatwia

eksport gotowych produktów i zwiększa atrakcyjność wybranej lokalizacji. Działka, na której wybudowany zostanie nowy zakład, ma powierzchnię 320 000 m², która zapewnia mnóstwo miejsca na dalszą rozbudowę.

– *Grand Design 2020 (GD2020)* – plan firmy Yokohama dotyczący zarządzania – obejmuje strategię handlową koncentrującą się na oponach do jazdy poza drogami publicznymi jako na głównym elemencie napędzającym rozwój. Zapotrzebowanie na nasze produkty na globalnych rynkach rośnie, więc ta decyzja została podjęta w korzystnym czasie – mówi Nitin Mantri, dyrektor ATG.

W wyniku budowy nowego zakładu w Indiach globalna sieć Yokohama Group do produkcji opon do jazdy poza drogami publicznymi rozszerzy się do ośmiu zakładów w czterech krajach – tworzyć ją będą trzy zakłady w Indiach, jeden w Izraelu, jeden w Wietnamie i trzy w Japonii. Globalna dzienna produkcja opon do jazdy poza drogami publicznymi wzrośnie do 480 ton (masa gumy). W przyszłości grupa będzie umacniać swoją konkurencyjność na rynkach globalnych w sektorze opon do jazdy poza drogami publicznymi.

WYGRAJ WYWĄŻARKĘ!



Zrób zakupy na www.sklep.phu-szczepan.pl
w okresie od 01.10 do 31.10.2020 za minimum 500 zł.



Wejdź na
www.TwojaRobotaBezSciemy.pl



Opisz lub pokaż
swoją robotę bez ściemy!



Wygraj nagrody!



Więcej informacji na www.TwojaRobotaBezSciemy.pl

Nowości w jesiennym sezonie przekładkowym 2020

tekst: **Piotr Taraszkiewicz** / zdjęcia: **TIP TOPOL**

Czasami wydaje się, że proces zamiany opon jest już dopracowany do perfekcji i nie da się wymyślić nic nowego. Rzeczywistość jest zgoła inna. Opracowywane są nowe urządzenia i usprawnienia tych istniejących. Jesteście ciekawi jakie? Zobaczcie sami!

„Nowa opona – nowy zawór” to znana zasada, która nasuwa nam pierwszy wart omówienia produkt na liście nowości. Musimy wyróżnić w tym miejscu bezdławkowe zawory wysokociśnieniowe nowej generacji – Alligator CVV 47. Opatentowana konstrukcja zapewnia wytrzymałość aż do 7 barów oraz, co niezwykle ważne, łatwość montażu i demontażu bez ryzyka uszkodzenia obręczy.

Zwróćmy także uwagę na coraz popularniejsze ciężarki klejone stalowe ze specjalną taśmą, która nie pozostawia śladów na obręczy. Ciężarki dostępne są w wersji popielatej i czarnej, dzięki czemu pozostają mało widoczne na ciemnych obręczach. Innowacyjne rozwiązanie to zastosowanie specjalnej taśmy (no trace), która przy demontażu nie zostawia śladów, a jednocześnie jest niezwykle trwała.

Na pewno producenci przychodzą serwisom z pomocą również w kwestii wygody pracy. Znakomitym przykładem jest winda do kół Invento ET 165. Prosty w obsłudze, intuicyjny podnośnik akumulatorowy pozwoli zapomnieć o bólu pleców spowodowanym dźwiganiem coraz większych i cięższych kół. Mało tego, urządzenie ma funkcję zabezpieczenia przewożonego ładunku, co chroni zarówno operatora, jak i koło.

Rękawice warsztatowe stały się niezbędnym zabezpieczeniem w warsztacie. Chcielibyśmy zwrócić uwagę na najnowszy produkt firmy Grippaz, czyli linię premium. Wyróżnia je kilka cech mających wpływ na właściwości użytkowe. Wykonane są w 100%



Wyważarka Mondolfo Ferro MT 3800 C



Winda do kół Invento ET 165



Montażownica Mondolfo Ferro Aquila AS 944LL



Tester diagnostyczny Autel Maxi TPMS TS608



Rękawice warsztatowe Grippaz

z nitrilu, co oznacza, że są antyalergiczne, w pełni odporne na działanie płynów i niektórych rozpuszczalników, a nawet dają możliwość używania ekranów dotykowych! „Grippazy” mają opatentowaną strukturę rybiej łuski, co daje pewność chwytu nawet przy mokrych powierzchniach. Nową linię można podsumować krótko: bezpieczeństwo i wygoda!

W kategorii urządzeń warsztatowych nie da się nie zwrócić uwagi na montażownicę Mondolfo Ferro Aquila AS 944LL. Maszyna wyposażona została w najwyższej jakości ramię Super RM. System LL umożliwia automatyczny demontaż stopki opony bez użycia łżyki. To sprzęt dla wymagających użytkowników.

Inną nową maszyną Mondolfo Ferro, obok której nie da się przejść obojętnie, jest wyważarka MT 3800 C – bogato wyposażo-

ny produkt klasy premium. Laserowy wskaźnik i w pełni zautomatyzowane wprowadzanie danych koła oraz ustawianie obręczy w miejscu niewyważenia to tylko kilka z wielu funkcji przydatnych w pracy urządzenia.

Jeśli chodzi o nowinki technologiczne, naszą uwagę przyciąga tester diagnostyczny Autel Maxi TPMS TS608. To nowe urządzenie dosłownie naszpikowane jest rozwiązaniami najnowszej generacji. Złącze OBDII do bezdotykowej komunikacji z pojazdem oraz czterordzeniowy procesor Cortex A9 zapewniają szybkość i dokładność działania.

Każde z opisanych powyżej urządzeń i akcesoriów to nowość, która wchodząc na rynek, rozwinie branżę oponiarską. Warto zwrócić na nie uwagę, aby podnieść jakość usług i nie zostać w tyle.

REKLAMA



CAMSO MPT 553R

CAMSO MPT 793S

CAMSO MPT 753

CAMSO MPT 552

CAMSO MPT 532R

NASZE NOWE I ULEPSZONE OPONY WIELOZADANIOWE MPT

Odkryj naszą pełną ofertę opon wielozadaniowych (MPT), dostępnych w różnych rozmiarach oraz technologiach wykonania; w tym diagonalnej, pełnej i radialnej, by spełnić zapotrzebowanie większości maszyn kompaktowych dostępnych na rynku.



Podnośniki
teleskopowe



Kompaktowe
ładowarki kołowe



Mini-wywrotki



Koparko-
ładowarki



Betoniarki
samoładowcze

Aby zapoznać się z pełną ofertą naszych opon MPT odwiedź stronę mpt.camso.co



Camso Polska S.A.
ul. Trakt Brzeski 35
05-077 Warszawa
tel. 22 783 35 89, 783 35 90
biuro@camso.co

camso.co

NEWS >>>

Opona Camso MPT 793S

Odporna na przebicia i przeznaczona do zastosowania w nośnikach teleskopowych i kompaktowych ładowarkach kołowych. To wielozadaniowa opona pełna z otworami amortyzującymi (SolidAir), do pracy w niezwykle trudnych i wymagających warunkach. Dzięki odporności na przebicia opona Camso MPT 793S zapewnia doskonałą stabilność, jakość i komfort jazdy oraz niezrównaną wytrzymałość. Masywny niekierunkowy wzór bieżnika poprawia wytrzymałość i wszechstronność, a trójkątny kształt otworów amortyzujących na ścianie bocznej zwiększa stabilność i komfort jazdy operatora. Schodkowe kostki bieżnika ułatwiają samooczyszczanie się bieżnika w celu uzyskania lepszej przyczepności na miększych nawierzchniach. Głęboki, naprzemienny trójkątny kształt otworów amortyzujących minimalizuje wagę opony i obciążenie dynamiczne na podzespoły maszyny, tłumiąc drgania. Konstrukcja o strukturze kratownicy układu otworów amortyzujących zbliżona jest do budowy mostu, co optymalizuje stabilność, rozkład obciążeń i komfort jazdy.

Obecnie dostępna w rozmiarze: 385/70-20/10.00, a już wkrótce w rozmiarze: 375/85-24/10.00.



NEWS >>>

Opona Camso WHL 775

Opona premium. Mocna i wytrzymała opona diagonalna L5 do ładowarek kołowych do zastosowań przy dużych obciążeniach na wymagającym terenie.

Bardzo głębokie występy bieżnika L5 zwiększają wytrzymałość i odporność opon na przebicie na nawierzchniach mieszanych i utwardzonych przy ekstremalnych obciążeniach. Wyprofilowana podstawa występow usprawnia usuwanie kamieni i odporność na pękanie. Również karkas opony przeznaczony jest do pracy przy dużych obciążeniach i zwiększa stabilność i odporność na uderzenia boczne. Pracę przy dużych obciążeniach gwarantuje również konstrukcja ścian bocznych, która jednocześnie chroni przed uderzeniami bocznymi i odkształceniami przy dużych obciążeniach.

Opona Camso WHL 775 została zaprojektowana z myślą o wydajności i trwałości. Zapewnia dłuższy okres użyteczności w porównaniu z kilkoma czołowymi oponami konkurencyjnych firm.



Ponad **100** produktów
w **PROMOCJI!**

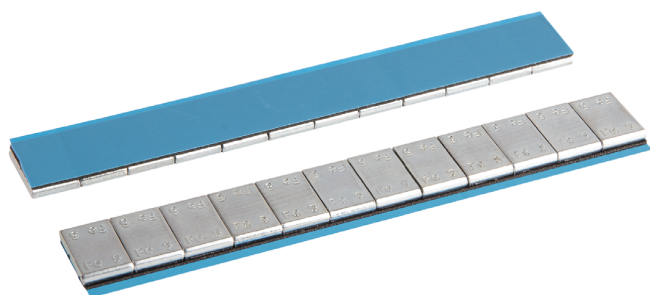


sklep.tiptopol.pl/jesien2020

Łap okazję – jesienna promocja przekładkowa Październik/Listopad 2020

Ciężarek do wyważania kół 12x5 g

TPALU-FE1F



0,35 zł*

Zestaw ciężarków nabijanych ołowianych

TPSTD-005-025



144 zł*

Pasta do montażu opon 5 kg

593-0645



35 zł*

Czujnik TPMS Autel MX sensor

562-3510 – zawór aluminiowy

562-3511 – zawór gumowy



87 zł*

FACHOWIEC NA
TIP-TOP
YouTube

Dołącz do nas, aby być na bieżąco:



Naprawa opon
Grupa



TPMS
Grupa



Do sprzedaży towarów przez TIP-TOPO Sp. z o.o. mają zastosowanie Ogólne Warunki Sprzedaży dostępne w siedzibie sprzedawcy i na jego stronie internetowej www.tiptopol.pl. Informacje zawarte w ulotce nie stanowią oferty w rozumieniu Kodeksu Cywilnego, lecz zaproszenie do składania zamówień i zawarcia umowy. Podane ceny towarów mogą ulec zmianie. Podane ceny są cenami netto w PLN, do których należy doliczyć podatek VAT. Kolory przedstawione na zdjęciu mogą różnić się od oryginalnych. Za ewentualne błędy w druku firma nie ponosi odpowiedzialności. *Promocja ważna do 30.11.2020 r. bądź do wyczerpania zapasów.



Ingo Riedeberger
dyrektor Koelnmesse GmbH

Targi hybrydowe? Tak będzie w Kolonii

THE TIRE COLOGNE 2021

tekst i zdjęcia: **Koelnmesse**

Organizatorzy targów The Tire, spółka Koelnmesse oraz Stowarzyszenie Niemieckich Sprzedawców i Serwisów Branży Oponiarskiej (BRV), poinformowali o szczegółach przygotowywanych na przyszły rok targów w Kolonii. Jak już informowaliśmy, nowa data to 18–20 maja 2021 roku, ale nowości jest znacznie więcej. Przypomnijmy, że to odbywające się co dwa lata wydarzenie pierwotnie miało mieć miejsce w czerwcu tego roku. W marcu poinformowano o deklarowanym udziale 500 wystawców z 40 krajów.

W najnowszych komunikatach przesyłanych z Nadrenii Północnej-Westfalii dowiadujemy się, że twórcy targów wykorzystują trwający kryzys do stworzenia „nowej filozofii targów w Kolonii”, by dostosować się do wymogów, które na pewno będą inne od tych sprzed pandemii.

– *Jedno jest pewne. Targi są potrzebne i niczym nie da się ich zastąpić* – mówi Oliver Frese, dyrektor operacyjny Koelnmesse, podkreślając rolę takich wydarzeń dla utrzymania istniejących kontaktów i rozpoczynania nowej działalności gospodarczej dla wielu przedsiębiorców i firm. – *Jesteśmy więcej niż przygotowani do bezpiecznego i udanego przeprowadzenia targów dla wszystkich uczestników, co na pewno przełoży się na tak potrzebny w branży impuls do dalszego rozwoju. W tym roku targi The Tire będą w formacie hybrydowym, co będzie je znacząco różnić od poprzednich edycji. Standardowa obecność na targach będzie uzupełniona o tzw. element cyfrowy, który nazwaliśmy TTC@home. Format ten umożliwi uczestnikom branży z całego świata, zarówno gościom, jak i wystawcom, udział w spotkaniu, możliwość wymiany pomysłów i rozmów tu w Kolonii lub cyfrowo poprzez platformę stworzoną specjalnie w tym celu.*

Targi odbędą się więc w dwóch, równolegle trwających formatach. Targowa zabudowa w obiektach Koelnmesse też będzie bardziej zwarta – targi odbędą się w dwóch halach, 7 i 8. Powierzchnie stoisk są ograniczone do maksymalnie 150 m². Dostępne będą dodatkowo tzw. pomieszczenia konsultacyjne.

Organizatorzy przekonują, że kompaktowa koncepcja imprezy tworzy bezpieczną platformę komunikacyjną, co pozwoli na spotkanie ekspertów i decydentów z najróżniejszych dziedzin przemysłu opon i felg. Aby uczynić spotkanie ludzi z różnych środowisk maksymalnie bezpiecznym, w Koelnmesse opracowano regulamin bezpieczeństwa, oparty na rozporządzeniach formalnych kraju związkowego Nadrenii Północnej-Westfalii. W opracowywaniu targowego schematu działań na targach brały też udział władze Kolonii.

Wystawcy i goście z całego świata, którzy nie będą mogli przyjechać do Kolonii ze względu na utrzymujące się ograniczenia w podróżowaniu, będą mogli aktywnie uczestniczyć w targach. Platforma cyfrowa opracowana przez Koelnmesse zdała już egzamin, chociażby podczas targów DMEXCO, największego tego typu wyda-





zenia w branży marketingu cyfrowego i reklamy w Europie. „Cyfrowi” wystawcy mogą w ten sposób prezentować produkty, dołączać zdjęcia i opisy, dla zwiększenia uwagi dostarczyć video. Treści dotyczące produktów i firm mogą być prezentowane na stałe na cyfrowych panelach bądź podczas zaplanowanych konferencji dla kręgu

zainteresowanych odbiorców. Co ważne, przygotowana przez e-wystawców treść pozostaje dostępna także po zakończeniu targów. Wszyscy fizycznie obecni wystawcy targów oczywiście także otrzymują bezpłatnie podstawowy pakiet cyfrowy, aby móc również komunikować się z gośćmi targowymi, którzy do Kolonii nie dotrą.



Hamaton

Od innowacji do doskonałości

PIERWSZY CZUJNIK Z TECHNOLOGIĄ NFC

NOWY! **EU-Pro**™
HYBRID NFC



KONFIGURACJA LUB PROGRAMOWANIE PRZY POMOCY URZĄDZENIA DIAGNOSTYCZNEGO TPMS LUB TELEFONU Z DARMOWĄ APLIKACJĄ



Technologia NFC



Pokrycie



Konfiguracja



WIĘCEJ INFORMACJI:
www.hamaton-tpms.com

Automechanika Shanghai 2020

Nowa
platforma
cyfrowa

Targi Automechanika Shanghai uruchamiają projekt AMS Live. To nowa, zintegrowana platforma, która pozwoli uczestniczyć w wydarzeniu wszystkim chętnym, niezależnie od ich aktualnego miejsca pobytu. Projekt będzie dostępny w dniach **30 listopada – 6 grudnia 2020 r.**, a więc równolegle z tradycyjnymi targami w Szanghaju (2–5 grudnia). Wówczas ponad 5000 wystawców będzie prezentować swoje najnowsze produkty i usługi na 300 000 metrów kwadratowych powierzchni w National Exhibition and Convention Center.

tekst i zdjęcie: **Automechanika Shanghai**

Targi Automechanika Shanghai będą jednymi z nielicznych dużych targów motoryzacyjnych, które odbędą się w 2020 roku. Targowi goście i wystawcy, jak podkreśla organizator wydarzenia, liczą, że na targach poinformują partnerów biznesowych o swoich nowościach, zdobędą rynkowe informacje, ale też znajdą rozwiązania, które pozwalają firmom funkcjonować w dobie pandemii Covid-19. W odpowiedzi na tego typu potrzeby organizator targów postanowił przekształcić dotychczasowe narzędzia internetowe, które pozwolą teraz na udział w targach także drogą wirtualną.

– Tworzymy wydarzenie hybrydowe, gdzie obok tradycyjnej formuły targów odbędzie się ich wersja online. AMS Live jest możliwością udziału w targach dla zagranicznych gości, którzy nie mogą fizycznie uczestniczyć w wydarzeniu. Wystawcy obecni na miejscu mogą nadal korzystać z targowych możliwości spotkań bezpośrednich, ale także nawiązywać kontakty z partnerami online w celu wymiany handlowej, marketingu czy edukacji.



poświęcony wirtualnym wycieczkom po targach oraz części rozrywkowej (wydarzenia motorsportu), a trzeci kanał to projekt typowo wystawienniczy Live Channel, gdzie znajdować się będzie zbiór wszystkich wydarzeń na stoiskach.

Jak zaplanować wizytę?

Niezależnie od tego, czy planujemy wizytę w Szanghaju osobiście czy tylko zdalnie, organizatorzy zadbali o to, by mieć możliwość przygotowania swojego udziału w szczegółach. Panel osobisty w AMS Live zawiera m.in. osobisty kalendarz, gdzie można wszystko dokładnie zaplanować. Dostęp do zaprezentowanej oferty dla targowych gości będzie wydłużony – sektor online z zaprezentowanymi materiałami będzie dostępny także po zamknięciu targów.

Pierwsze takie targi

Targi Automechanika Shanghai staną się jednymi z pierwszych w portfolio marki, które w tej trudnej sytuacji na świecie przyczynią się do realizacji długofalowego planu rozwoju wielu firm z branży. Jest to również odpowiedź na zwiększony popyt na internetowe usługi wystawiennicze. Organizatorzy współpracują również z władzami lokalnymi, aby zadbać o odpowiednie zasady bezpieczeństwa w trakcie targów – tak aby wystawa pozostała bezpieczną platformą dla biznesu.

Ostatecznie to właśnie synergia graczy z branży motoryzacyjnej pozwala na rozwój zarówno przedsiębiorstw, jak i samych targów – mówi Fiona Chiew, zastępca dyrektora generalnego Messe Frankfurt (HK) Ltd.

Czaty na żywo, rozmowy wideo, zapytania o produkty

Zarówno nowi, jak i regularnie uczestniczący w targach goście będą mogli internetowo połączyć się z wystawcami, poznać ich ofertę, przeprowadzać spotkania biznesowe na czatach lub w formie wideo. Gdy odwiedzający targi uruchomi „zapytanie o produkt lub usługę”, platforma automatycznie przekieruje go do potencjalnych dostawców. Zainteresowani wystawcy mogą szybko rozpocząć rozmowę w celu omówienia dalszych możliwości biznesowych.

Organizatorzy przewidują dodatkowo uruchomienie trzech kanałów z transmisją na żywo. Pierwszy to Auto Discovery Channel, gdzie odbywać się będą konferencje i sesje szkoleniowe. Drugi kanał będzie

Continental zmienia nazwę swojej opony portowej

tekst i zdjęcie: **Continental**

Ze StraddleMaster+ na TerminalMaster V.ply zmienia nazwę swojej opony portowej firma Continental.

Decyzji tej towarzyszy rozszerzenie zaleceń dotyczących zastosowania tego modelu, który do tej pory przeznaczony był przede wszystkim do użytkowania w portowych, samojezdnych, zautomatyzowanych wózkach AGV (Automated Guided Vehicles).

Po intensywnych testach laboratoryjnych oraz w warunkach rzeczywistej eksploatacji u klientów opona ta jest teraz zalecana również do stosowania na lotniskach i w ciężkim transporcie w sektorze przemysłowym.



Wymagania wobec opon specjalistycznych są zróżnicowane. Prędkość, odległość, obciążenie, temperatura, warunki gruntowe to tylko niektóre z wielu czynników, które charakteryzują wyzwania, z jakimi muszą mierzyć się opony tej kategorii. Pojazdy AGV, ciągniki lotnicze i ładowarki boczne często muszą pokonywać krótkie dystanse z małą prędkością. Dlatego opony specjalnego przeznaczenia są narażone na duże obciążenia podczas częstych skrętów w miejscu.

TerminalMaster V.ply została zaprojektowana w celu zapewnienia dobrej trakcji nawet w przypadku hamowania awaryjnego. Ponadto opona ta charakteryzuje się wzmocnionymi ścianami bocznymi i wynikającą z tego wytrzymałością, co skutkuje niższymi kosztami eksploatacji. Zamknięty bark zapewnia precyzyjne trzymanie się toru jazdy na niemal każdej nawierzchni i w każdych warunkach pogodowych. Innowacyjna konstrukcja bieżnika redukuje drgania, co sprawia, że opona TerminalMaster V.ply jest szczególnie przydatna w pojazdach autonomicznych – zapewnia niskie opory toczenia, umożliwia precyzyjne kierowanie i ma długą żywotność dzięki technologii V.ply.

Na czym polega technologia V.ply? Podczas gdy opony diagonalne są znane ze swoich właściwości tłumiących, a opony radialne sprawdzają się przy wysokich prędkościach, V.ply łączy w sobie zalety obu tych typów opon poprzez połączenie splotu różnych kordów pod określonym kątem. Karkas opony V.ply składa się z maksymalnie 20 warstw włókien polimerowych, przymocowanych do trzech drutówek. Ponieważ kord stalowy nie pozwala na optymalne połączenie karkasu z powłoką gumową, w technologii V.ply zastosowano polimer o wysokiej wytrzymałości. W przeciwieństwie do konwencjonalnych opon diagonalnych, krzyżujące się warstwy tekstylne opony V.ply są ułożone pod kątem około 30 stopni. W połączeniu z warstwami bocznymi zapewnia to zwiększoną sztywność opony i umożliwia uzyskanie większej stabilności i trwałości podczas nagłych manewrów.

Zwiększona odporność na uszkodzenia, np. uderzenia w przedmioty nieruchome, takie jak krawężniki, ma pozytywny wpływ na żywotność opon. Dlatego też opony V.ply oferują najlepsze osiągi na krótkich dystansach i przy małych prędkościach pod dużym obciążeniem.



Matador. Marka koncernu Continental.
www.matador-opony.pl



Opony na każde koło



**Mocne
w zimie**

MP92 Sibir Snow

Dla samochodów luksusowych i klasy średniej



www.oponypaxaro.pl

**Zawsze bezpiecznie
do celu**



www.grupahandlopex.pl

www.handlopex.pl



Dariusz Walisiak

Eastern European Business Development Manager,
Hamaton Limited

Jak zostać specjalistą w obsłudze systemów kontroli ciśnienia część 2 TPMS?

tekst i zdjęcia: **Dariusz Walisiak**

Wprowadzenie elektronicznych systemów kontroli ciśnienia (TPMS) to wynik regulacji UE, która ma zapewnić większe bezpieczeństwo poprzez wczesne wykrywanie utraty ciśnienia powietrza w kołach oraz mniejsze zużycie paliwa dzięki właściwemu ciśnieniu w oponach, co w konsekwencji ma pozytywny wpływ na większe przebiegi opon oraz ochronę środowiska.

W pierwszej części artykułu opisałem rodzaje czujników TPMS, które można spotkać na rynku, oraz podałem argumenty, dlaczego warto wybrać czujniki uniwersalne Hamaton EU-Pro Hybrid 3.5 lub czujniki dedykowane OE-R, będące zamiennikami czujników oryginalnych. Wy tłumaczyłem również, czym należy się kierować, wybierając najlepsze urządzenie diagnostyczne z OBDII spośród ATEQ VT56, Hamaton H46, Hamaton H47 do ich obsługi, w zależności od potrzeb, oczekiwań serwisu oraz budżetu przeznaczanego na jego zakup.

Nowe urządzenie Hamaton H56 z OBDII

We wrześniu firma Hamaton zaoferowała nowe urządzenie H56 z OBDII, które jest uzupełnieniem całej oferty urządzeń diagnostycznych. Jest ono odpowiednikiem urządzenia ATEQ VT56, które jest najlepszym urządzeniem do obsługi czujników TPMS. Urządzenie Hamaton H56 posiada 5-letnią darmową aktualizację (ATEQ VT56 posiada roczną aktualizację) oraz dwuletnią gwarancję (ATEQ VT56 posiada roczną gwarancję). Urządzenie pracuje z czujnikami Hamaton oraz Tyresure. W każdej chwili można zrobić upgrade do wszystkich czujników*.

Nowa technologia NFC

Co prawda technologia NFC jest już znana od kilku lat i znalazła różne zastosowania, to jednak firma Hamaton jako pierwsza zintegrowała funkcję NFC z uniwersalnym czujnikiem TPMS szóstej generacji EU-Pro Hybrid NFC.

NFC jest innowacyjną technologią, która zrewolucjonizuje rynek części samochodowych, sprawiając, że obsługa oraz serwisowanie TPMS staną się dostępne dla wszystkich serwisów, które do tej pory nie mogły rozpocząć obsługi aut ze względu na brak urządzenia diagnostycznego.

Darmowa aplikacja nie zastąpi urządzeń diagnostycznych, które w dalszym ciągu będą potrzebne do diagnostyki oraz przyuczania czujników TPMS do auta. Każdy serwis w dalszym ciągu będzie zobligowany do posiadania urządzenia diagnostycznego do obsługi czujników TPMS, dzięki któremu będzie w stanie odczytać czujniki oraz zaprogramować znajdujące się już czujniki



Programowanie czujnika EU-Pro Hybrid NFC za pomocą darmowej aplikacji na telefon z systemem Android



Zestaw narzędzi Tool Kit do obsługi wszystkich rodzajów czujników TPMS

w kole poprzez oponę. Urządzenie diagnostyczne będzie w dalszym ciągu niezbędne podczas przyłączania czujników do auta, szczególnie w przypadku aut z procedurą OBDII, ale również innych procedur, takich jak Trigger czy Auto-Manual.

Nowe czujniki Hybrid NFC oraz aplikacja do ich konfigurowania pozwolą wielu warsztatom na szybsze rozpoczęcie obsługi TPMS i uświadomią właścicielom potrzebę posiadania urządzenia diagnostycznego marki Ateq lub Hamaton.

Użytkownicy mogą szybko skonfigurować/zaprogramować czujnik Hamaton nowej generacji za pośrednictwem bezpłatnej aplikacji – do pobrania z Google Play – za pomocą telefonu z systemem Android obsługującym NFC. Niedługo dostępna będzie również podkładka do programowania czujników Hybrid NFC, którą będzie można podłączyć do komputera.

Czujniki NFC są bardzo dobrym rozwiązaniem dla następujących typów serwisów:

1. Serwis, który nie zajmuje się obsługą czujników TPMS i jeszcze nie posiada urządzenia diagnostycznego do obsługi czujników.
2. Serwis, który instaluje tylko czujniki oryginalne, często będąc przekonanym, że wszystkie czujniki przyłączają się podczas jazdy.
3. Serwis głównie mechaniczny, posiadający często kilka testerów diagnostycznych, który nie chce inwestować pieniędzy w kolejne urządzenie przeznaczone tylko do obsługi czujników TPMS i który może czytać czujniki do ECU pojazdu ręcznie przy wykorzystaniu testera diagnostycznego.
4. Firmy składające całe koła np. z oponami zimowymi dla producentów aut, firm leasingowych lub wypożyczalni aut.

Narzędzia niezbędne do serwisowania czujników TPMS

Każdy serwis, który poważnie myśli o tym, aby dołączyć do grona specjalistów zajmujących się obsługą czujników kontroli ciśnienia TPMS, powinien posiadać odpowiedni zestaw narzędzi do ich obsługi. Do dokręcenia poszczególnych elementów z właści-

wym momentem niezbędne są trzy klucze dynamometryczne: do dokręcania wkładki zaworowej, nasadki oraz śrubki łączącej elementy czujnika. W dalszym ciągu spora część serwisów oponiarskich, a tym bardziej warsztatów samochodowych nie dysponuje takimi narzędziami. Brak odpowiednich kluczy dynamometrycznych naraża serwis na ryzyko uszkodzenia poszczególnych elementów lub rozszczelnienia miejsc połączeń, w wyniku czego może dojść do utraty powietrza, co w konsekwencji może doprowadzić do uszkodzenia opony i obręczy, a także pogorszyć istotnie bezpieczeństwo osób podróżujących autem oraz innych użytkowników drogi.

Montaż oraz serwisowanie czujników TPMS

Obsługa kół stała się o wiele bardziej skomplikowana ze względu na pojawienie się czujników TPMS oraz nowych procedur, które należy wdrożyć, by uniknąć problemów wynikających z ich nieprawidłowego montażu oraz serwisowania, co może doprowadzić do uszkodzenia opony i obręczy na skutek obniżonego ciśnienia lub nawet do wypadku.

Aby prawidłowo zamontować różne rodzaje czujników i nie zniszczyć ich, należy używać odpowiednich kluczy dynamometrycznych oraz stosować zalecane momenty dokręcania. Nasadka powinna być dokręcona z momentem od 4 do 8,8 Nm, w zależności od czujnika. W przypadku wkładki zaworowej powinniśmy zastosować moment dokręcania wynoszący 0,3 Nm. Śróbka T-10, T-15 lub T-20, łącząca kauczkowy wentyl z elektroniką, powinna być dokręcona z siłą 1,4 Nm. Są to niewielkie wartości momentu dokręcania i bez kluczy przeznaczonych do obsługi czujników nie poradzimy sobie z prawidłowym dokręceniem poszczególnych elementów, zdecydowanie zwiększając możliwość ich uszkodzenia.

Podczas demontażu opony powinno się zawsze postępować zgodnie z procedurami i ustawiać zawór na godzinie 12.00 lub kilka centymetrów w prawo za palcem stopy demontażowej, tak aby w czasie wkładania łżyki nie uszkodzić czujnika. Czasami zdarza się, że montażysta, aby przyspieszyć pracę, odcina lub wyrwa kauczkowy zawór, skracając czas potrzebny na zejście powietrza (prawidłowo powinno się zawsze wykręcać wkładkę zaworową z wentyla). Takie działanie jest nieprofesjonalne. W przypadku wentyla, do którego przykręcony jest czujnik, jest to tym bardziej niewskazane, ponieważ takiego wentyla nie da się uciąć, a uszkodzony będzie trzeba od razu wymienić na nowy. Serwis może nie posiadać nowego wentyla na wymianę. Dalsze kłopoty można sobie wyobrazić: unieruchomienie auta, konieczność zamontowania zwykłego wentyla do czasu zakupu oryginalnego, co może trochę potrwać i kosztować, jeżeli będziemy chcieli kupić go szybko w ASO danego producenta samochodów.

Prawda jest taka, że większość serwisów w dalszym ciągu nie myśli o serwisowaniu czujników. Wynika to zwykle z braku odpowiedniej wiedzy oraz zestawów serwisowych z częściami wymiennymi, tzw. Service Kit. Najczęściej wykonuje się sezonowe przekładki opon lub wymienia całe koła, a potrzeba serwisowania zauważana jest zwykle w momencie, kiedy czujnik zostaje uszkodzony. W wielu wypadkach można usłyszeć w serwisie, że powodem są kiepskiej jakości materiały, z których wykonane są czuj-



Hamaton H56



Zestaw serwisowy Starter Kit Pro

niki. Tak mówią oczywiście ci, którzy nie wiedzą, jak serwisować czujniki. Niejednokrotnie zdarza się, że w przypadku drugiego kompletu opon zimowych klient jest informowany o tym, że nie musi instalować w kołach czujników, jeżeli zaakceptuje świecącą się na desce rozdzielczej kontrolkę. W pierwszych autach, w których montowane były czujniki w Europie (np. Renault Laguna czy Megane), system można było wyłączyć. W aktualnie produkowanych zrobić już tego nie można, a brak czujników w drugim komplecie kół może skutkować oprócz świecącej się kontrolki również denerwującym kierowcę sygnałem dźwiękowym, który ma za zadanie przypominać, że coś jest nie tak i należy udać się do serwisu. W przypadku niektórych samochodów niewłaściwe ciśnienie lub brak czujników może prowadzić do przejścia auta w tryb serwisowy, który pozwoli na jazdę z ograniczoną prędkością, co na pewno nie będzie do zaakceptowania przez kierowcę, który na własne życzenie lub namówiony przez serwis zdecydował się na zainstalowanie zwykłych kauczukowych zaworów.

Wymiana zużywających się elementów

Producenci czujników zalecają ich wymianę podczas sezonowych przełądek opon lub każdorazowo po zdjęciu opony z obręczy. Wśród elementów, które znajdują się w zestawach serwisowych lub starter kitach, w zależności od rodzaju czujnika TPMS możemy wymienić m.in. kapturek, wkładkę zaworową, nasadkę aluminiową, kolorowe gumki i metalowe podkładki. Aktualnie istnieje około 40 różnych zestawów serwisowych, co oznacza, że aby w pełni być przygotowanym do obsługi aut z czujnikami, należy z wyprzedzeniem zaopatrzyć się w ich większą liczbę, by nie trzeba było ich co chwilę dokupować.

Aby przygotować się do obsługi czujników, serwis może zaopatrzyć się np. w zestaw startowy Starter Kit Pro, zawierający zawory i części wymienne do czujników najczęściej montowanych w autach (takich marek jak Huf, VDO, Schrader, Pacific, TRW), a także do najpopularniejszych czujników na rynku wymiany (EU-Pro i T-Pro).

Taki zestaw nie zapewni nam możliwości pełnego serwisowania czujników, ale może być dobrym początkiem. Do aut częściej obsługiwanych trzeba będzie zakupić odpowiednio większą liczbę elementów wymiennych, które są pakowane w pudełka po 10 sztuk. Pozwala to na zachowanie porządku w miejscu przeznaczonym do ich przechowywania w serwisie i ułatwia szybkie odnalezienie odpowiedniego zestawu serwisowego lub części wymiennej.

Procedura obsługi auta wyposażonego w czujniki TPMS

Serwisowanie zwykłych wentyli kauczukowych przysparza niejednemu serwisowi sporych problemów. Często zapomina się o ich sezonowej wymianie podczas przełądek dwa razy w roku. Nie zawsze są one smarowane pastą przed ich osadzeniem w obręczy lub prawidłowo usuwane po wcześniejszym całkowitym spuszczeniu powietrza oraz zdjęciu opony z obręczy. Serwisy, które nie posiadają odpowiedniej wiedzy i urządzeń do serwisowania czujników oraz nie postępują zgodnie z procedurami serwisowymi, mogą nie tylko tracić możliwe zyski z obsługi aktualnych i potencjalnych klientów, lecz także ponosić dodatkowe koszty związane z uszkodzeniami czujników podczas montażu i demontażu opon.

Aby uniknąć niemiłych niespodzianek w przypadku samochodów wyposażonych w czujniki TPMS, należy pamiętać o następujących sześciu prostych krokach:

Inspekcja – przeprowadzenie wizualnej oceny stanu czujników oraz ewentualnych szkód powstałych podczas np. długiego okresu ich eksploatacji bez odpowiedniego serwisowania. Najpierw warto sprawdzić, czy klient serwisował je w naszym serwisie. Brak odpowiedniego serwisowania może być powodem roszczeń klienta w przypadku uszkodzenia czujników.

Podczas wstępnej inspekcji można sprawdzić auto w celu otrzymania większej ilości informacji na temat tego, co może być wymagane. W tym celu należy zrobić tzw. obejście wokół samochodu, promowane od lat podczas szkoleń organizowa-

nych przez firmę Michelin. Zaczynamy zawsze od lewego przodu i obchodzimy auto zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Dzięki wizualnej i manualnej (możliwość dotknięcie bieżnika opon) kontroli możemy się zorientować, jaki jest stan ogumienia, oraz wstępnie sprawdzić nieprawidłowości w jego zużyciu. Kiedy kierowca jest przy aucie, łatwiej jest dowiedzieć się o aktualny stan przebiegu auta. Wstępne sprawdzenie czujników po przyjeździe klienta do serwisu pomoże nam dobrać odpowiednią argumentację związaną oczywiście z bezpieczeństwem kierowcy oraz innych uczestników ruchu drogowego. Identyfikację niewłaściwego ciśnienia na jednej osi możemy wykorzystać do wykazania braku jego sprawdzenia podczas wcześniejszej wizyty w innym serwisie lub wykryć problem związany z uszkodzeniem opony, wentyla lub nieuszczelnnością na styku opony i obręczy oraz wentyla i obręczy.

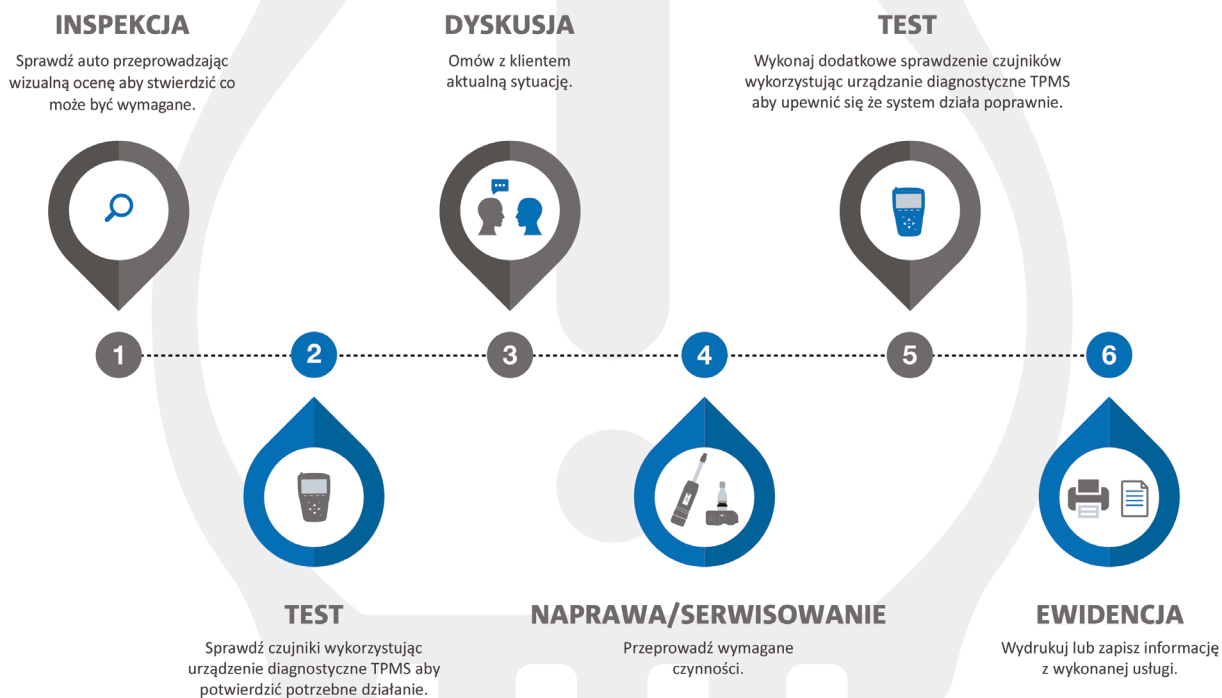
Test czujników – sprawdzenie poprawności funkcjonowania czujników po wjeździe auta na stanowisko serwisowe i przed demontażem kół powinno być wykonywane niezależnie od tego, czy podczas wstępnej inspekcji czujniki zostały sprawdzone. Następnie warto wydrukować dane i/lub odnotować je na zleceniu serwisowym, co pozwoli nam wykazać w rozmowie z klientem wszelkie nieprawidłowości dotyczące uszkodzonego lub niewłaściwie pracującego czujnika, jak również nieprawidłowego ciśnienia w ogumieniu. Dzięki sprawdzeniu czujników unikniemy sytuacji, w której klient może nam zarzucić, że to my uszkodziliśmy czujnik.

Podczas testu czujników można równocześnie sprawdzić głębokość bieżnika za pomocą dodatkowego urządzenia TTD (Tyre Tread Depth), co może pomóc we wstępnym zidentyfikowaniu problemów ze zużyciem bieżnika co pomoże nam łatwiej przekonać klienta do przeprowadzenia pomiaru geometrii. Dzięki temu serwis może wykazać się profesjonalizmem i wygenerować dodatkowy przychód.

Rozmowa z klientem – poinstruowanie klienta oraz doradzenie, jak należy prawidłowo serwisować czujniki i co należy robić, aby uniknąć ich uszkodzenia. Wszelkie porady mogą zaoszczędzić klientowi problemów w przyszłości oraz potwierdzić naszą wiedzę i doświadczenie w ich serwisowaniu, co powinno przekonać go do tego, że wiemy, jak obsługiwać auta wyposażone w czujniki TPMS. Znajdując nieprawidłowości w funkcjonowaniu czujników, wykazujemy się wiedzą i profesjonalizmem w obsłudze, co może zostać docenione przez klienta i sprawić, że będzie wracał do naszego serwisu i polecał go innym.

Serwisowanie czujników – wymiana wentyla kauczkowego, wentyla aluminiowego lub części wymiennych, które się zużywają, z zastosowaniem odpowiednich procedur serwisowych. Zainstalowane czujniki trzeba następnie przyuczyć do auta, korzystając z procedury przewidzianej przez producenta auta lub np. procedur OBDII, które dostępne w urządzeniach diagnostycznych ATEQ: VT56, VT46 oraz Hamaton: H56, H46 oraz H47. Procedura OBDII jest bardzo prosta i bardzo szybko można przeszkolić wszystkich pracowników, aby mogli ją stosować. Procedura Au-

Hamaton | PROCEDURA TPMS 6 KROKÓW



to-Self umożliwia z kolei automatyczne przyuczenie czujników podczas jazdy.

Test czujników – ponowne sprawdzenie poprawności funkcjonowania czujników. Dzięki temu mamy pewność, iż czujniki działają poprawnie i żaden nie uległ uszkodzeniu podczas montażu opon na obręczach. Warto tutaj zaznaczyć, iż zdarzają się przypadki, kiedy wszystkie czujniki dają się odczytać, co każdy montażysta odbierze jako potwierdzenie poprawności ich funkcjonowania, ale nie dają się przyuczyć do auta, sprawiając, iż kontrolka TPMS nie gaśnie po prawidłowo przeprowadzonym przyuczeniu czujników do auta. Może to być wynikiem uszkodzenia czujnika podczas montażu poprzez zbyt mocne uderzenie stopką opony lub łyżką montażową. Często nie odnajdziemy śladu uszkodzenia mechanicznego czujnika na jego obudowie. W takim przypadku warto sprawdzić posiadanym komputerem diagnostycznym, czy nie pojawił się kod błędu związany z TPMS.

Uwaga: Urządzenia diagnostyczne nie zawsze są w stanie pokazać, iż np. czujnik nie wysłał sygnału do anteny. Dlatego też w przypadku, kiedy nie odnaleźliśmy problemu za pomocą posiadanego urządzenia diagnostycznego, warto wysłać klienta do autoryzowanej stacji danego producenta auta. Oryginalne urządzenia często potrafią wykazać kody błędów, których nie są w stanie pokazać urządzenia z rynku wtórnego.

Ewidencja – zanotowanie danych z czujnika oraz informacji o przeprowadzonych czynnościach. Dzięki zachowaniu informacji na temat przeprowadzonych czynności łatwiej będzie nam w przyszłości stwierdzić, czy aktualnie zainstalowany w kole czujnik został tam umieszczony przez nasz serwis, czy był serwisowany – czy właściciel nie zgodził się na jego serwisowanie. Czujniki montowane w pierwszych modelach Renault Laguna były jednoczęściowe i nie pozwalały na ich serwisowanie poprzez wymianę skorodowanego wentyla na nowy, co często oznaczało ich ułamanie podczas próby oceny stanu po 7–8 latach. Warto w takim przypadku wiedzieć, że właściciel auta nie zgodził się np. na wymianę czujnika pomimo jego złego stanu technicznego.

Uwaga: Czasami zrobienie zdjęcia montowanego czujnika, który został źle dobrany do auta, może pomóc w późniejszym szybkim zidentyfikowaniu tego faktu bez potrzeby rozbierania

kola, aby dotrzeć do numeru czujnika znajdującego się na jego obudowie.

Szkolenia

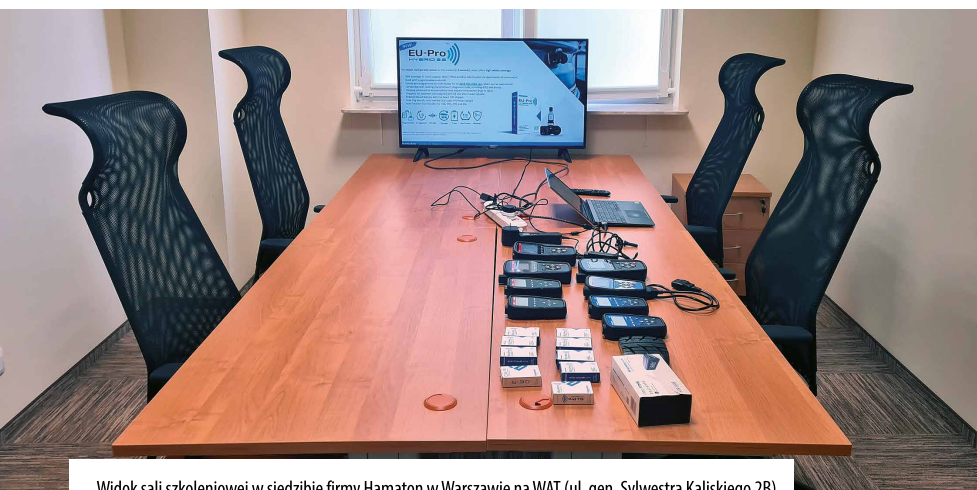
Od wyboru firmy, w której mamy zamiar kupić urządzenie i/lub czujniki kontroli ciśnienia, może zależeć to, na jakie dodatkowe wsparcie, np. szkoleniowe, możemy liczyć. Niektóre z firm ograniczają się tylko do sprzedaży czujników i urządzeń. Inne starają się zapewnić dodatkowe wsparcie techniczne oraz ofertę szkoleniową dostosowaną do potrzeb i oczekiwań klientów. Od wiedzy i doświadczenia handlowców, którzy najczęściej mają kontakt z serwisami, będzie zależało, czy i jak szybko będziemy mogli otrzymać odpowiedź na nasze pytania lub problemy pojawiające się podczas bieżącej obsługi klientów. Z odpowiedzią na pytanie klienta, którego auto stoi na podnośniku, serwis nie może czekać do następnego dnia. Czasami o tym, czy klient będzie zadowolony, może decydować możliwość uzyskania telefonicznie szybkiej odpowiedzi, bez której nie uda nam się rozwiązać zaistniałego problemu. W takich sytuacjach często dobrze wypadają nieduże firmy, których właściciele „zjedli już zęby” na tematyce TPMS i na co dzień angażują się w rozwiązywanie problemów klientów. Wygrywają również firmy, które myślą o czymś w rodzaju call center, gdzie osoby znające się na TPMS szybko udzielają fachowych porad.

Osobiście prowadzę szkolenia w warszawskiej siedzibie firmy Hamaton na WAT w Warszawie (ul. gen. Sylwestra Kaliskiego 2B) w małych grupach do 6 osób, które gwarantują właściwe przekazanie wiedzy wszystkim uczestnikom. Prowadzę również szkolenia indywidualne w serwisach lub dla klientów firm, z którymi współpracuję. W celu uzyskania informacji na temat możliwości wzięcia udziału lub organizacji szkolenia TPMS zachęcam do osobistego kontaktu (dane kontaktowe na końcu artykułu).

Wyszukiwarka czujników i części wymiennych do aut

Nieliczni producenci czujników kontroli ciśnienia lub dystrybutorzy czujników i urządzeń diagnostycznych oferują kompleksowe rozwiązania do obsługi użytkowników ostatecznych. Jedną z najlepszych aplikacji API, którą można zintegrować na stronie internetowej lokalnego sprzedawcy, oferuje firma Tyresure Ltd. –

dystrybutor urządzeń diagnostycznych marki ATEQ oraz kompleksowych rozwiązań dla firm zajmujących się dystrybucją i obsługą serwisów. Podobne rozwiązanie oferuje firma Hamaton Ltd., która jest europejskim centrum techniczno-dystrybucyjnym jednego z największych na świecie producentów czujników, części wymiennych, urządzeń, zaworów gumowych oraz kauczukowych oraz wielu innych produktów wykorzystywanych w serwisach oponiarskich. Obie firmy oferują na swoich stronach wyszukiwarki, które są dużą pomocą w doborze zarówno czujników, jak i zestawów serwisowych oraz części wymiennych. Moż-



Widok sali szkoleniowej w siedzibie firmy Hamaton w Warszawie na WAT (ul. gen. Sylwestra Kaliskiego 2B)

liwe jest również uzyskanie dostępu do procedur przyzucania czujników do aut dostępnych po zalogowaniu na stronie www.hamaton-tpms.com. W tym celu należy skontaktować się z dystrybutorem czujników Hamaton, który może taki dostęp stworzyć. Dzięki temu każdy serwis sprzedający czujniki Hybrid 3.5 otrzymuje dostęp do dodatkowych informacji dotyczących procedur, a w szczególności informacji na temat aut wyposażonych w procedurę samoczynnego przyzucania czujników do auta Aut-Self, która najczęściej po zamontowaniu czujników wymaga jedynie jechania autem z prędkością np. powyżej 20 km/h do 15 minut jazdy. Możliwość skorzystania z tej procedury może zaoszczędzić czas potrzebny na przyzucenie auta w porównaniu z procedurą OBDII, a serwisom, które nie posiadają jeszcze urządzenia do obsługi czujników, pozwoli na przyzucenie czujników do auta.

Procedury wczytywania czujników (przyzucania do auta)

Producenci aut stosują różne procedury wczytywania czujników do ECU auta, wśród których można wymienić cztery podstawowe procedury: OBDII, Trigger, Manual Relearn, Auto Relearn oraz dodatkowe pod nazwą Diagnostic Tool oraz Scan Tool. Niektóre z nich są bardzo proste. W przypadku innych nie poradzimy sobie bez zastosowania złącza OBDII, które nie zawsze sprzedawane jest z urządzeniem diagnostycznym w wersji podstawowej.

Wybór najlepszego urządzenia diagnostycznego będzie miał duży wpływ na to, czy bez problemu będziemy mogli sprawdzić procedurę przyzucania czujników do pojazdu, który aktualnie obsługujemy. Urządzenia ATEQ VT56, ATEQ VT46, Hamaton H56, Hamaton H46 oraz Hamaton H47 są wyposażone w złącze OBDII oraz posiadają procedury przyzucania do aut, które można łatwo stosować. Firma ATEQ, współpracująca z większością producentów aut i wyposażająca w urządzenia do automatycznego przyzucania czujników linie montażowe w fabrykach, opatentowała technologię Sync ID, dzięki której aktualnie dla ponad 90% aut wyposażonych w czujniki możemy zastosować prostą do nauczenia wszystkich pracowników w firmie procedurę przyzucania

Koszty związane z obsługą oraz serwisowaniem TPMS	
Usługi dot. czujników TPMS	Cena
Test czujnika TPMS urządzeniem diagnostycznym	od 10 zł/szt.
Aktywacja czujnika TPMS	od 5 do 20 zł/szt.
Klonowanie czujnika TPMS	od 5 do 20 zł/szt.
Montaż/demontaż czujnika TPMS	od 5 do 20 zł/szt.
Obsługa koła z czujnikiem TPMS	od 1 do 5 zł/szt.
Programowanie czujników TPMS do ECU pojazdu	50 zł/kpl.

aut OBDII. Nie trzeba ich sprawdzać w internecie czy w jakiegokolwiek innej formie drukowanej dostarczanej przez producenta lub lokalnego dystrybutora czujników. Taka forma korzystania z procedur nie jest wygodna, ponieważ wymaga od monterzy posiadania wydrukowanej najnowszej wersji lub komputera z dostępem do internetu oraz dostępu do stron, na których takie procedury się znajdują i są dostępne po zalogowaniu. Urządzenie, które wyposażono w procedury, zapewnia szybszą oraz bardziej uniwersalną obsługę aut w każdym miejscu niezależnie od dostępu do internetu lub materiałów papierowych. Pozwala to zaoszczędzić czas, a w konsekwencji zarobić więcej – ze względu na szybszą obsługę klientów.

Urządzeniami, które mają największą liczbę procedur OBDII, są produkty firmy ATEQ: VT56, VT46 oraz ich odpowiedniki w ofercie firmy Hamaton: H56, H46 oraz H47.

Wycena usług serwisowych

Firmy, które chcą się specjalizować w świadczeniu usług związanych z obsługą systemów TPMS, powinny stworzyć cennik usług dotyczących ich serwisowania. Aktualnie stosunkowo niewiele

REKLAMA

NAJLEPSZE ROZWIĄZANIA DLA TRANSPORTU DALEKOBIEŻNEGO

WWW.BALTYRE.COM

INFO@BALTYRE.COM | +421 42 471 05 43

Gordiant PROFESSIONAL 15
RELIABLE TECHNOLOGY FOR EFFICIENT LOGISTICS

FL-2 DL-2 TL-1

firm ma w swoim cenniku więcej niż jedną standardową usługę pod nazwą „dodatkowa opłata w przypadku obsługi kół z czujnikami TPMS”. Kiedy pytam w serwisie, za co jest ta opłata, najczęściej słyszę, że jest to związane z większą możliwością uszkodzenia czujnika. Serwis przeważnie nie wykonuje nic ponad to, co robi się w wypadku obsługi obręczy z wentylami kauczukowymi. Oznacza to, że klient musi zapłacić dodatkową kwotę „za karę” ze względu na fakt posiadania czujników. Kiedy zadaję pytanie, czy łatwo jest uszkodzić opony, i słyszę, że tak, to idąc tym tropem, należałoby wprowadzić dodatkową opłatę ze względu na łatwość ich uszkodzenia, tak jak w przypadku czujników. Jest to oczywiście niczym nieuzasadniona opłata, którą łatwo podważyć, jeżeli jedynym wytłumaczeniem jest możliwość uszkodzenia czujnika. Opłatę taką, w wysokości 6,50 zł netto, uwzględniała w swoim cenniku jedna z firm flotowych, ale po jakimś czasie ją zlikwidowała, ponieważ miała ona dotyczyć wymiany czujników, a nie samego faktu ich posiadania, co było nagminnie wykorzystywane przez serwisy oponiarskie, które ją naliczały bez świadczenia jakichkolwiek dodatkowych usług związanych z obsługą czujników TPMS.

Coraz częściej spotykam się z opłatą w wysokości najczęściej 5 zł brutto w przypadku obsługi auta posiadającego czujniki kontroli ciśnienia. Opłata ta stała się też standardem w przypadku wielu firm obsługujących auta flotowe. Klient jest informowany, iż jest to opłata wynikająca z tytułu stosowania innej procedury obsługi kół wyposażonych w czujniki oraz faktu, że do ich obsługi trzeba posiadać dodatkową wiedzę oraz urządzenia. Takie wytłumaczenie jest zdecydowanie łatwiejsze do zaakceptowania przez użytkownika auta, a dodatkowym plusem stosowania tej opłaty jest zwrócenie klientowi uwagi na fakt posiadania czujników i tego, co się z tym wiąże.

Koszty związane z serwisowaniem czujników powinny zależeć od tego, czy montuje się nowe czujniki, czy tylko je serwisuje. Są również uzależnione od tego, czy tworzymy kopię czujnika, czy nowy czujnik. Opłaty powinny również obejmować sprawdzenie ciśnienia i poprawności funkcjonowania czujnika, a także dodatkową usługę ich wczytania przez złącze OBDII. Najwięcej użytkownik będzie musiał zapłacić w momencie wymiany pojedynczego czujnika związanego z uszkodzeniem mechanicznym czy też z powodu rozładowania się baterii czujnika. Jedną z najwyższych opłat stosowanych przez serwisy jest ich wczytywanie przy wykorzystaniu złącza OBDII. W przedstawionej (na poprzedniej stronie) tabeli znajdują się koszty związane z obsługą oraz serwisowaniem TPMS. Ceny mogą się znacznie różnić w zależności od umiejscowienia serwisu.

Czy warto zająć się obsługą TPMS?

Serwisy zajmujące się tylko wymianą opon wiedzą już, że to za mało, aby przetrwać na rynku. Każdy poszukuje dodatkowych usług do wprowadzenia, które zapewnią przyływ gotówki oraz większą zadowolenie klienta z powodu kompleksowości oferowanych usług, a także pomogą zatrzymać go w serwisie. Serwis posiadający renomę na rynku lokalnym łatwiej przyciągnie do siebie nowych klientów szukających kompleksowej obsługi na najwyższym poziomie. Nowy serwis, który niedawno rozpoczął działalność, może w łatwy sposób pozyskać klientów, specjalizu-

jąc się w serwisowaniu czujników kontroli ciśnienia TPMS oprócz podstawowej obsługi opon.

Aby zostać specjalistą w obsłudze czujników kontroli ciśnienia, trzeba spełnić wiele opisanych wcześniej warunków związanych z zakupem odpowiedniego sprzętu i urządzeń do ich obsługi. Bardzo ważna jest także wiedza oraz regularne szkolenia dotyczące nie tylko aspektów technicznych, ale również sposobu generowania większych zysków na obsłudze TPMS.

Żeby zarabiać na obsłudze czujników, trzeba posiadać dużą wiedzę, której nie da się zdobyć w czasie nawet najlepszego szkolenia. Wiedza ta przychodzi z czasem. Firmy, które wahały się lub w dalszym ciągu się zastanawiają, czy zająć się obsługą TPMS, już na starcie są daleko w tyle w stosunku do firm specjalizujących się w tym zakresie. Oczywiście zaległości można nadrobić, decydując się na współpracę z jednym z lokalnych dystrybutorów czujników oraz kupując niezbędne do obsługi czujników oprzyrządowanie. Dobry partner zapewni również odpowiednią wiedzę w postaci szkoleń oraz usługi typu call center. W przypadku mniejszych firm będzie to przeważnie właściciel, który zgłębia tajniki tego tematu już od dłuższego czasu. W większych firmach można spotkać czasami rozwiązanie typu call center, które może, ale nie musi się sprawdzać, ponieważ wszystko zależy od wiedzy osób w nim zatrudnionych.

Firma, która potrafi profesjonalnie obsługiwać czujniki kontroli ciśnienia TPMS, jest w stanie przyciągnąć nowych klientów, którzy wcześniej mieli w innych miejscach problemy z ich serwisowaniem i aktualnie poszukują warsztatu, który będzie mógł im pomóc. Coraz częściej opinie na temat serwisów lub rekomendacje dotyczące np. obsługi TPMS klienci czerpią z internetu. Dlatego też warto się starać, aby klient wyjechał od nas zadowolony, a im bardziej jest zadowolony, z tym większym entuzjazmem przyjmie naszą sugestię opublikowania opinii na temat serwisu na wskazanej przez nas stronie. Opinie dotyczące serwisów i warsztatów można znaleźć na stronie www.dobrymechanik.pl lub na licznych forach (często zamkniętych) miłośników różnych marek samochodów. Opinie na temat firm można znaleźć dodatkowo na stronach firm na Facebooku lub w [google.com/maps](https://www.google.com/maps).

Firmy, które z różnych powodów do tej pory nie zdecydowały się zająć obsługą TPMS, narażają się na dodatkowe koszty wynikające z nieznamomości tematu. Bez problemu można wymienić 21 powodów uszkodzenia czujników, które są związane ze stosowaniem nieprawidłowych narzędzi, nieodpowiednim momentem dokręcania, brakiem serwisowania, uszkodzeniami mechanicznymi w czasie jazdy, a także podczas wymiany opon lub samych czujników itd.

Zainteresowanych tematem TPMS zapraszam do kontaktu:
tel. **+48 722 33 00 00**, email: **dariusz.walisiak@hamaton-tpms.com**

Zachęcam do dołączenia do zamkniętej grupy TPMS dla specjalistów
znajdującej się na FB: <https://www.facebook.com/groups/tpms.eu/>

* Bezpłatne aktualizacje przez 5 lat przestają obowiązywać po zrobieniu upgrade'u do wszystkich czujników.

Wszechstronne urządzenie diagnostyczne TPMS

tekst i zdjęcia: **Hamaton**

Po sukcesie urządzeń H36, H46 i H47 Hamaton ponownie połączył siły z firmą ATEQ – wiodącym na świecie producentem urządzeń diagnostycznych TPMS – w celu wprowadzenia kolejnego urządzenia TPMS oferującego wymierne korzyści.

Nowy H56 to najwszechstronniejsze urządzenie diagnostyczne TPMS firmy Hamaton. H56 oferuje te same bardzo przydatne funkcje co ATEQ VT56, ale jest dostarczany z bezpłatnymi aktualizacjami oprogramowania przez pięć lat* – o cztery więcej niż jego odpowiednik. Ma również dłuższą, dwuletnią gwarancję.

Jedną z jego najważniejszych funkcji jest opatentowana przez ATEQ technologia Sync-ID. Dzięki niej technicy mogą przeprowadzić przyłączenie czujników do pojazdu poprzez złącze OBDII w czasie krótszym niż dwie minuty w ponad 90% pojazdów, pomagając usprawnić oraz przyspieszyć obsługę auta. Ponowne przyłączenie przez OBDII jest prostsze niż przyłączenie ręczne („Manual”), ponieważ jest to ten sam proces dla każdego pojazdu. Wystarczy odczytać czujniki, podłączyć (w zestawie) moduł OBDII, przesłać dane i można już ruszać w drogę

Kolejną funkcją oszczędzającą czas są aktualizacje poprzez wi-fi, które umożliwiają bezprzewodową aktualizację urządzenia. Usprawniło to całą procedurę, eliminując potrzebę podłączania urządzenia do komputera stacjonarnego/laptopa dodatkowym kablem.

Inne istotne funkcje obejmują możliwość ręcznego wprowadzania numeru kopiowanego czujnika oraz pobrania numerów czujników bezpośrednio z ECU poprzez moduł OBDII. Numery czujników mogą być przechowywane w urządzeniu, a następnie używane do konfigurowania/programowania nowych czujników, z pominięciem ponownego przyłączenia, ponieważ identyfikatory pozostają takie same. Przydaje się to szczególnie wtedy, gdy sklonowanie czujnika nie jest możliwe, na przykład gdy bateria jest wyczerpana.

* Bezpłatne aktualizacje przez pięć lat przestaną obowiązywać, jeśli rozszerzysz urządzenie do wszystkich czujników.



H56 szybko konfiguruje wszystkie generacje czujników EU-Pro, programuje czujniki Hybrid 3.5 oraz Hybrid NFC i odczytuje 100% czujników OEM. W razie potrzeby użytkownicy mogą dokonać aktualizacji, aby móc konfigurować/programować wszystkie popularne czujniki uniwersalne*. Ponadto jego baza danych zawiera informacje o pojazdach dla pięciu kluczowych regionów (Europa, Japonia, Korea, Ameryka Północna i Rosja), które są często aktualizowane dzięki kolejnym wersjom oprogramowania.

Równolegle z premierą nowego urządzenia Hamaton oferuje trzy fantastyczne zestawy, dzięki którym klienci mogą zaoszczędzić. W skład zestawu wchodzi wszechstronne urządzenie H56 oraz uniwersalne czujniki EU-Pro Hybrid 3.5 (8, 16 lub 24 sztuki).

Skontaktuj się z zespołem sprzedaży Hamaton pod adresem info@hamaton-tpms.com, jeśli chcesz uzyskać dodatkowe informacje lub złożyć zamówienie.



Wojciech Jacewicz
Felgeo.pl

Kącik porad TPMS

Procedury stosowane przy „przyuczaniu” auta do nowych czujników (Ford)

tekst: **Wojciech Jacewicz**

Serwisanci coraz częściej poszukują fachowej pomocy oraz wiedzy z zakresu obsługi TPMS. W sytuacji wymiany czujników ciśnienia na nowe często zachodzi potrzeba „przyuczenia” auta do nowych czujników, a to wymaga informacji, które nierzadko pozostają trudno dostępne. Stara się temu zaradzić „Kompendium wiedzy z zakresu TPMS”, w którym opisano zestawy odpowiednich procedur. Autorami są eksperci z firmy Felgeo.pl, będącej wyłącznym dystrybutorem marki CUB w Polsce. W porozumieniu z nimi regularnie udostępniamy Państwu tę wiedzę na łamach „Świata Opon”.

Tym razem zajmiemy się czujnikami TPMS stosowanymi w autach marki Ford. Bezpośredni system kontroli ciśnienia pojawił w tych autach w 2006 roku w modelu S-Max, a od roku 2014 dostępny jest w większości aut tej marki. Można spotkać tu czujniki pochodzące od dwóch producentów: Schrader i VDO. W przypadku czujników Schrader stosowany jest zawór gumowy Snap-In o oznaczeniu TPMS-13 (oznaczenie Felgeo.pl) lub – w starszych modelach – zawór TPMS-04. W przypadku czujników VDO jest to zawór aluminiowy Clamp-In TPMS-03 (oznaczenie Felgeo.pl).

Dominującym trybem „przyuczenia” auta o nowe czujniki w autach marki Ford jest procedura stacjonarna, która polega na wprowadzeniu pojazdu w tryb adaptacyjny i wykonaniu wzbudzenia czujników w odpowiedniej kolejności. Jest to procedura FO-1.

Model	Początek produkcji	Koniec produkcji	Tryb przyuczenia	Numer części OEM	Typ czujnika OEM	Producent czujnika OEM
B-MAX	06/2014-10/2017	EV6T1A180CB/EV6T1A150CB/ EV6T1A180DB/EV6T1A150DB	S(FO-1)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
C-MAX	04/2014-06/2019	EV6T1A180CB/EV6T1A150CB/ EV6T1A180DB/EV6T1A150DB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
ECOSPORT	11/2017-12/2020	F2GT1A180CB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
ECOSPORT	01/2013-10/2017	EV6T1A180CB/EV6T1A150CB/ EV6T1A180DB/EV6T1A150DB	S(FO-1)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
EDGE	01/2015-12/2020	F2GT1A180CB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
EXPLORER	12/2019-12/2020	F2GT1A180CB	S(FO-1)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
EXPLORER	01/2013-11/2019	BB5T1A180AA/DV6T1A180AA	S(FO-1)/O(FO-2)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-04
FIESTA	06/2017-12/2020	F2GT1A180CB/F2GT1A150CB	A(FO-4)/S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
FIESTA	05/2014-05/2017	EV6T1A180CB/EV6T1A150CB/ EV6T1A180DB/EV6T1A150DB	S(FO-1)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13



TPMS-03



TPMS-04



TPMS-13

Model	Początek produkcji	Koniec produkcji	Tryb przyzuczenia	Numer części OEM	Typ czujnika OEM	Producent czujnika OEM
FIESTA ST	06/2017-12/2020	F2GT1A180CB/F2GT1A150CB	A(FO-4)/S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
FIESTA ST	05/2014-05/2017	DR3V1A180DA/BB5T1A180AA/DV6T1A180AA	S(FO-1)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-04
FOCUS	09/2018-12/2020	F2GT1A180CB/F2GT1A150CB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
FOCUS	05/2014-08/2018	EV6T1A180CB/EV6T1A150CB/EV6T1A180DB/EV6T1A150DB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
FOCUS RS	08/2015-08/2018	DR3V1A180DA	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-03
FOCUS ST	04/2019-12/2020	F2GT1A180CB/F2GT1A150CB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
FOCUS ST	05/2014-08/2018	DR3V1A180DA/BB5T1A180AA/DV6T1A180AA	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-04
GALAXY	01/2015-12/2020	F2GT1A180CB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
GALAXY	01/2006-12/2014	8G921A159AC	A(FO-5)/O(FO-2)	433 MHz	VDO	TPMS-03
KA+	11/2016-12/2020	EV6T1A180CC/EV6T1A150CB/EV6T1A180DB/EV6T1A150DB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
KUGA	01/2020-12/2020	F2GT1A180CB/F2GT1A150CB		433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
KUGA	05/2014-12/2019	EV6T1A180CB/EV6T1A150CB/EV6T1A180DB/EV6T1A150DB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
MONDEO	06/2019-12/2020	JX7T1A180CA	A(FO-6)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
MONDEO	10/2017-05/2019	F2GT1A180CB/F2GT1A150CB	A(FO-6)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
MONDEO	10/2014-09/2017	EV6T1A180CB/EV6T1A150CB/EV6T1A180DB/EV6T1A150DB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
MONDEO	01/2007-09/2014	8G921A159AC/6G921A159BB	A(FO-5)/O(FO-2)	433 MHz	VDO	TPMS-03
MUSTANG	01/2015-12/2020	F2GT1A180CB/F2GT1A150CB	A(FO-6)/O(FO-3)/S(FO-1)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
NAVIGATOR	01/2011-12/2014	BB5T1A180AA/DV6T1A180AA	S(FO-1)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-04
PUMA	11/2019-12/2020	F2GT1A180CB/F2GT1A150CB	S(FO-1)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
RANGER HI LINE	02/2019-12/2020	F2GT1A180CB/F2GT1A150CB	A(FO-6)/O(FO-3)/S(FO-1)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
RANGER LO LINE	09/2015-12/2020	EV6T1A180CB/EV6T1A150CB/EV6T1A180DB/EV6T1A150DB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
S-MAX	01/2015-12/2020	F2GT1A180CB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
S-MAX	01/2006-12/2014	8G921A159AC/6G921A159BB	A(FO-5)/O(FO-2)	433 MHz	VDO	TPMS-03
TOURNEO CONNECT	06/2018-12/2020	F2GT1A180CB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
TOURNEO CONNECT	01/2014-05/2018	DR3V1A180DA	S(FO-1)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-03
TOURNEO COURIER	01/2014-12/2020	DR3V1A180DA	S(FO-1)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-03
TOURNEO CUSTOM	06/2019-12/2020	F2GT1A180CB	S(FO-1)/O(FO-2)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
TOURNEO CUSTOM	09/2013-05/2019	BB5T1A180AA/DV6T1A180AA	S(FO-1)/O(FO-2)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-04
TRANSIT	06/2019-12/2020	F2GT1A180CB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
TRANSIT	01/2014-05/2019	BB5T1A180AA/DV6T1A180AA	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-04
TRANSIT CONNECT	06/2018-12/2020	F2GT1A180CB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
TRANSIT CUSTOM	06/2019-12/2020	F2GT1A180CB	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-13
TRANSIT CUSTOM	09/2013-05/2019	BB5T1A180AA/DV6T1A180AA	S(FO-1)/O(FO-3)	433 MHz	SCHRADER	TPMS-04

Procedury

F0-2

1. Napompować wszystkie koła.
2. Zdiagnozować wszystkie ID czujników, używając programatora.
3. Podłączyć urządzenie do portu OBDII.
4. Użyć programatora, aby wpisać wartości ID czujników do komputera pokładowego.
5. Zapłon powinien być ustawiony na OFF, następnie ON.
6. Odczekać 5 minut.
7. Wykonać jazdę testową z prędkością 20 km/h przez okres do 20 minut.

Uwaga: powyższa procedura jest podstawową procedurą OBD dotyczącą wszystkich narzędzi diagnostycznych TPMS, które wspierają przyzuczenie przez moduł OBDII dla tego modelu.

F0-3

1. Wybierz prawidłowe MMY (marka, model, rok produkcji) na urządzeniu.
2. Wybierz OBDII i naciśnij Enter.
3. Naciśnij klawisz Enter, aby usunąć poprzednie dane.
4. Zdiagnozuj wszystkie koła, aby uzyskać ID czujników

w kolejności: koło przednie lewe (LR), prawe przednie (RF), prawe tylne (RR), lewe tylne (LR) i koło zapasowe (ST) (jeśli dotyczy).

5. Wybierz OBD i naciśnij Enter.
6. Podłącz interfejs OBDII.
7. Włącz zapłon – pozycja ON.
8. Podłącz moduł OBD do portu OBD.
9. Wybierz Zapisz ID i naciśnij Enter.

F0-4

1. Zaparkuj auto na 15 minut.
2. Upewnij się, że wszystkie koła są napompowane z ciśnieniem zgodnym na tabliczce znamionowej.
3. Znajdź TPS MENU na desce rozdzielczej, naciśnij i przytrzymaj przycisk OK przez około 3 sek.
4. Rozpoczął się proces inicjalizacji.
5. Wykonaj jazdę testową od 30 km/h do 70 km/h przez minimum 15 minut. Nie przekraczaj 70 km/h.

Informacja: Procedura inicjalizacji jest wykorzystywana także do resetowania nominalnych wartości ciśnienia w oponach.

F0-5

1. Upewnij się, że wszystkie koła są napompowane z ciśnieniem zgodnym na tabliczce znamionowej.
2. Wykonaj jazdę testową przez minimum 15 minut, utrzymując prędkość powyżej 20 km/h.

F0-6

1. Napompować wszystkie koła do poprawnego ciśnienia.
2. Włączyć zapłon ON.
3. Używając informacji pojawiających się na wyświetlaczu, nawiguj do MENU > VEHICLE INFORMATION SETTINGS > DRIVER ASSIST > TIRE DEFLATION DETECTION MONITOR.
4. Naciśnij i przytrzymaj przycisk OK aż do pojawienia się potwierdzenia.
5. Alternatywnie, jeśli pojazd posiada przycisk RESET systemu TPMS, naciśnij i przytrzymaj przycisk, aż pojawi się potwierdzenie.
6. Wykonaj jazdę testową od 30 km/h do 70 km/h przez minimum 15 minut. Nie przekraczaj 70 km/h.

Tryb przyzuczenia

Tryb automatyczny

- A Należy odbyć jazdę samochodem z prędkością powyżej 30 km/h.

Tryb OBD

- O Wymagane dopisanie numerów nowych czujników do sterownika w aucie.

Procedura stacjonarna

- S Reset systemu TPMS poprzez konsolę w samochodzie.

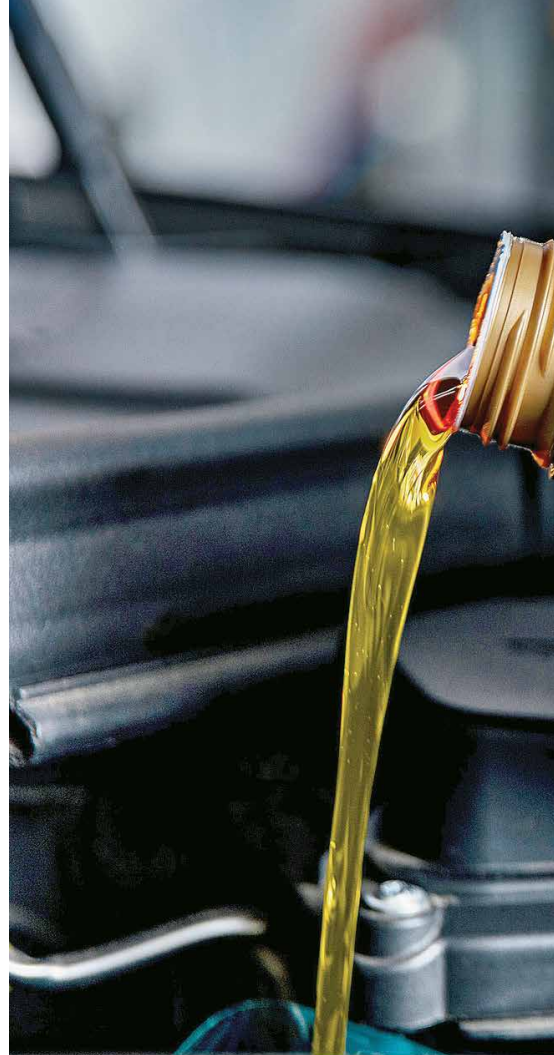
- (FO-X) **Numer procedury**



Oleje silnikowe

przeznaczone
do samochodów
z filtrami cząstek stałych

tekst i zdjęcie: **Total**



Filtry cząstek stałych (DPF/FAP) na stałe zagościły nie tylko w samochodach z silnikiem Diesla, ale w ostatnich latach także w silnikach benzynowych. Jest to koniecznie z uwagi na coraz ostrzejsze normy emisji spalin, które wymuszają na producentach szukanie coraz bardziej wymyślnych rozwiązań w zakresie oszczędności paliwa i szeroko pojętej ekologii.

Auta wyposażone w DPF-y wymagają stosowania olejów niskopopiołowych (tzw. low-SAPS), które zawierają specjalne dodatki uszlachetniające.

DPF ma postać przestrzennej struktury sit o dużej powierzchni ścian (przypominających nieco plastry miodu), które zatrzymują przelatujące przez niego cząstki sadzy. Ścianki kanałów są porowate, co pozwala określonym gazom i cząstkom na swobodne przenikanie. Kluczowa w kontekście efektywnego wypalania sadzy jest temperatura, która powinna być jak najwyższa. W tym celu potrzebny jest dotrysk paliwa, a ten realizowany może być na postój (tzw. statyczne wypalanie DPF-a, które często można włączyć testerem diagnostycznym) lub w czasie jazdy w trasie ze stałą prędkością przez określony czas. Procedury wypalania filtra mogą się różnić w zależności od samochodu i zastosowanych w nim rozwiązań. Nie da się jednak ukryć, że nie zawsze będą skuteczne, filtr cząstek stałych w końcu może się zapchać.

Samo spalanie oleju w silnikach spalinowych nie stanowi problemu, odrębną kategorią produktów ubocznych są tzw. popioły siarczanowe, które powstają w wyniku stosowania w olejach różnego rodzaju dodatków uszlachetniających. To

właśnie one odpowiadają za obniżenie żywotności DPF-ów, gdyż bardzo trudno się je wypala. Dla porównania, sadza (tzw. cząstki stałe) po podgrzaniu w filtrze do temperatury 550°C i wyższej rozpada się na dwutlenek węgla i wodę. Oleje, które emitują w najmniejszym stopniu wspomniane popioły siarczanowe, to właśnie te z grupy low-SAPS.

Oleje niskopopiołowe charakteryzują się ograniczeniem zawartości siarki, fosforu i popiołów siarczanowych. Popioły jako takie powstają wskutek spalania resztek oleju, który osadzi się na filtrze cząstek stałych (DPF, FAP). Dodatki uszlachetniające, zawierające takie pierwiastki jak wapń, siarka, fosfor, cynk, podczas regeneracji/wypalania DPF-a ulegają spopieleniu. Popioły te mają postać twardych, trudnych do usunięcia metalicznych popiołów siarczanowych, które zostają we wnętrzu filtra. Im mniej w oleju związków zawierających te pierwiastki, tym lepiej dla żywotności DPF-a.

– Oleje low-SAPS skomponowane są z innego rodzaju dodatków uszlachetnia-



jących, które zawierają ograniczoną ilość pierwiastków, m.in.: wapń, siarkę, fosfor, cynk. „Normalny” olej w stosunku do oleju low-SAPS skraca żywotność DPF-a o połowę. Popioły zatykają go trwale i filtr należy wymienić lub zregenerować w odpowiednim zakładzie. Są jednak wyjątki. Niektórzy konstruktorzy jeszcze całkiem niedawno do samochodów z DPF-em zalecali stosowanie olejów wysokopopiołowych. Wynika to z faktu, że silniki tych konstruktorów „biorą” olej w bardzo małej ilości. To oznacza, że niewielka ilość oleju przedostawała się do DPF-a i nie wpływała w znaczący sposób na jego zatkanie – wyjaśnia Andrzej Husiatyński, kierownik działu technicznego w Total Polska.

Oleje low-SAPS są podzielone na klasy. ACEA (Europejskie Stowarzyszenie Konstruktorów Samochodowych) wyróżniło 4 grupy: od ACEA C1 do C4. Każda z nich oznacza różnicę w ilości szkodliwych związków oraz wpływ oleju na zużycie paliwa. Przede wszystkim było to jednak podyktowane rozbieżnymi wymaganiami ze strony konstruktorów samochodów.

- **ACEA C1** – olej lekkobieżny – znaczny wpływ na oszczędność paliwa, gt; 3%, bardzo niska zawartość pierwiastków SAPS (istotnie wydłuża żywotność DPF-a i katalizatorów), przeznaczony na średnie przebiegi, na bazach spe-

cialnych, syntetycznych. Może nie być odpowiedni do niektórych typów silników. Zalecany przez marki Ford, Mazda, Jaguar, Land Rover do niektórych silników Diesla.

- **ACEA C2** – olej lekkobieżny – znaczny wpływ na oszczędność paliwa, gt; 2,5%, średnia zawartość pierwiastków SAPS (wydłuża żywotność DPF-a i katalizatorów), przeznaczony na wydłużone przebiegi, na bazach specjalnych, syntetycznych. Może nie być odpowiedni do niektórych typów silników. Zalecany przez marki: Peugeot, Citroën, Toyota i Fiat do silników Diesla.
- **ACEA C3** – olej o niewielkim wpływie na oszczędność paliwa, gt; 1% dla oleju klasy xW30, średnia zawartość pierwiastków SAPS (wydłuża żywotność DPF-a i katalizatorów), przeznaczony na wydłużone przebiegi, na bazach specjalnych, syntetycznych. Odpowiedni do większości typów silników najpopularniejszych marek: BMW, VW, MB, GM, Toyota, Hyundai-Kia, Fiat, silniki benzynowe.
- **ACEA C4** – olej o niewielkim wpływie na oszczędność paliwa, gt; 1% dla oleju klasy xW30, bardzo niska zawartość pierwiastków SAS (znacznie wydłu-

ża żywotność szczególnie DPF-a), ale o podwyższonej ilości fosforu, przeznaczony na wydłużone przebiegi, na bazach specjalnych, syntetycznych. Odpowiedni do większości typów silników Diesla. Najwyższe wymagania co do osadów w silniku i właściwości przeciwdrożdżycowych. Zalecany do silników Diesla marek Renault i Nissan.

– Liczba specyfikacji i homologacji dla olejów low-SAPS jest duża. Podczas okresu gwarancyjnego nie mamy wyboru, musimy stosować oleje o odpowiedniej specyfikacji czy homologacji podanej w instrukcji naszego pojazdu. Zalecałbym również, aby po okresie gwarancji stosować produkt spełniający odpowiednią homologację. W przypadku dolewek czy awarii, gdzie musimy uzupełnić olej jak najszybciej, a nie mamy pod ręką zalecanego przez konstruktora, polecam stosowanie uniwersalnej i dostępnej na rynku klasy ACEA C3. W ofercie Total mamy całą linię olejów low-SAPS, które znajdują zastosowanie w większości współczesnych samochodów wyposażonych w filtr cząstek stałych – radzi Husiatyński.

Jak zarządzać hurtową i detaliczną sprzedażą opon?

tekst: **Przemysław Andrejew** / zdjęcia: TTF



Przemysław Andrejew
członek zarządu TTF

Stały, szybki i prosty dostęp do nieograniczonej liczby kontrahentów, producentów i dostawców w jednym systemie i panelu administracyjnym – to marzenie wszystkich przedsiębiorców.

Dobrym rozwiązaniem dla osób prowadzących sprzedaż B2B i B2C będzie oprogramowanie TiresCMS. Na czym polega jego wyjątkowość? Przede wszystkim to system zbudowany od podstaw, dedykowany wszystkim przedsiębiorcom sprzedającym opony, koła i felgi.

Z pomocą naszego oprogramowania wymienisz dane z programem ERP, aplikacją sprzedażową. Zintegrujesz się z hurtowniami i dostawcami opon w Polsce oraz europejskimi dystrybutorami i producentami.

System ułatwia kontrolę nad faktycznym stanem zapasów w magazynach, systematycznie uaktualniając wszystkie dane. Najważniejsze informacje ze wszystkich platform sprzedażowych zgromadzisz w jednym panelu administracyjnym.

Wbudowana wielomodułowa wyszukiwarka opon jest jednym z kluczowych elementów systemu, co znacznie upraszcza wewnętrzne zarządzanie. Szereg dodatkowych wbudowanych narzędzi umożliwia efektywne ich wykorzystanie w biznesie na

platformach sprzedażowych (m.in. Tyre24, Allegro czy własne sklepy online).

Co zyskujesz, inwestując w TiresCMS?

Jeśli zależy Ci na tym, aby stać się czołowym sprzedawcą lub dystrybutorem, nie będzie to możliwe bez wykorzystywania odpowiednich narzędzi. Nasze oprogramowanie pozwoli o wiele łatwiej podejmować ważne decyzje. Otrzymasz dostęp do istotnych danych, które umożliwią Ci lepsze wybory, dokładniejsze dostosowanie się do oczekiwań rynku, a także pozwolą na szybszy kontakt z klientem.

Zadzwoń po bezpłatną konsultację
695 195 686 lub napisz **biuro@tires.pl**



7 lat
gwarancji
od daty zakupu

AllSeason-Grip Semperit.
Twoje 4 opony na 4 pory roku!

Semperit. Marka koncernu Continental.

SEMPERIT 
Since 1906.

VREDESTEIN
TYRES

**NASZE OPONY
ZASŁUŻYŁY—
NA SWOJĄ—
REPUTACJĘ—**



**NOWOŚĆ!
NOWOŚĆ!
NOWOŚĆ!**



QUATRAC PRO



QUATRAC