

125 lat marki Dunlop: Przełomy Dunlopa

data aktualizacji: 2013.12.12



Wynalazek Johna Boyda Dunlopa sprzed 125 lat odmienił na zawsze świat motoryzacji. 31 października 1888 r. brytyjski wynalazca opatentował oponę pneumatyczną z dętą, dając początek nowej erze... i wielu innym przełomom sygnowanym marką Dunlop.

W latach 20. XX wieku Dunlop zaangażował się w bicie rekordu prędkości podczas jazdy po lądzie. Wtedy to Henry Segrave jako pierwszy osiągnął prędkość 320 km/h. Taki wynik dziś nie szokuje, ale wówczas było zawrotną prędkością. W ciągu kolejnych lat Dunlop wielokrotnie angażował się w podobne projekty, przyczyniając się do kolejnych rekordów. To dla Dunlopa nie tylko działalność prestiżowa, ale również szalenie istotne pole doświadczalne, dostarczające cennych danych do produkcji przyszłych generacji opon wyścigowych i szosowych.

W związku ze swoim zaangażowaniem w sporty motorowe, Dunlop wciąż pracuje nad nowymi technologiami, które poprawiłyby wyniki aut wyścigowych. W latach 50. XX wieku firma rozpoczęła eksperymenty z tarczami hamulcowymi, które jest zdecydowanie łatwiej schłodzić niż hamulce bębnowe. Dzięki temu nie mają problemu z utratą skuteczności hamowania. Nowinkę technologiczną

zamontowano we wszystkich Jaguarach typu C i D, dzięki czemu w latach 50. pięciokrotnie wygrały one 24-godzinny wyścig Le Mans.



Odkrycia i wynalazki

Ekspersi Dunlopa pracowali nie tylko na torze wyścigowym, ale także w fabryce Fort Dunlop w Wielkiej Brytanii, gdzie opracowywali m.in. nowe rozwiązania dla opon do samochodów osobowych. To właśnie tam w 1962 r. dział techniczny firmy odkrył zjawisko aquaplaningu. Stało się to, kiedy technicy próbowali przeanalizować niebezpieczne zjawisko dużej utraty przyczepności opon przy wzroście prędkości na mokrej nawierzchni. Przeprowadzone przez zespół Dunlopa pokazy, podczas których w czasie jazdy opony „wysstrzeliwały” na bok strumienie wody, wywołały sensację na całym świecie i doprowadziły do przyznania zespołowi licznych nagród. Opatentowanie modelu, wprowadzonego jako SP 68, spowodowało, że od tamtego momentu do chwili obecnej rozwój opony koncentruje się na powierzchni kilku cali kwadratowych, które mają kontakt z podłożem. Gęstość nacięć na powierzchni bieżnika została znacznie zwiększona, a nowy charakterystyczny element znany jako „aquajets” (kanały prowadzące przez rowki bieżnika) umożliwia odprowadzanie wody bokiem.



W latach 70. XX wieku Dunlop stworzył pionierską konstrukcję bezpiecznej opony RunOnFlat, która pozwala przez jakiś czas na jazdę z przebitą oponą nawet po znacznej utracie w niej powietrza. Protoplastą konstrukcji była Denovo Dunlopa, zakładana na specjalne koło, wyposażone w mechanizm nadmuchiwania i uszczelniania przebitej opony. Konstrukcja była bardzo skomplikowana i dlatego opona ta nie odniosła spektakularnego sukcesu rynkowego, mimo że została wybrana na pierwsze wyposażenie do modelu Mini 1275GT. Jej następczyni, opona Dencloc z lat 80. XX wieku posiadała prostszy system, który zapobiegał zsuwaniu się opony z obręczy, nawet przy gwałtownych ruchach kierownicą i przy zerowym ciśnieniu powietrza w oponie. Inspiracją do jej stworzenia były opony stosowane przez zwycięską załogę jadącą na Porsche 956 w wyścigu na torze Le Mans.

Znane rozwiązania w nowej roli

W latach 80. XX wieku Dunlop był jednym z inicjatorów kluczowych wydarzeń w historii świata sportów motorowych. Wtedy został on zainspirowany rozwiązaniami stosowanymi w branży oponiarskiej przy produkcji opon szosowych. W latach 60. i 70. XX wieku opony radialne były bowiem bardziej rozpowszechnione w segmencie opon szosowych. Przyjmowano, że duże, mocne samochody wyścigowe z napędem na tylne koła najlepsze wyniki osiągają na oponach diagonalnych.

Jednak w latach 80. XX wieku opony radialne stały się normą w samochodach wyścigowych. Firma Dunlop przyczyniła się do sukcesu Jaguara i Porsche w wyścigu Le Mans. Dzięki zaletom opon radialnych zespoły te odniosły rekordowe 34. zwycięstwo na torze Sarthe w 1991 roku.

- Od ponad 100 lat Dunlop uczestniczy w rozwoju motoryzacji, proponując przełomowe rozwiązania i uczestnicząc w ważnych, historycznych wydarzeniach. Ten rozwój wciąż trwa. Przykładowo, w tej chwili Dunlop uczestniczy w pracach nad samochodem wyścigowym jutra, GreenGT H2, który z pewnością zmieni oblicze motoryzacji – mówi Łukasz Tłuchowski, Dyrektor Marketingu opon osobowych Grupy Goodyear w Polsce i na Ukrainie.

Źródło: