

Wymiana opon z czujnikami - dłuższa i bardziej kosztowna

data aktualizacji: 2014.10.29



Jak twierdzą eksperci motoryzacyjni sieci ProfiAuto, wejście w życie unijnej dyrektywy w sprawie obowiązku montowania w nowych samochodach systemów monitorujących ciśnienie powietrza w oponach przełoży się m.in. na bezpieczeństwo drogowe i zmiany w cennikach wymiany ogumienia.

Unijna zmiana przepisów oznacza, że kierowcy, którzy zakupią nowy samochód, będą musieli liczyć się z droższym i bardziej czasochłonnym serwisem ogumienia. Wynika to przede wszystkim z faktu, że oponę z zamontowanym wewnątrz czujnikiem należy zdemontować i zamontować na obręcz z zachowaniem szczególnej ostrożności, a więc wolniej, żeby nie uszkodzić czujnika. Usługa musi być wykonywana w warsztacie, który posiada urządzenie do aktywacji czujników, ponieważ niektóre typy czujników nie zostaną wykryte automatycznie przez system monitorowania po całkowitej utracie ciśnienia i ponownym napompowaniu. Dłuższa usługa, z użyciem specjalistycznego urządzenia, którego koszt trzeba zamortyzować, odbije się na cenie serwisu.

- Podczas serwisu ogumienia w samochodzie, który jest wyposażony w system monitorowania ciśnienia, należy podejść ze szczególną ostrożnością do demontażu opony z felgi. Po wymianie oczywiście pojawia się też konieczność odpowiedniego zakodowania i aktywacji tych czujników. Co więcej, przy każdorazowym odkręceniu czujnika należy wymienić uszczelnienia i zawór. W przypadku wymiany czujnika należy go zakodować i aktywować. Jeśli mechanik przestrzega ustalonych procedur i używa odpowiednich narzędzi, to usługa ta nie przysporzy mu większych kłopotów. Warsztat nieprzeszkolony i nieposiadający odpowiedniego sprzętu (aktywatora lub testera diagnostycznego) nie powinien natomiast podejmować się takiej wymiany - wyjaśnia Witold

Rogowski, ekspert motoryzacyjny sieci ProfiAuto.

Będzie bezpieczniej

Obowiązkowe czujniki ciśnienia w oponach mają w założeniu przede wszystkim poprawić bezpieczeństwo na drogach. Zarówno zbyt niskie, jak i zbyt wysokie ciśnienie zdecydowanie pogarsza właściwości jezdne pojazdu, wpływając bezpośrednio na sterowność auta. Zbyt niskie ciśnienie powietrza w ogumieniu może skutkować opóźnionymi i spowolnionymi reakcjami pojazdu na ruchy kierownicą.

Z kolei zbyt wysokie ciśnienie to mniejsza powierzchnia styku opony z nawierzchnią, co wpływa na nadsterowność pojazdu. Pogarsza się wtedy również przyczepność do jezdni. Jeśli ubytek ciśnienia występuje w kole lub kołach po jednej stronie pojazdu, to możemy się spodziewać „ściągnięcia” pojazdu na tę stronę. Nieprawidłowe ciśnienie powoduje również przyspieszone zużycie opon. Przy ekstremalnie zaniżonym ciśnieniu pojawia się także ryzyko zsunęcia się opony z obręczy podczas pokonywania zakrętu, a także jej nadmierne nagrzewanie, mogące prowadzić do rozerwania.

- W codziennej jeździe, podobnie jak w samochodowym rajdzie, bardzo ważne jest zachowanie odpowiedniej przyczepności. Nie da się tego osiągnąć bez utrzymania odpowiedniego poziomu ciśnienia w oponach. Podczas wyścigów zajmują się tym specjaliści. Codzienna jazda – wymaga samodzielnej kontroli tego parametru. Każdy kierowca powinien wiedzieć, jakie ciśnienie zaleca producent jego pojazdu dla określonego rozmiaru zastosowanych opon przy określonym obciążeniu samochodu i co jakiś czas kontrolować jego poziom. Czujniki z pewnością ułatwią tę kwestię – komentuje kierowca rajdowy Waldemar Kluza, mistrz 2011 i wicemistrz 2012 w klasie N+2000 oraz wicemistrz 2010 i wicemistrz 2014 w klasyfikacji generalnej GSMP.

Jak działają czujniki?

Działanie czujników opiera się na systemie monitorującym TPMS (ang. Tyre Pressure Monitoring System), który ma za zadanie poinformować kierowcę o spadku ciśnienia w oponach. Obecnie na rynku dostępne są dwa rodzaje systemów monitorujących ciśnienie powietrza w ogumieniu, tzw. bezpośredni i pośredni. Jak wyjaśniają eksperci ProfiAuto, system bezpośredni wykorzystuje czujniki (zasilane baterią) zamontowane przy zaworkach lub przyklejone do wewnętrznej części felgi. Monitorują one ciśnienie oraz temperaturę i drogą radiową wysyłają te dane do sterownika, który następnie powoduje wyświetlanie odpowiednich komunikatów na desce rozdzielczej samochodu.

Drugi z systemów, zwany pośrednim, do pomiarów wykorzystuje czujniki układu ABS lub ESP, znajdujące się przy kołach pojazdu. Ciśnienie w kole oblicza na podstawie liczby obrotów lub wibracji kół.

Nie tylko czujniki

Czujniki ciśnienia powietrza w oponach to nie jedyny wymóg, jaki producentom aut postawili urzędnicy z Brukseli. Od 1 listopada nowe samochody będą musiały także posiadać np. dwa zaczepy systemu ISOFIX, wspomagające zainstalowanie fotelików dla dzieci. Ponadto oparcie tylnej kanapy będzie musiało posiadać dodatkowe wzmocnienia, które w razie wypadku ochronią pasażerów przed ciężkimi przedmiotami. Nowe przepisy to także wymóg, by każde auto oferowane na terenie UE wyposażone było w czujniki sygnalizujące niezapięte pasy bezpieczeństwa. W przypadku ich niezapięcia system powinien upomnieć kierowcę lub pasażera sygnałem dźwiękowym i wizualnym.

Innym obowiązkowym elementem wyposażenia samochodu po 1 listopada stanie się sygnalizacja optymalnego przełożenia biegów. Za pomocą informacji wyświetlającej się na ekranie komputera

pokładowego kierowca zostanie poinformowany, kiedy zmienić bieg na wyższy lub też niższy. Pomoże to nie tylko zmniejszyć zużycie paliwa, ale także zredukować emisję CO₂.

Źródło: