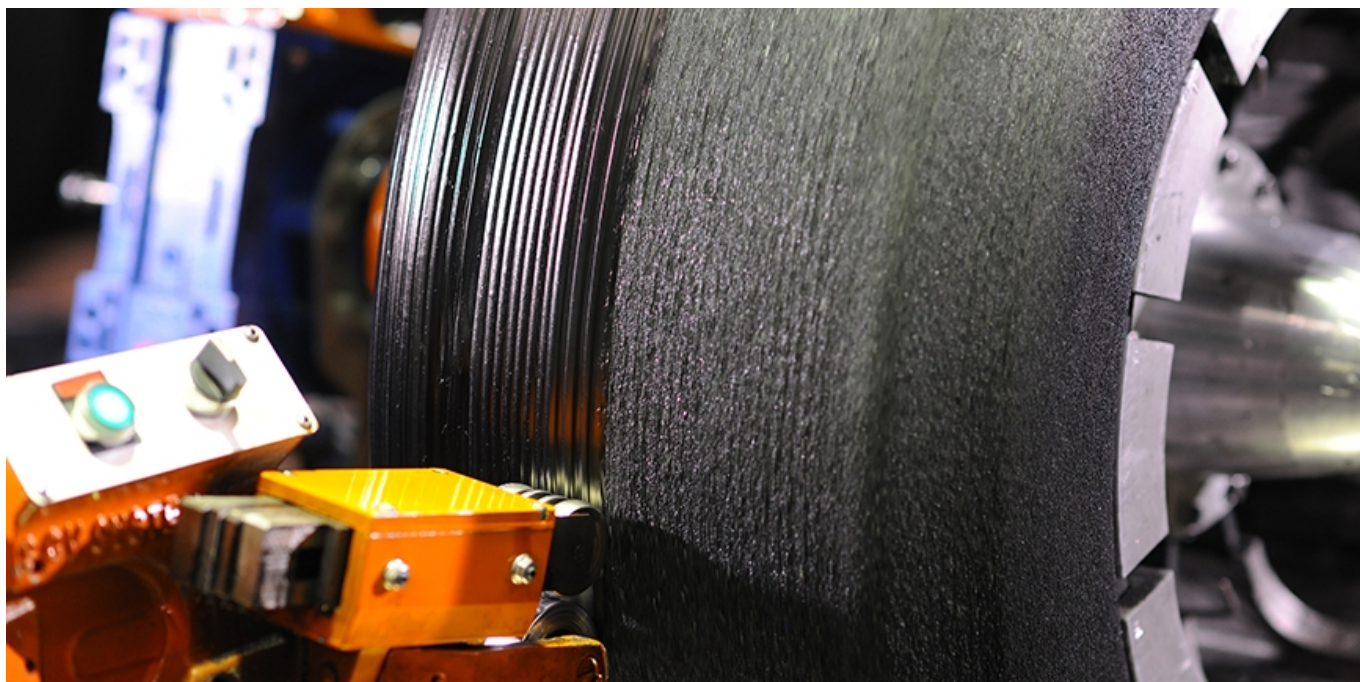


Opony bieżnikowane? Zapotrzebowanie było, jest i będzie (WYWIAD)

data aktualizacji: 2017.01.03



Na rynku istnieją Państwo od 25 lat, zatrudniacie ponad 700 osób w 4 zakładach. Trudno powiedzieć na podstawie tych liczb, że branża motoryzacyjna jest w stagnacji. Powiedziałbym wręcz odwrotnie - galopuje do przodu.

Odpowiada Krzysztof Pawlak, Dyrektor ds. Biznesu Oponowego: Nie zaprzeczalnym faktem jest, iż firma Geyer & Hosaja istnieje na rynku od 25 lat. Jesteśmy silnie związani z branżą motoryzacyjną, aczkolwiek nie tylko. Geyer & Hosaja to firma reprezentująca sektor gumowy w Europie.

Jesteśmy producentem opon bieżnikowanych, dywaników samochodowych, systemów bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyrobów dla kolejnictwa, rolnictwa, granulatów na bezpieczne place zabaw i powierzchnie sportowe oraz mieszanek gumowych.

Firma od wielu lat dynamicznie się rozwija, zwiększając portfolio swoich produktów, zarówno dla sektora motoryzacyjnego jak i dla pozostałych.

Główną osią Państwa działalności są opony bieżnikowane. Na ich temat słyszeliśmy różne opinie i zazwyczaj nie były one przychylne. Przede wszystkim mowa jest o tym, że taka opona jest mniej bezpieczna od nowej. A Państwa zdaniem?

Bieżnikowanie opon dla Geyer & Hosaja jest bardzo ważną częścią naszej produkcji w skali firmy. Dedykowaliśmy dla tego biznesu dwa zakłady produkcyjne w Polsce. Siedziba główna Mielec oraz zakład w Warce pod Warszawą.

Ideą opony bieżnikowanej jest oddanie drugiego życia oponie zapewniając jej bezpieczne i

komfortowe użytkowanie. Nie zgodzę się z tezą iż bieżnikowane opony są mniej bezpieczne niż nowe. Oczywiście, decydując się na zakup opony bieżnikowanej należy wybrać odpowiedniego producenta. Geyer & Hosaja stawia na jakość swoich produktów, poczynione przez nas inwestycje w urządzenia prześwietlające karkas, kwalifikujące oponę do bieżnikowania oraz pozostałe elementy linii technologicznej zapewniają wysoki standard bieżnikowanej oponie. W naszym kraju **pokutuje pogląd o złej jakości bieżnikowanej opony, spowodowane to jest bieżnikowaniem opon przez firmy, które znacząco mniejszą uwagę przykładają do jakości.** Niestety przez tego typu działania, konsekwencje złej opinii odczuwa cała branża. W naszym kraju jest kilka bieżnikowni produkujących opony pewne, sprawdzone i gwarantujące bezpieczeństwo użytkowania a wśród tych firm Geyer & Hosaja pretenduje do miana lidera.

Czym różnią się dwie metody bieżnikowania tzn. „na zimno” oraz „na gorąco”?

Bieżnikowanie to proces selekcji odpowiedniego karkasu, ustalenia jego klasy a także decyzji o możliwości bądź nie, jego wybieżnikowania. Później to etap szorstkowania, czyli ściągnięcia warstwy starego bieżnika, napraw oraz klejowania. Te etapy są wspólne dla obu technologii. W technologii na zimno po klejowaniu zostaje nałożona guma podkładowa następnie naklejony pas wcześniej zwulkanizowanego bieżnika. Całość trafia do autoklawów gdzie przy wysokim ciśnieniu i temperaturze wulkanizuje się z karkasem. W technologii na gorąco, wyszorstkowany karkas trafia na ekstruder na którym nakładana jest surowa mieszanka gumowa, na bieżnik opony a później na jej bok. Tak przygotowana opona trafia do prasy wulkanizacyjnej i dzięki odpowiedniej formie, wulkanizuje się rzeźbę bieżnika. Ten proces zdecydowanie bardziej przypomina produkcję nowych opon. Skąd nazwa procesów na zimno i na gorąco? Otóż wulkanizacja w procesie na zimno odbywa się w temperaturze około 110 stopni a na gorąco w temperaturze około 150 stopni.

Jak wygląda proces sprawdzenia karkasów czy nadają się do bieżnikowania?

W ostatnim czasie proces regeneracji opony przeszedł rewolucję. Do dyspozycji mamy najnowocześniejsze urządzenia pozwalające nam prześwietlać karkas, sprawdzając każde minimalne rozwarstwienie czy separację. Zarówno kontrola wstępna karkasu jak i proces szorstkowania czy nakładania gumy jest w pełni zautomatyzowany. Na każdym etapie procesu wprowadzane są niezbędne informacje, tak więc każda wyprodukowana opona ma swoją indywidualną metrykę, określającą wszystkie zależności procesu regeneracji. Dziś fabryka Geyer&Hosaja przypomina bardziej fabrykę nowych opon niż manufakturę zajmującą się nakładaniem bieżnika. Początek to weryfikacja pod kątem przebić, przekłuć, przecięć, rozwarstwień czyli całym szeregiem uszkodzeń mechanicznych w strukturze wewnętrznej jak i na zewnątrz opony. Sprawdzamy stopki czy nie są uszkodzone czy nie są zdeformowane, czy butyl po wewnętrznej stronie nie ma znamion zużycia, czy przebicia nie uszkodziły wewnętrznej struktury kordów opony. Po tym procesie opony zakwalifikowane jako dobre, poddawane są próbie ciśnieniowej, czy nie występują odkształcenia - nie znamy historii opony która do nas trafiła a proces weryfikacji pozwala nam ocenić czy dana opona była dobrze eksploatowana.

Produkują Państwo opony bieżnikowane do m.in. samochodów ciężarowych. W tej branży jest duże zapotrzebowanie na tego typu produkt?

Zarówno dla samochodów ciężarowych jak i osobowych występuje rynkowe zapotrzebowanie na oponę bieżnikowaną. Mamy świadomość że nie każdy użytkownik czy też właściciel floty transportowej jest naszym potencjalnym Klientem. Chodzi mianowicie o to, iż nie każdy transport czy też jego specyfika odpowiada oponie bieżnikowanej.

Kluczowe znaczenie przy użytkowaniu ma rodzaj transportu, rozmiar opony i świadomość samego użytkownika czyli kierowcy od którego zależy tak naprawdę najczęściej czy dana opona będzie

prawidłowo eksploatowana. Skupiamy się na Klientach których specyfika transportu jest bardziej regionalna niż zachodnioeuropejska. W ofercie mamy opony dla pełnej grupy transportowej w rozmiarach i wzorach bieżników sprawdzonych przez lata funkcjonowania na rynku.

Pyta Pan o zapotrzebowanie: tak zapotrzebowanie było jest i będzie, choć niektórzy pesymiści twierdzą że tania chińska opona wyniszczy rynek bieżnikowania – tu się z tym nie zgode. Mamy świadomość jak również nasi Klienci że dobrze zrobiona opona bieżnikowana jest w swych walorach eksploatacyjnych bardziej atrakcyjna niż tania opona chińska. Pesymistyczne tezy wygłaszają w większości osoby które przy wyborze na pierwszym miejscu stawiają cenę a nie kalkulacje ceny do przebiegu jaki robi opona.

Opony są i będą eksploatowane a tym samym będą się zużywały bieżniki i przy świadomej eksploatacji opon Klient będzie bieżnikował karkas gdyż jest to najtańsza metoda optymalizacji kosztów.

Tania opona chińska to przeważnie jedno życie, czyli utylizacja a bardziej nagromadzanie nienadającego się karkasu z którym nie ma co zrobić.

Świadomość ekologiczna jest coraz większa i to jest kolejna przesłanka do tego że opony bieżnikowane będą w przyszłości.

Państwa działalność nie ogranicza się wyłącznie do opon bieżnikowanych...

Jak już naświetliłem w pierwszej części, Geyer & Hosaja oferuje szeroką gamę produktów gumowych. Jeśli skupić się na bieżnikowaniu opon, to jesteśmy zarówno bieżnikownią jak i producentem mieszanek gumowych, materiałów do bieżnikowania jak zwulkanizowane pasy bieżników, gumy podkładowe, sznury do napraw a także envelopy i klej. Współpracujemy z wieloma europejskimi bieżnikowniami dostarczając im nasze materiały. Sami mamy wpływ na mieszanki jakie wykorzystujemy w naszej produkcji.

Ostatnie pytanie: przez 25 lat swojej działalności udało się Państwu zebrać kilka certyfikatów potwierdzających jakość produktów. Poprosimy więcej szczegółów na ten temat.

Każdy z nas dokonując zakupów coraz większą wagę przywiązuje do jakości kupowanych dóbr, i nie inaczej jest w naszej branży. Certyfikaty są potwierdzeniem naszych umiejętności, zasad którymi się kierujemy jak również powtarzalności wyrobów. Jakości oczekujemy od działu produkcji, jakości oczekuje Klient i na jakości opieramy nasze działania rynkowe. Bez jakości nie było by certyfikatów które potwierdzają bez konieczności udowadniania tego przed Klientem za każdym razem. Nie wszyscy kierują się takimi zasadami a my przyjęliśmy właśnie taką drogę. Traktujemy poważnie naszych Klientów stąd podchodzimy poważnie do audytów które są przeprowadzane w naszych zakładach.

Dziękuję za rozmowę!

Rozmawiał: Bartłomiej Ryś

Źródło: