

Michelin: oto prawda o używanych oponach - nie wymieniamy ich zbyt wcześnie!

data aktualizacji: 2017.06.13

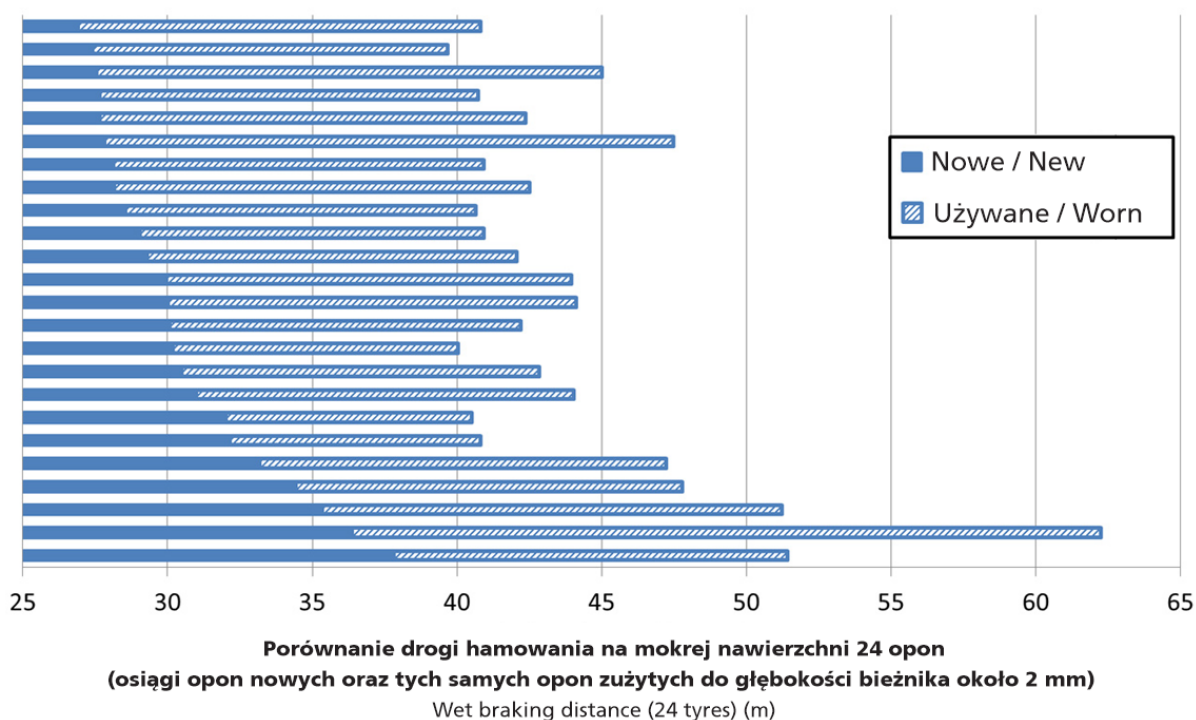


Niektórzy producenci zachęcają europejskich kierowców do wcześniejszej wymiany ogumienia. Michelin stoi na stanowisku, że niektóre opony mogą zachować osiągi przez cały okres użytkowania i nie należy zmieniać ich zbyt wcześnie. Michelin uzasadnia swoje stanowisko badaniami bezpieczeństwa drogowego i względami środowiskowymi. Proponuje też, by niezależne instytucje badawcze zaczęły testować opony używane. Dzięki temu kierowcy będą mogli w chwili zakupu poznać parametry nie tylko opony nowej, lecz także w końcowym okresie eksploatacji. Michelin uważa, że opony powinny być produktem trwałym, który zapewnia bezpieczeństwo od początku eksploatacji do momentu demontażu, gdy opona osiągnie dozwolony obecnie poziom zużycia (1,6 mm).

Wszyscy producenci opon, pojazdów, instytucje badawcze i organizacje konsumenckie skupiają się na testach opon nowych. Mimo że wraz ze zużywaniem się ogumienia zmienia się charakterystyka jego osiągnięć, nikt nie bada opon używanych - zauważa Terry Gettys, Wiceprezes Badań i Rozwoju, członek Komitetu Wykonawczego Grupy Michelin. - Tymczasem wyniki badań przeprowadzonych w Centrum Badań i Rozwoju Michelin w Ladoux wykazały, że większe różnice w osiągnięciach występują wśród opon używanych niż nowych. Wielu producentów z różnych branż gra kartą „planowanego postarzania produktu”, czyli tak naprawdę skracania żywotności swoich wyrobów. Michelin odcina się od tej strategii, wybierając przeciwny kierunek, a mianowicie strategię „planowanej trwałości” - dodaje Terry Gettys.

Bezpieczeństwo na drodze zależy od osiągnięć opony, a nie od głębokości bieżnika.

Safety is about tire performance, not tread depth.



Bezpieczeństwo

Z danych E&Y (dawniej Ernst & Young) wynika, że nie można dowieść związku między liczbą wypadków, a głębokością bieżnika. Potwierdza to stanowisko Michelin, że nie ma powodu, by ze względów bezpieczeństwa podnosić limit głębokość bieżnika.

Za wiarygodny wskaźnik bezpieczeństwa światowy przemysł motoryzacyjny uznaje drogę hamowania. Zależy ona od wielu czynników, takich jak stan zawieszenia auta, konstrukcja opony, jakość mieszanki gumowej, jakości karkasu, właściwego ciśnienia, a NIE TYLKO głębokość bieżnika.

Środowisko

Za limitem 1,6 mm przemawiają też względy środowiskowe. Do produkcji opony zużywa się znaczną ilość surowców i energii. Kosztowny i kłopotliwy jest też proces recyklingu zużytego ogumienia. Ponadto wraz ze zużyciem opon zmniejsza się ich opór toczenia, a więc także zużycie paliwa. Według badań E&Y podniesienie limitu dozwolonej głębokości bieżnika - tylko w Europie - spowodowałoby roczny wzrost zużycia paliwa o 900 mln litrów oraz emisję dodatkowych 9 mln ton CO₂. Dlatego zdaniem Michelin nie ma uzasadnienia dla przedwczesnej wymiany opon.

Oszczędności

Zmiana opon przed momentem zużycia bieżnika do głębokości 1,6 mm, skutkowałaby koniecznością zakupu 128 mln dodatkowych opon rocznie przez europejskich kierowców.

Wcześniejsza zmiana opon miałaby też znaczny wpływ na koszty operatorów flot pojazdów. Wzrosłyby opłaty z tytułu najmu i leasingu pojazdów, a według szacunków E&Y z portfeli Europejczyków ubywałoby rocznie dodatkowo ok. 6 mld euro.

Testy opon używanych

Osiągi opon i bezpieczeństwo powinno się mierzyć w całym okresie ich eksploatacji. W związku z tym Michelin wzywa niezależne organizacje badawcze i konsumenckie do porównywania i testowania opon zużytych do dopuszczalnego minimum 1,6 mm. Tylko znając wyniki tych testów, konsumenci będą mogli poznać prawdę o zużytych oponach.

Z badań prowadzonych na torze testowym w Centrum Badawczym Michelin w Ladoux wynika, że opony klasy premium z bieżnikiem zużytym do 1,6 mm mogą wciąż oferować lepsze osiągi od niektórych nowych opon.

Hamowanie na suchej nawierzchni

Zastanawiając się nad bezpieczeństwem jazdy, konsumenci mają zazwyczaj na myśli hamowanie na mokrej nawierzchni. Jest to uzasadnione, ponieważ droga hamowania na nawierzchni mokrej jest dłuższa niż na suchej. Trzeba jednak zauważyć, że w większości europejskich krajów drogi są na ogół suche przez większą część roku.

Jeżeli opona nie jest uszkodzona, przyczepność na suchych drogach zwiększa się wraz ze zużywaniem się bieżnika. Widać to szczególnie na torach wyścigowych, gdzie opony typu slick są naturalnym wyborem na suchą nawierzchnię.

Wyniki badań na torze testowym w Ladoux wykazują zdecydowaną poprawę przyczepności i skrócenie drogi hamowania zużytych opon na suchym podłożu. Ponadto opony używane generują mniej hałasu.

Przyczepność poprzeczna na mokrej nawierzchni

Większość porównawczych testów hamowania opon różnych marek na różnych etapach ich życia przeprowadza się na torach prostych. Dlaczego tak rzadko testuje się przyczepność poprzeczną? Wyjaśnieniem może być fakt, iż testy hamowania na mokrej nawierzchni są stosunkowo łatwe do przeprowadzenia i obliczenia ich skuteczności. Tymczasem pomiar przyczepności poprzecznej i stabilności jest w dużej mierze subiektywny i trudny do ujęcia ilościowego. Istnieje duża korelacja między stabilnością poprzeczną opon i hamowaniem na mokrej nawierzchni. Testy na torze w Ladoux potwierdziły, że im lepiej opona hamuje na mokrej nawierzchni, tym lepszą przyczepność będzie oferować na zakrętach na nawierzchni mokrej.

Hamowanie na mokrej nawierzchni

Testy w Ladoux dowiodły, że niektóre używane opony mogą zapewniać na mokrej nawierzchni osiągi porównywalne lub lepsze od niektórych opon nowych. Europejskie rozporządzenie o etykietowaniu opon określiło minimalne wymagane normy dotyczące osiągnięć opon, zwłaszcza hamowania na mokrej nawierzchni. Mimo iż wszystkie nowe opony z legalnych źródeł sprzedawane w Europie spełniają te minimalne kryteria, to testy Michelin wykazały, że efektywność hamowania niektórych opon na mokrej nawierzchni szybko spada wraz z ich zużywaniem. Jednak niektóre opony klasy premium spełniają te kryteria nie tylko, gdy są nowe, ale również przy zużyciu do dopuszczalnej głębokości bieżnika.



Zdjęcie 1 – Wyniki testu hamowania na mokrej nawierzchni. Najkrótszą drogę hamowania uzyskała nowa opona premium, kolejne miejsca należały odpowiednio do używanej opony premium, nowej opony budżetowej, używanej opony budżetowej.

Konkluzja

Podczas badań przeprowadzonych w Ladoux zaskoczyło nas, że droga hamowania niektórych opon zużytych do dopuszczalnego minimum była praktycznie taka sama, jak droga hamowania nowych opon. I to jest nasze główne przesłanie: głębokość bieżnika nie jest dobrym wskaźnikiem efektywności hamowania na mokrej nawierzchni – mówi Terry Gettys, Wiceprezes Badań i Rozwoju Grupy Michelin - Skoro nie wszystkie nowe opony są sobie równe pod względem osiągnięć, to co dzieje się z nimi, gdy są zużyte? Skąd konsument ma wiedzieć, czy opona, którą kupił, zachowa dostateczne osiągi przez cały okres eksploatacji? – dodaje Terry Gettys.

Poprzez inicjatywę „Prawda o używanych oponach” Michelin wzywa organizacje badawcze i konsumenckie do rozpoczęcia porównywania osiągnięć opon używanych. Tylko dzięki takim testom konsumenci będą mogli poznać prawdę o używanych oponach i w chwili zakupu mieć wiedzę dotyczącą nie tylko osiągnięć opony nowej, lecz także jej parametrów w końcowym okresie eksploatacji.

Źródło: