

Elektryczne Volkswageny na oponach koncepcyjnych Hankook

data aktualizacji: 2017.09.15



Producent opon klasy premium - firma Hankook - jest obecna na targach IAA we Frankfurcie promując [m.in.](#) opony koncepcyjne w nowych studyjnych samochodach elektrycznych Volkswagena - I.D. Crozz II. Ten czterodrzwiowy model z napędem na wszystkie koła jest pierwszym napędzany elektrycznie samochodem z segmentu CUV (crossover utility vehicle) Volkswagena, będącym połączeniem Coupé z SUV-em. Po światowej premierze w kwietniu w Szanghaju, marka prezentuje na targach IAA nowy wariant I.D. Crozz. Oprócz modeli Volkswagena I.D. i I.D. Buzz na oponach Hankook jeździ teraz również najnowsza generacja pojazdów koncernu Volkswagen.

Wraz z oponami koncepcyjnymi dla modelu I.D. Crozz II, Hankook prezentuje kolejną odsłonę innowacyjnej opony do samochodów elektrycznych przyszłości. Koncepcja kolorystyczna opony - w całości antracyt - wpisuje się w awangardowy design pojazdu. Takie zabarwienie jest możliwe dzięki specjalnej mieszance gum bieżnika i ściany bocznej, która zamiast sadzy zawiera alternatywne wypełniacze na bazie białego barwnika. Wpisana w stylistykę opony inkrustacja na ścianie bocznej wizualnie akcentuje zestrojenie felgi z oponą.

Na uwagę zasługuje fakt, że opona koncepcyjna dla modelu I.D. Crozz II, tak jak opona konwencjonalna, uzyskuje swój specjalny profil w prasie wulkanizacyjnej i dzięki temu jej produkcja może być niemal w pełni zautomatyzowana, co daje zupełnie nowe możliwości. W przypadku konwencjonalnych opon koncepcyjnych profil nadawano dotąd zwykle ręcznie, w uciążliwym procesie po wulkanizacji, w półfabrykatakach podobnych do opon gładkich. W oponie do modelu I.D. Crozz II ręcznie naniesiono tylko inkrustację na ścianie bocznej.

Wymiary opony koncepcyjnej odpowiadają rozmiarowi 245/45R21 opon konwencjonalnych (I.D.: 215/45R20, I.D. Buzz: 235/45R22). Duża w porównaniu do szerokości opony średnica zapewnia

wąski, wysoki profil, co w stosunku do powierzchni styku opony daje niższy, niż w oponach konwencjonalnych współczynnik oporu powietrza, który w połączeniu z mniejszym oporem toczenia optymalizuje efektywność energetyczną. Ponadto duża średnica zmniejsza podatność na odkształcenia i odkształcenia wsteczne, co pozytywnie wpływa na zmniejszenie oporu toczenia. Ważna dla skuteczności hamowania, trakcji i prowadzenia bocznego powierzchni styku jest stosunkowo duża pomimo niewielkiej szerokości opony, co w połączeniu z mieszanką bieżnika o dużej przyczepności zapewnia optymalną wydajność.

„Cieszymy się, że po raz kolejny udało nam się wspólnie z Volkswagenem zrealizować taki projekt. Postęp w rozwoju samochodów elektrycznych będzie zmieniać w przyszłości również wymagania w stosunku do opon. Ze względu na brak hałasu z silnika hałas toczenia będzie stawał się ważną kwestią, podobnie jak jeszcze bardziej zredukowany opór toczenia na rzecz zmniejszenia strat energii”, mówi dyplomowany inżynier Klaus Krause, dyrektor Hankook Europe Technical Center w Hanowerze. „Mimo wszystko – zaznacza Krause – również kolejne generacje opon Hankook będą, tak jak dotąd, gwarantować niezmienny, wysoki poziom bezpieczeństwa”. Dodaje też, że kolorowe opony, jak w Volkswagenach I.D., I.D. Buzz czy I.D. Crozz II, nie są co prawda obecnie towarami chodliwymi, głównie ze względu na cenę, nie muszą być jednak zarezerwowane wyłącznie dla modeli testowych: „Zdecydowanie przemawiają za nimi względy estetyczne. Podkreślają one charakter pojazdu, oferując nabywcy możliwości jego dalszej indywidualizacji. Obecne studyjne samochody elektryczne pokazują, jakie możliwości niesie przyszłość.”

Źródło: