

Producenci aut potrzebują innowacyjnych opon? Normy środowiskowe i rozwój pojazdów

data aktualizacji: 2019.04.02



- Rynek idzie w kierunku opon o bardzo wysokich parametrach jezdnych i większych rozmiarach - mówi prof. dr Burkhard Wies z firmy Continental. Fot. Piotr Łukaszewicz

Rosnące wymagania środowiskowe mają coraz większe przełożenie na branżę motoryzacyjną i oponiarską. Dlatego producenci ogumienia muszą opracowywać bardziej zaawansowane technologicznie opony, które zapewnią jak najniższy opór toczenia, a - co za tym idzie - obniżą zużycie paliwa oraz emisję spalin.

- Rynek opon idzie w kierunku opon o bardzo wysokich parametrach jezdnych i większych rozmiarach. Coraz powszechniejsze stają się także opony klasy premium, ponieważ klienci skupiają się na wysokiej jakości - mówi prof. dr Burkhard Wies z firmy Continental.

Niemiecka marka wprowadziła właśnie na rynek innowację, która odpowiada zarówno na surowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa, jak i coraz ostrzejsze normy środowiskowe.

Największy wpływ na rynek opon - podobnie jak w przypadku branży motoryzacyjnej - mają w tej chwili regulacje dotyczące emisji dwutlenku węgla, wprowadzanie na rynek samochodów elektrycznych oraz rozwój pojazdów autonomicznych. Opracowując pojazdy nowej generacji, producenci potrzebują też nowych opon o specyficznych parametrach.

- Pojazdy autonomiczne wymagają zastosowania opon z pewną dozą „inteligencji”, abyśmy mogli wiedzieć, w jakim stanie znajduje się opona. Muszą też być wyposażone w technologię umożliwiającą jazdę po przebicium i mieć solidną konstrukcję. Po drugie,

opony w samochodach autonomicznych będą mniejsze, zdolne do przenoszenia większych ciężarów, więc występuje tu trend w kierunku wyższych i węższych opon – mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes prof. dr Burkhard Wies, Vice President R&D PLT Replacement worldwide w Continental.

Również zwrot w kierunku ekologii i coraz bardziej rygorystyczne wymagania środowiskowe mają wpływ na całą branżę, ponieważ w przypadku przekroczenia ustalonych poziomów emisji dwutlenku węgla producenci samochodów muszą płacić kary. Przy tym wpływ opon na opór toczenia wciąż jest istotny i wynosi 20 proc. dla silników spalinowych i 30 proc. dla elektrycznych. Dlatego producenci ogumienia opracowują coraz bardziej zaawansowane technologicznie opony, które zapewnią jak najniższy opór toczenia, a co za tym idzie – obniżą zużycie paliwa oraz emisję spalin.

– Jeśli uda nam się poprawić ten parametr, to producenci samochodów będą mogli łatwiej spełniać nałożone na nich wymagania – podkreśla prof. dr Burkhard Wies. – Generalnie przyszłość branży oponiarskiej rysuje się w jasnych barwach. Samochody na razie nie będą latać, więc – niezależnie od tego, jakie pojawią się pojazdy i na jakiej koncepcji będą oparte: czy będzie to pojazd autonomiczny, elektryczny czy mikropojazd, potrzebne będą do niego opony. Naszym wyzwaniem jest dostarczanie doskonałej jakości opon powstałych zgodnie z bieżącą wiedzą technologiczną.

Jak ocenia prof. dr Burkhard Wies, polski rynek nie różni się zbyt wiele od niemieckiego czy innych rynków zachodnioeuropejskich.

– Rynek opon idzie w kierunku opon UHP, o bardzo wysokich parametrach jezdnych i większych rozmiarach. Coraz powszechniejsze stają się także opony klasy premium, ponieważ klienci skupiają się na wysokiej jakości – mówi prof. dr Burkhard Wies.

– W całym rynku opon sprzedawanych w Polsce ok. 20 proc. stanowią w tej chwili opony z segmentu UHP, czyli 17 cali i więcej – dodaje Dariusz Wójcik, dyrektor generalny Continental Opony Polska. – Wśród nowych aut sprzedawanych w Polsce blisko 40 proc. stanowią te, które opuszczają salony samochodowe na oponach 17, 18 cali i więcej. Wymaga to od nas zapewnienia ich dostępności i dostosowywania do tego wszystkich procesów logistycznych. Wprowadziliśmy na rynek pierwszą oponę, która jest oznaczona etykietą A/A. Jesteśmy dumni z tego produktu, dlatego że wyznacza on zupełnie nowe standardy jakości.

EcoContact™ 6 to nowa opona letnia przeznaczona dla samochodów osobowych. Model zapewnia o 20 proc. większy przebieg i o 15 proc. niższy opór toczenia w porównaniu do poprzedniczki (co przekłada się na niższe zużycie paliwa i emisję spalin), a przy tym lepszą precyzję prowadzenia oraz krótszą drogę hamowania na mokrych i suchych nawierzchniach. Oceny A/A na etykiecie UE dla opony EcoContact™ 6 oznaczają, że model osiąga najwyższą klasę pod względem efektywności paliwowej oraz hamowania na mokrej nawierzchni.

– EcoContact™ 6 to tzw. ekoopona. Kiedyś tego rodzaju opony miały dobre parametry tylko w zakresie oporu toczenia. Podjęliśmy więc wyzwanie stworzenia opony o odpowiednio niskim oporze toczenia, klasy A, czyli 6 kg na tonę, która spełniałaby również wymogi w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni i oferowałaby doskonałą żywotność w przejechanych kilometrach – mówi prof. dr Burkhard Wies.

Nowy produkt jest odpowiedzią zarówno na surowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa, jak i coraz ostrzejsze normy środowiskowe. Aby poprawić osiągi, inżynierowie marki opracowali zaawansowaną technologicznie mieszankę GreenChili 2.0, która bardziej równomiernie rozprowadza składniki chemiczne w oponie. Efektem są silniejsze wiązania między polimerami, co pozwala zapobiegać deformacji opony podczas jazdy i zmniejsza jej opór toczenia. Specjalnie zaprojektowany został również wzór bieżnika, który jest uzależniony od rozmiaru opony. Jego środkowa część składa się z trzech, czterech lub pięciu rowków obwodowych, co przekłada się na optymalną przyczepność i większe bezpieczeństwo.

- Nowy model z jednej strony utrzymuje wszystkie parametry bezpieczeństwa, które opona powinna spełniać, tzn. hamowanie na mokrej nawierzchni, a z drugiej poprawia parametry z oporem toczenia i przebiegiem. Udało nam się to, co teoretycznie wydawało się niemożliwe, tzn. wydłużyć przebieg o ponad 20 proc. przy jednoczesnym ograniczeniu oporów toczenia. Dzięki temu samochody, które zużywają tradycyjne paliwo, będą mogły to spalanie ograniczyć, a te, które używają elektrycznego napędu, będą mogły wydłużyć zasięg - dodaje Dariusz Wójcik.

Jak zauważa, sytuacja branży oponiarskiej jest uzależniona od sprzedaży nowych samochodów, a w Polsce rynek wygląda pod tym względem bardzo dobrze. W ubiegłym roku na polskim rynku zarejestrowano ponad 600 tys. nowych samochodów.

- *To przekłada się na wzrost sprzedaży opon zarówno w kategorii aut osobowych, jak i aut dostawczych. Sprzedaż nowych samochodów, a wśród nich klasa premium, rośnie szybciej, bo jest to wzrost powyżej 12 proc. i przekłada się to również na strukturę rynku opon sprzedawanych w Polsce* - mówi Dariusz Wójcik.

Źródło: