

Te uszkodzenia dyskwalifikują opony

data aktualizacji: 2019.06.10



Od rozmiaru uszkodzenia i jego umiejscowienia zależy metoda, którą można zastosować. Dlatego naprawę zaczynamy od zlokalizowania i pomiaru uszkodzenia. Fot. Piotr Łukaszewicz

- Absolutnie nie naprawiamy opon z uszkodzeniami w pobliżu stopki. Nie naprawiamy tzw. separacji butylu, czyli popularnego bąbla, który pojawia się na ścianie bocznej. Opona, która przez długi czas jeździła na niskim ciśnieniu bądź zupełnie bez powietrza, również powinna trafić do utylizacji, a nie ponownie na felgę - mówi nam Paweł Surdyk, kierownik serwisu w firmie Świstowski, który prowadzi szkolenia z naprawy i wymiany ogumienia.

Nie należy naprawiać opon z uszkodzeniami chemicznymi, a więc powstałymi wskutek kontaktu z preparatami tego typu czy olejami. Chemikalia niszczą nieodwracalnie strukturę gumy. Na stół wulkanizatora nie powinna też trafić opona z uszkodzonymi lub rozerwanymi drutami - naprawy po takim uszkodzeniu to bardzo duże ryzyko eksplozji opony podczas późniejszego użytkowania.

Limity napraw

Trzeba też pamiętać o limicie napraw - dla opon osobowych to trzy naprawy, a dla ciężarowych cztery. Jeżeli w bliskim sąsiedztwie naprawionego uszkodzenia pojawi się kolejne, niespełniające zalecanej odległości - również należy zrezygnować z naprawy. Podobnie po stwierdzeniu oznak siatki starzeniowej opony. Oponę z użytkowania dyskwalifikują też rozległe pęknięcia gumy dochodzące do karkasu w strefie czołowej, barkowej lub bocznej, które nie spełniają warunków opisanych w tabeli doboru wkładów.

- Na pytanie o to, jak wielkie uszkodzenia można naprawiać, nie ma jednoznacznej odpowiedzi. O tym decydują producenci danych materiałów naprawczych. Dlatego obowiązkowym elementem wyposażenia każdego serwisu wulkanizacyjnego muszą być tabele doboru wkładów - dodaje Paweł Surdyk.

Źródło: