

MICHELIN za testowaniem opon, które osiągnęły dopuszczalny prawem poziom bieżnika

data aktualizacji: 2019.07.23



Wielu producentów projektuje opony zapewniające bezpieczeństwo do dopuszczalnego prawem poziomu bieżnika, czyli 1,6 mm. Zatem nic nie stoi na przeszkodzie, aby poprzez wprowadzenie nowych testów zmniejszyć obecność na rynku opon, których skuteczność hamowania maleje drastycznie wraz ze zużywaniem się bieżnika. Firma Michelin przedstawiła w Wiedniu strategię długotrwałych osiągnięć - LLP (ang. Long Lasting Performance).

Czytaj także:

[Czasem zużyta opona ma lepsze osiągi niż nowa. Oto testy opon używanych \[FILM\]](#)

Obecnie niezależne instytucje testują opony nowe, nie ma natomiast przepisów jasno określających osiągi, jakie powinny zapewniać opony zużyte do dopuszczalnego prawem poziomu. Ten brak regulacji może skłaniać niektórych kierowców do przedwczesnego demontażu opon.

Dwa najczęstsze pytania kierowców dotyczące opon to:

- Czy stan moich opon gwarantuje bezpieczeństwo?
- Kiedy należy zmienić opony zanim przestaną zapewniać bezpieczeństwo?

Bez testów opon, które osiągnęły dopuszczalny poziom zużycia, nie jesteśmy w stanie odpowiedzieć na te pytania. Niestety większość producentów ogumienia, samochodów i organizacji konsumenckich skupia się wyłącznie na wynikach testów opon nowych. Tymczasem proces zużywania się ogumienia zaczyna się już od pierwszych przejechanych kilometrów, a im większe zużycie opony, tym większe zmiany jej osiągnięć. Rankingi osiągnięć nowych opon nie powiedzą nam, jak wraz z użytkowaniem będą się zmieniać parametry ogumienia. Aby poznać rzeczywiste możliwości opon, które osiągnęły maksymalny poziom zużycia, należy poddać je testom.

Warto zauważyć, że wraz ze zużywaniem się opon, niektóre parametry, takie jak hamowanie na suchej nawierzchni czy opór toczenia, zmieniają się na plus. Parametrem osiągnięć, który ma największe znaczenie dla bezpieczeństwa, jest przyczepność na mokrej nawierzchni. To właśnie ona w największym stopniu pogarsza się wraz ze zużywaniem się opony. Dlatego należy systematycznie testować opony właśnie pod tym kątem.

DUŻA RÓŻNICA

Bezpieczeństwo: droga hamowania na mokrej nawierzchni opony, której zużycie osiągnęło dopuszczalny poziom, może być krótsza o 3,4 m od drogi hamowania opony nowej*!

**Test przeprowadzono we wrześniu 2018 r. na torze w Papenburgu (Niemcy) w obecności niezależnych obserwatorów, którzy potwierdzili prawidłowość przebiegu procedury badawczej.*

Michelin popiera najnowsze zmiany wprowadzone przez ONZ i UE

Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych powołała grupę roboczą, której zadaniem będzie opracowanie procedury badawczej do testowania skuteczności hamowania na mokrej nawierzchni opon, które osiągnęły dopuszczalny poziom zużycia wraz z określeniem wartości referencyjnych i minimalnych osiągnięć. W marcu br. także instytucje europejskie przyjęły propozycję poprawki do rozporządzenia Komisji Europejskiej w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów (ang. General Safety Regulation, GSR). Zmienione rozporządzenie ma wejść w życie jesienią tego roku.

W opinii Michelin testowanie opon nowych powinno się rozszerzyć pod kątem oporu toczenia i poziomu hałasu, ponieważ te parametry osiągnięć poprawiają się wraz ze zużywaniem się ogumienia.

Jak testuje się nowe opony?

Nowe opony poddaje się testom hamowania na mokrej nawierzchni z pomiarem drogi hamowania przy prędkości od 80 do 20 km/h na standardowej nawierzchni drogowej z warstwą wody o grubości 1 mm. Inne szczegółowo opisane parametry badawcze uwzględniają [m.in.](https://m.in) współczynnik tarcia podłoża czy temperaturę otoczenia.

Dlaczego Michelin popiera propozycję, aby ten sam test zastosować również do opon, które osiągnęły dopuszczalny poziom zużycia.

Dwa najważniejsze powody, dla których Michelin uważa ten test za najodpowiedniejszy sposób pomiaru, to:

- Test hamowania stosuje się do ustalenia wymaganego przepisami progu bezpieczeństwa dla opon nowych;

- Test jest uznawany przez ekspertów i specjalistów od opon ([m.in.](#) producentów i dystrybutorów opon, stowarzyszenia konsumenckie). Ponadto odzwierciedla on rzeczywiste warunki drogowe: prędkość przed hamowaniem (80 km/h), grubość warstwy wody (max. 1 mm)

Te dwa parametry doskonale oddają rzeczywiste warunki drogowe:

- Grubość warstwy wody

Może się wydawać, że 1 milimetr wody na drodze to niewiele... Na przykład w Niemczech 99% warunków drogowych to drogi suche, wilgotne lub mokre z warstwą wody o grubości mniejszej niż 1 mm.[\[1\]](#)

Ponadto podczas dużych opadów, gdy widoczność na drodze się pogarsza, kierowcy znacznie ograniczają prędkość, nawet o 15-40 km/h w zależności od intensywności opadów.[\[2\]](#)

Dane pokrywają się z wynikami niedawnych badań przeprowadzonych przez VUFO (Katedra Akcydentologii Uniwersytetu w Dreźnie) w Niemczech, z których wynika, że aquaplaning jest przyczyną zaledwie 1 wypadku na 1000: <https://vufo.de/en/forschung-und-entwicklung/forschungsfeld-reifenfahrbahn/>

- Prędkość 80km/h

Z danych zebranych podczas prowadzonego w Niemczech projektu GIDAS (German In-Depth Accident Study) badającego przyczyny wypadków drogowych wynika, że w 90 proc. przypadków prędkość, z jaką jechał pojazd przed wypadkiem (np. przed wciśnięciem hamulca lub przed blokadą układu kierowniczego), była mniejsza niż 80 km/h[\[3\]](#).

W Niemczech około 65 proc. wypadków ma miejsce w obszarach miejskich, a tylko 10 proc. na autostradach[\[4\]](#). Ten trend w skali globalnej będzie przybierać na sile wraz z coraz bardziej dynamicznym rozwojem aglomeracji miejskich.

Trzy główne powody, które uzasadniają trafność strategii długotrwałych osiągnięć Michelin:

1. Zwiększenie bezpieczeństwa konsumentów poprzez dostarczenie im właściwych informacji o osiągnięciach opon nowych i opon, które osiągnęły dopuszczalny poziom zużycia. Wymóg informowania konsumenta o osiągnięciach opon jest uzasadniony tym bardziej, że osiągi opon wraz z ich zużywaniem zależą od materiałów i technologii zastosowanych przez producenta.

Michelin inwestuje rocznie 600 milionów euro w badania i rozwój. Firma zatrudnia ponad 6 tysięcy specjalistów, którzy projektują rzeźby bieżników opon i opracowują zaawansowane technologicznie materiały. W ten sposób Michelin angażuje się w podnoszenie bezpieczeństwa klientów i ochronę środowiska.

2. Ograniczenie oddziaływania branży oponiarskiej na środowisko. Dzięki wydłużeniu czasu eksploatacji ogumienia możliwe jest ograniczenie produkcji o 128 milionów opon rocznie w samej Europie i wraz z tym ograniczenie emisji CO₂ o ok. 6,6 mln ton[\[5\]](#).

3. Podnoszenie siły nabywczej konsumentów. Dzięki ograniczeniu wydatków na przedwczesną wymianę opon oszczędności europejskich kierowców mogą wynieść nawet 6,9 mld euro rocznie[\[6\]](#).

Źródło: