

Dobre opony? Można oszczędzić nawet 5000 litrów paliwa rocznie

data aktualizacji: 2022.11.08



Firmy spedycyjne, które prowadzą odpowiedzialną politykę zakupową wiedzą, że zakup opon to inwestycja. W końcu mają one wpływ na 45% wszystkich kosztów operacyjnych firmy. Mimo, że opony markowe w momencie zakupu są droższe, okazują się bardziej opłacalne w całym okresie eksploatacji od opon klasy średniej, budżetowej, a już szczególnie tzw. egzotycznych marek.

Ogumienie renomowanych producentów posiada najwięcej rozwiązań technologicznych, które zapewniają produktowi finalnemu cechy mające ogromne znaczenie dla przewoźników – oszczędność paliwa, trwałość, bezpieczeństwo czy możliwość przedłużenia życia opony za pomocą ich pogłębiania i bieżnikowania. Tak, „żyć” – bo najlepsze opony ciężarowe premium można pogłębiać i bieżnikować, dzięki czemu mają nawet do czterech żyć w okresie eksploatacji.

Pamiętajmy, że w transporcie drogowym na pokonanie oporów toczenia przypada 30% paliwa. Zastosowanie w ciężarówkach opon o obniżonych oporach toczenia pozwala na oszczędność ponad 2 litrów paliwa na 100 km, czyli średnio niemal 5000 litrów rocznie. Ponadto przy odpowiednim utrzymaniu takich opon można na nich przejechać nawet 600-800 tys. km – stosując kolejno pogłębianie bieżnika, bieżnikowanie i pogłębianie po bieżnikowaniu.

- W transporcie liczy się opłacalność i pewność dostaw, dotyczy to także opon. Choć opony w branży transportowej generują ok. 3-5% kosztów, to jednak wpływają one nawet na 45% kosztów operacyjnych firmy, takich jak paliwo, serwis zwieszenia, koszty części zamiennych, a także kary umowne za opóźnienia dostaw. Dlatego jakość opon i ich serwisu ma takie znaczenie – zarówno dla biznesu, jak też dla bezpieczeństwa kierowców i samych zestawów oraz transportowanych towarów – zwraca uwagę Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO).

Jak więc wybrać odpowiednie opony? Jak wydłużyć ich żywotność?

W oponach markowych – klasy premium – zostały zastosowane wszystkie najlepsze technologie, które są dostępne w danym koncernie oponiarskim, by oferowały jak najlepsze osiągi w wielu parametrach. W oponach marek klasy średniej tych rozwiązań technologicznych będzie mniej, a ich osiągi będą na dobrym poziomie tylko w kilku parametrach – kosztem innych. W najtańszych oponach budżetowych stosuje się jedynie podstawowe technologie, więc nie będą one miały takich walorów jak krótka droga hamowania, trwałość czy energooszczędność. Są jeszcze opony klasy poniżej budżetowej, tzw. egzotycznych marek, których jedynym walorem jest niska cena. Nie mają jednak często nawet podstawowej powtarzalności jakościowej, są uboższe o część warstw, przez co dużo szybciej się zużywają, a ich karkasy są dużo słabsze.

- Nie ma możliwości wyprodukowania wytrzymałego karkasu i energooszczędnego bieżnika z tanich surowców i tanimi metodami produkcji. Nie może być mowy o bezpiecznym bieżnikowaniu takich opon – zużyte nadają się już tylko do utylizacji, a w końcowym rozrachunku generują więcej kosztów dla firm niż opony markowe – dodaje Piotr Sarnecki.

Tylko opony ciężarowe klasy premium mają dostatecznie mocny karkas, by móc zostać poddane bieżnikowaniu – czyli procesowi nałożenia nowej warstwy bieżnika w miejsce zużytego bieżnika. Taki sposób wydłużania przebiegów opony jest odpowiedzialny z punktu widzenia kosztów prowadzenia biznesu przewozowego i zrównoważonego rozwoju, a w bezpośredni sposób przekłada się na oszczędności przedsiębiorców.

- Bieżnikowanie nie jest jedynym rozwiązaniem opłacalnym z punktu widzenia firm flotowym. Czynność tak prosta i rutynowa, jaką jest dbanie o odpowiedni poziom ciśnienia w oponach, pomaga zmniejszyć zużycie paliwa nawet o 0,3 l na 100 km i zapewnić równomierne ścieranie się bieżnika we wszystkich oponach. Przy kilkunastu zestawach w firmie to przynosi wymierne korzyści finansowe. Ponadto, aby zapobiec szybszemu zużyciu elementów zawieszenia pojazdu, należy pamiętać również o wyważeniu kół – podkreśla Sarnecki.

Fot. PZPO

Źródło: