

Do elektrycznych i hybrydowych

data aktualizacji: 2023.05.23



Samochody hybrydowe są już powszechne, na drogach przybywa także pojazdów elektrycznych. Jakich opon wymagają takie auta? Trochę mocniejszych niż te do aut spalinowych z analogicznych segmentów. Chodzi o większą masę aut elektrycznych i hybrydowych, dochodzącą do ponad 2 ton, a nawet więcej w większych modelach. Dlatego przy zachowaniu takich samych rozmiarów opony muszą mieć większą wytrzymałość warstw wewnętrznych, aby sprostać temu wyzwaniu. Wynika stąd powszechne użycie w tych samochodach opon z indeksem XL (o zwiększonej nośności) i coraz częściej także z nowym indeksem HL (o wysokiej nośności).

Dobrze dobrane, porządne opony w samochodach elektrycznych pozwalają zaoszczędzić kilkanaście procent zasięgu. Te najlepsze są nie tylko oszczędne, zapewniają też najwyższe bezpieczeństwo i komfort. Można to poznać, kiedy na etykiecie są wartości AAA w efektywności energetycznej, drodze hamowania na mokrej nawierzchni i głośności zewnętrznej.

– Opony do pojazdów elektrycznych powinny maksymalnie wspierać ich zasięg bez utraty parametrów bezpieczeństwa. Stąd do elektryków przeznaczone są najnowsze mieszanki bieżników, które pozwalają na ich większe zasięgi, a jednocześnie spełniają z nawiązką wymagania dotyczące bezpieczeństwa jazdy. Dlatego w przypadku samochodów elektrycznych na rynku dominują opony marek premium. To w nich bowiem zgromadzono wszystkie technologie dostępne w danych koncernach – mówi Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO).

Opony do samochodów spalinowych i elektrycznych pod względem budowy, użytej mieszanki i innych parametrów technicznych różnią się zarówno z zewnątrz, jak i budową wewnętrzną. Ich

bieżniki oprócz wysokiego poziomu bezpieczeństwa muszą lepiej radzić sobie z zasięgiem. A są to pozornie sprzeczne parametry. Dużą sztuką jest skonstruowanie opon, które godzą te przeciwstawne wymagania. Wewnątrz z kolei takie opony muszą mieć mocniejsze warstwy opasania, które wzmacniają ściany boczne oraz przenoszą większą masę i momenty obrotowe dostępne praktycznie od najmniejszych obrotów.

Właściwy montaż opon do EV jest kluczowy

Opony do elektryków z racji wzmocnionej konstrukcji montuje się nieco inaczej. Wymagana jest większa ostrożność przy procedurach demontażu i montażu oraz jeszcze dokładniejsze przestrzeganie standardów przechowywania. Są one jeszcze bardziej podatne na czynniki niszczące. Do serwisowania takich opon potrzebne są dodatkowe kompetencje. Wyższa nośność tych opon powoduje konieczność stosowania dodatkowych elementów montażownic. Wąskie i ze stosunkowo wysoką ścianą boczną są sztywniejsze, więc trudniejsze w montażu w stosunku do opon „tradycyjnych”. Konieczność przenoszenia wysokich momentów – start, hamowanie z niskim punktem ciężkości pojazdu, obciąża stopki tych opon, powoduje to, że muszą być mocniejsze, co oznacza dodatkowe wymagania w czasie montażu/demontażu i pompowania. Minimalne wyposażenie to montażownice z ramionami pomocniczymi i rolkami. Nie da się tych opon bezpiecznie dla ich konstrukcji montować na siłę na prostych montażownicach. Optymalnie jednak, biorąc pod uwagę zarówno jakość montażu, wydajność, jak i zdrowie pracowników w średniej i dłuższej perspektywie, zalecamy montażownice bezłyżkowe z podnośnikami.

Oferować więcej niż tylko opony

- Akademia Oponiarska powstała z potrzeby, jaką mieli członkowie PZPO. Te szkolenia są już realizowane nie tylko dla indywidualnych serwisów, ale także dla sieci. Zainteresowanie naszymi szkoleniami rośnie z tygodnia na tydzień. I nie tylko firmowe sieci serwisowe chcą w nich uczestniczyć, swój udział zapowiadają także szefowie sieci niezależnych – te kursy są również dla nich. Chcemy pokazać serwisom, że można działać szerzej, oferować więcej niż tylko opony. Oczywiście trzeba to zrobić w prosty, spójny sposób. Chcemy nauczyć załogi serwisów nie tylko prawidłowej obsługi kół, ale także dostrzegania tego, co dzieje się z zawieszeniem i mechaniką w jego pobliżu. To szansa na budowanie trwalszych więzi pomiędzy klientami a firmami oraz możliwość dodatkowego zarobku – tłumaczy Piotr Sarnecki.

Dodatkowo dzięki współpracy PZPO z Akademią Praktycznych Umiejętności powstały wyczekiwane przez rynek szkolenia z obsługi samochodów elektrycznych i hybryd – praca z wysokimi napięciami oraz układami 48 V.

Wszystkie szkolenia Akademii Oponiarskiej odbywają się w nowoczesnym, klimatyzowanym budynku z doskonale wyposażonymi salami treningowymi, z nowoczesnymi wyważarkami, montażownicami, stanowiskami do naprawy opon, sprzętem do obsługi czujników ciśnienia oraz podnośnikiem, w tym dla motocykli, a także salą szkoleń teoretycznych. Jest to pierwszy w Polsce niezależny ośrodek szkoleniowy branży oponiarskiej, który umożliwia planowe kursy dla serwisantów opon oraz zdobycie odpowiednich kwalifikacji. Także ośrodek szkoleniowy Akademii Praktycznych Umiejętności w Międzychodzie pod Poznaniem to nowoczesne zaplecze dla szkoleń z obsługi mechanicznej pojazdów.

Do grup szkoleniowych można zapisywać się na stronie akademiaoponiarska.pl.

- Usługa oponiarska musi być profesjonalna, tak samo jak naprawy i przeglądy innych elementów samochodu. Współpracujemy też ze stacjami ASO, aby nie tylko mechanika była wykonywana na wysokim poziomie, ale także koła były obsługiwane równie profesjonalnie. Chodzi o to, aby klient widział, że usługa oponiarska jest wykonana na najwyższym poziomie. Żeby nie wożono kół do serwisu obok, o czym klient nie wie, że tak się stało. Ryzyko doprowadzenia do katastrofy w ruchu drogowym jest dużo wyższe niż w przypadku innych usług związanych z naprawą czy serwisowaniem auta – wyjaśnia Ryszard Marcinkowski, główny trener w Akademii Oponiarskiej PZPO.

Więcej na:
pzpo.org.pl
akademiaoponiarska.pl
certyfikatoponiarski.pl
oponymajamoc.pl

Źródło: