

ŚWIAT OPON

SEZON WIOSNA 2016

1(19)/2016 ISSN 2449-6936

MAGAZYN
BRANŻY
OPONIARSKIEJ

10 tys. km w trasie
– demobus Apollo
odwiedził polskie
gospodarstwa
str. 34

Rośnie
zainteresowanie
produktem
bieżnikowanym
str. 60

Procedury
przy diagnozie
czujników
ciśnienia TPMS
str. 84

Skąd się biorą
drgania
kierownicy?
str. 91

Producenci
opon w Polsce
rosną w siłę
str. 24





Any condition. One passion.



GEOLANDAR

YOKOHAMA

www.yokohama-online.pl

ITR CEE Sp. z o.o.
Autoryzowany dystrybutor opon YOKOHAMA

Al. Jerozolimskie 65/79
00-697 Warszawa

Tel.: +48 22 292 83 30 Fax: +48 22 292 83 45
info@itr-cee.com / www.facebook.com/yokohamapolska

ŚWIAT OPON

magazyn branży oponiarskiej

DYREKTOR:

Sebastian Klauz
tel. 58 777 01 25
sebastian.klauz@goldman.pl

REDAKTOR NACZELNY:

Mirosław Giećewicz
tel. 58 777 01 25
miroslaw.gieciewicz@warsztat.pl

DZIENNIKARZE:

Krzysztof Dulny
tel. 58 777 01 25 wew. 306
krzysztof.dulny@warsztat.pl

Rafał Dobrowolski
rafal.dobrowolski@warsztat.pl

Artur Ostaszewski
artur.ostaszewski@warsztat.pl

Grzegorz Teperek
grzegorz.tepererek@warsztat.pl

REKLAMA:

Piotr Szponar
tel. 58 777 01 25 wew. 309
piotr.szponar@warsztat.pl

Mariusz Kilian
tel. 58 777 01 25 wew. 305
mariusz.kilian@warsztat.pl

Magdalena Bielawska
tel. 58 777 01 25 wew. 321
magdalena.bielawska@warsztat.pl

Ewa Hampel
ewa.hampel@warsztat.pl

STUDIO GRAFICZNE:

Arkadiusz Grzesiński
tel. 58 777 01 25 wew. 320

KOREKTA:

Bernadeta Stępień

KOLPORTAŻ I PRENUMERATA:

Dariusz Szoltun
tel. 58 777 01 25 wew. 308
dariusz.szoltun@warsztat.pl

WYDAWCA:



REDAKCJA I BIURO REKLAMY:
ul. Armii Krajowej 86, 83-110 Tczew
tel./faks 58 777 01 25
redakcja@warsztat.pl

SKŁAD I ŁAMANIE:

Anna Kałdus

OKŁADKA:

Foto: Nokian

Redakcja nie odpowiada za treść reklam, ogłoszeń i tekstów sponsorowanych.

NOWOCZESNY
warsztat
OGÓLNOPOLSKI MIESIĘCZNIK DLA FACHOWCÓW BRANŻY MOTORYZACYJNEJ

MIESIĘCZNIK WSPIERAJĄCY

McLaren Technology Centre, Woking, Wielka Brytania



Drodzy Czytelnicy!

Witamy serdecznie w wiosennym wydaniu „Świata Opon”, którym rozpoczynamy sezon w branży oponiarskiej. Startujemy z „piskiem”, relacjonując dla Państwa wiele wydarzeń branżowych. Marzec to m.in. czas premier nowych opon. Sporo z nich mogliśmy przetestować podczas redakcyjnych wyjazdów. Tylko w marcu sprawdziliśmy ogumienie Nokian WR A4 w Centrum Testowym Ivalo w Finlandii oraz GT Radial SportActive na torze Ascari w Hiszpanii. Ponadto prezentujemy relacje z kilku imprez targowych, a także po raz kolejny z wyjazdowej trasy demobusa Apollo, który w czasie tegorocznego „rajdu” odwiedził blisko 150 gospodarstw i przedsiębiorstw w naszym kraju.

Polska branża oponiarska prze do przodu z impetem. W 2015 roku firmy zrzeszone w Polskim Związku Przemysłu Oponiarskiego wydały na rozwój w naszym kraju prawie 319 mln zł – możemy przeczytać w oficjalnym komunikacie tej organizacji. Działające w Polsce fabryki producentów opon należą do najlepszych w Europie. Aby pokazać Państwu ich skalę, rozpoczęliśmy nowy cykl artykułów, w ramach którego odwiedzamy polskie fabryki opon. Zaczęliśmy od zakładu Michelin w Olsztynie.

To wydanie jest specjalną edycją przygotowaną m.in. na Targi Techniki Motoryzacyjnej w Poznaniu. Organizujemy tam na naszym stoisku „Strefę TPMS”. W ciągu 4 dni odbędzie się aż 15 wykładów na wciąż ważny temat w branży, jakim są kompleksowe rozwiązania dla warsztatów z zakresu TPMS.

Przypominamy o 2. Międzynarodowych Targach Opon i Gumy w Kielcach, których jesteśmy głównym patronem. Już teraz warto podjąć decyzję o uczestnictwie w tej imprezie. Zapraszamy ponadto na 2. Forum Oponiarskie (odbędzie się podczas targów), które tworzymy wspólnie z Targami Kielce.

Mirosław Giećewicz | redaktor naczelny

Milej lektury



Camso SL R4 (dawniej Solideal Backhoe SL R4)

To opona z wysokim bieżnikiem trakcyjnym do koparkoładowarek i nośników teleskopowych, zapewniająca bardzo dobry uciąg i doskonałą przyczepność w terenie. Trójstopniowa (schodkowa) budowa łopatek bieżnika gwarantuje doskonałe samooczyszczanie się opony. Ogumienie świetnie sprawdza się na nawierzchniach utwardzonych, co jest niezwykle istotne w polskich warunkach pracy dla tego typu maszyn. Wzmocniony karkas i specjalna mieszanka z naturalnego kauczuku zapewniają doskonałą wytrzymałość na zużycie oraz odporność na przebicia i uszkodzenia mechaniczne zarówno czoła, jak i boku opony. Specjalnie zaprojektowana górna krawędź stopki wpływa na ochronę rantu obręczy felgi.

Solideal Hauler LT (grupa Camso)

Wzmocniony karkas i mocno zabudowany bieżnik, płaski profil czoła opony oraz ochrona ścian bocznych (trzy razy grubsza warstwa gumy) sprawiają, że opona pozostaje najbardziej wytrzymałą obecnie na rynku diagonalną, pneumatyczną oponą przemysłową. Ogumienie gwarantuje optymalną wydajność i długi czas użytkowania przy pracy w najcięższych warunkach, na podłożach o dużej chropowatości, takich jak asfalt, beton i kostka brukowa. Występuje w szerokiej gamie rozmiarów oraz w wersji do wózków widłowych, portowych i innych pojazdów przemysłowych, co pozwala dobrać odpowiednią oponę do indywidualnych potrzeb.

Zalety:

- zaprojektowana tak, by zapewnić najdłuższy możliwy czas pracy przy najmniejszej liczbie przestojów,
- kompleksowa i maksymalna ochrona przed uszkodzeniami,
- niezwykle wytrzymała pneumatyczna opona przemysłowa, charakteryzująca się wysoką jakością,
- mieszanka na bazie kauczuku naturalnego zapewnia lepszą przyczepność i odporność na rozrywanie.



Fot.: GPC w Autosanie

Czujnik TPMS UNI Sensor® 3. generacji

Większość warsztatów rozpoczynających pracę z TPMS, przy wyborze sprzętu do diagnozy tych systemów, poszukuje właściwego urządzenia. Nie zapominajmy jednak, że to czujnik jest składową, która generuje dla warsztatu największy zysk, i to jego zalety powinniśmy szczególnie brać pod uwagę. Polski rynek stworzył już dość bogatą ofertę w tym zakresie.



Czym kierować się zatem przy wyborze urządzenia? Przedstawiamy cechy najlepszych czujników TPMS:

- największe pokrycie aut przy wykorzystaniu jednego czujnika,
- możliwość korzystania z darmowych aktualizacji,
- programowalność czujnika – możliwość zaprogramowania czujnika jako duplikatu bądź zamiennika,
- możliwość przeprogramowania już aktywnego czujnika,
- możliwość programowania przewodowego i bezprzewodowego,
- żywotność baterii,
- moment aktywacji baterii czujnika (najlepiej dopiero po jego aktywacji),
- możliwość ustawienia kąta przylegania zaworu czujnika do felgi,

- możliwość wymiany samego zaworu bez potrzeby wymiany całego czujnika,
- odpowiedni materiał, z jakiego wykonany jest zawór (najlepiej, jeśli jest anodowany).

Wszystkie powyższe warunki niezaprzeczalnie spełnia najnowszy produkt marki CUB wprowadzony do sprzedaży przez Global Traders – uniwersalny programowalny czujnik TPMS UNI Sensor® trzeciej generacji. Nowy sensor można zaprogramować do około 95-98% aut dostępnych na rynku, wyposażonych w system TPMS. Czujniki UNI Sensor® mogą być zamiennikami dla uszkodzonych lub niedziałających oryginalnych czujników bez potrzeby przeprogramowania komputera w aucie. Mogą być użyte w drugim zestawie kół

i będą zachowywały się jak czujniki oryginalne. Sensory można zaprogramować jako zamienniki, które będą pasowały do podanego modelu auta, jednakże będą miały inny numer ID. Można również wykonać duplikat oryginalnego czujnika przy użyciu tego samego ID. Trzecia generacja pozwala na przewodowe oraz bezprzewodowe programowanie czujnika. Dzięki jednemu uniwersalnemu sensorowi można zaoszczędzić czas, gdyż może być zaprogramowany do większości aut na rynku, i miejsce w warsztacie, które należałoby przeznaczyć na różnego rodzaju czujniki oryginalne.

Autobusy Autosan z systemem CPC

System monitorowania ciśnienia i temperatury w oponach – ContiPressureCheck™ Continental VDO – będzie montowany jako dodatkowe wyposażenie we wszystkich modelach autobusów marki Autosan. Polski producent autobusów z ponad 180-letnią tradycją, doceniła najwyższą jakość rozwiązania systemu ContiPressureCheck™, rekomendując go jako dodatkowe wyposażenie montowane we wszystkich produkowanych pojazdach. Informacje o ciśnieniu i temperaturze opon prezentowane są na wyświetlaczu deski rozdzielczej autobusu. Projekt ten jest efektem współpracy firmy Autosan z Drabpolem, który jest odpowiedzialny w Polsce za system ContiPressureCheck™.



Na mokre lato

Precision ACE2 to opony letnie, które sprawdzają się nawet w najtrudniejszych warunkach pogodowych i sytuacjach krytycznych. Potwierdzeniem wysokiej jakości tego modelu jest certyfikat TÜV Mark Qualification, który został mu przyznany.

Możliwie najwyższa przyczepność oraz hamowanie na mokrej nawierzchni to dla producenta tych opon priorytety. Zastosowaną w oponie mieszankę bieżnika cechuje optymalny balans między trakcją na mokrej i suchej nawierzchni. Dzięki temu opona prawidłowo zachowuje się podczas hamowania w najtrudniejszych warunkach drogowych. Warto zwrócić uwagę również na dużą oszczędność paliwa i zmniejszone opory toczenia. Wzór bieżnika charakteryzuje się czterema podłużnymi rowkami z rozszerzonym konturem, które są w stanie odprowadzać duże ilości wody, a w rezultacie znacznie ograniczyć ryzyko aquaplaningu (ułatwiając dodatkowo oczyszczanie opon z kamieni). Oprócz wysokich parametrów bezpieczeństwa na mokrej nawierzchni opona posiada ponadto dobre właściwości jezdne, jest trwała i komfortowa.

Opona dostępna jest w hurtowni Latex:
www.latexopony.pl

Terra Force-R w kwietniu 2016 roku

Nowa opona radialna Terra Force-R została stworzona do motocykli Maxi Enduro i Trail. Przeznaczona jest do jazdy po drogach (90%) i po terenie nieutwardzonym (10%). Terra Force-R jest idealnym wyborem dla kierowców używających motocykla na co dzień, jak również dla tych, którzy lubią długie jazdy w towarzystwie pasażera i z założonym bagażem. Celem Mitasa jest to, aby obu grupom kierowców zaoferować bezpieczną, dynamiczną oponę. Ogumienie Terra Force-R firmy Mitas będzie dostępne od kwietnia 2016 roku. – *Terra Force-R jest doskonałym wyborem dla kierowców motocykli przeznaczonych do podróży z przygodami – stwierdza Ksenija Bitenc, dyrektorka Mitas Moto. – Ta radialna opona jest odpowiednia do jazdy po drogach i w terenie, jednak jej przeznaczenie jest bardziej drogowe. Opona gwarantuje doskonałą siłę napędową zarówno na mokrej, jak i na suchej nawierzchni. Jest wyjątkowo efektywna w łatwiejszym terenie nieutwardzonym.*



Nowy wiceprezes firmy Hankook

Hankook, producent opon klasy premium, ogłosił, że Inho Choi został mianowany na stanowisko wiceprezesa ds. Europy Północnej i Środkowej oraz krajów WNP. Swoje obowiązki będzie pełnił w biurze firmy Hankook Tire Polska w Warszawie. Dzięki ponad dwudziestoletniemu doświadczeniu w pracy w przemyśle oponiarskim i obszernej wiedzy z zakresu sprzedaży i marketingu Inho Choi będzie kontynuował dynamiczny rozwój firmy Hankook w Europie Północnej i Środkowej. Jego poprzednik, Chang-Won Park, który zarządzał regionem w latach 2013-2016, będzie natomiast kierował ogólnosiwiatową sprzedażą oryginalnego wyposażenia. Inho Choi rozpoczął pracę w firmie Hankook w 1995 roku, dołączając do zespołu ds. sprzedaży zagranicznej w centrali przedsiębiorstwa w Korei. Przed objęciem obecnego stanowiska w regionie Europy Północnej i Środkowej pełnił różne obowiązki kierownicze w zespole ds. sprzedaży zagranicznej w Chinach i Turcji. Sprawował także funkcję dyrektora zarządzającego w Meksyku.



Opona do pojazdów autonomicznych

Goodyear przedstawił swoją wizję opon, które mogą być stosowane w pojazdach autonomicznych wczesnych generacji. Koncepcyjna opona IntelliGrip wyposażona została w liczne czujniki, których głównym zadaniem będzie wspieranie systemów kontroli takich pojazdów.

Auta autonomiczne wykorzystują sygnały wysyłane przez inne pojazdy, kierowców, pieszych i inteligentne systemy miejskie. Jedną z kluczowych ról w procesie wymiany informacji będą odgrywać właśnie opony takie jak zaprezentowana niedawno IntelliGrip. Model ten, dzięki zaawansowanym czujnikom i specjalnie zaprojektowanemu bieżnikowi, potrafi rozpoznać warunki pogodowe i drogowe, w tym nawierzchnię. Wykorzystuje również zaawansowaną technologię aktywnego zużycia bieżnika, opartą na zaprojektowanym przez Goodyeara systemie czujników monitorujących stan ogumienia i ciśnienia w oponach. Uzyskane w ten sposób dane umożliwiają analizę stanu zarówno opon, jak i całego pojazdu. Inżynierowie opracowali specjalne algorytmy, które – aby lepiej ocenić stan ogumienia, a przez to optymalizować autonomiczne systemy kontroli samochodu – uwzględniają takie czynniki jak ciśnienie powietrza i temperatura. Czujniki komunikują się z centralnym komputerem pojazdu. Gdy ogumienie wykryje mokrą lub śliską nawierzchnię, autonomiczne auto dostosuje prędkość do sytuacji na drodze. System ma pomóc również skrócić drogę hamowania, zapewnić lepsze prowadzenie w zakrętach, większą stabilność, a nawet wspierać działanie systemów zapobiegania kolizjom.



Nowy wzór bieżnika Mitas ERD-45

Mitas wprowadził na rynek nową oponę ERD-45 18.00R33 przeznaczoną do pojazdów sztywnoramowych. Wzór bieżnika jest zaprojektowany do kamienistego terenu, ma także świetną trakcję. Co więcej, bok opony ERD-45 jest wzmocniony tak, żeby wytrzymał możliwe uszkodzenie w czasie pracy w cięższych warunkach. Mitas prezentuje oponę ERD-45 18.00R33 jako pierwszy rozmiar do pojazdów sztywnoramowych w swojej ofercie w segmencie opon Earthmover. Nowość będzie dostępna na rynku w maju 2016 roku, firma planuje rozbudować ofertę serii ERD-45 o trzy nowe rozmiary. Opona ERD-45 posiada zupełnie nowy wzór bieżnika i uzupełnia istniejące już serie: ERD-20, ERD-30 i ERD-40. Grupa opon z oznaczeniem ERD jest przeznaczona do maszyn transportowych. Mitas planuje poszerzenie oferty w tym segmencie maszyn w najbliższych dwóch latach o rozmiary: 21.00R33 ERD-45, 21.00R35 ERD-45 i 24.00R35 ERD-45.

Eagle F1 Asymmetric 3

Na tegorocznych targach motoryzacyjnych w Genewie Goodyear zaprezentował najnowszą oponę letnią – Eagle F1 Asymmetric 3. Ogumienie klasy Ultra High Performance zapewnia o 31% dłuższe przebiegi oraz krótszą drogę hamowania na mokrej i suchej nawierzchni. Przekłada się to bezpośrednio na poprawę panowania nad pojazdem i większą przyjemność z jazdy. Opony z linii Eagle uzyskują bardzo dobre wyniki w czasie testów oraz trafiają na pierwsze wyposażenie pojazdów klasy premium, w tym nowego Jaguara XF. Segment Ultra High Performance obecnie dynamicznie się rozwija. Prognozowana stopa wzrostu rocznego wyniesie 3% w latach 2015-2020, co przełoży się na wzrost o ponad 9 mln opon. Głównym motorem napędowym będzie rozwój parku samochodowego w segmencie klasy średniej, limuzyn oraz samochodów dużych i luksusowych, które coraz częściej są wyposażane w ogumienie kategorii UHP. Nowe opony Eagle F1 Asymmetric posiadają wiele innowacyjnych rozwiązań. Technologia Active Braking zwiększa powierzchnię kontaktu opony z drogą i przyczepność podczas hamowania, co w rezultacie pozwala skrócić drogę hamowania. Ponadto nowa mieszanka bieżnika z zawartością lepkiej żywicy dodatkowo zwiększa przyczepność, skraca drogę hamowania i poprawia trakcję. Opona ma wzmocnioną konstrukcję, dzięki czemu auto lepiej zachowuje się w zakrętach, opony są trwalsze i zwiększa się wydajność paliwowa. Nowa opona Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 jest dostępna w 41 rozmiarach na obręcze o średnicy od 17" do 20". Linia zostanie uzupełniona o większość rozmiarów do końca marca 2016 roku.



Wyważarka Nortec WO51

z kolorowym monitorem LCD

Cena: 7493 zł netto

tel. 61 877 05 06 / biuro@coframa.pl

Zaletami urządzenia są: automatyczny pomiar odległości, średnicy i szerokości obręczy, podświetlany kolorowy monitor LCD, w standardzie aktywny kaptur ochronny, autokalibracja i autodiagnoza stabilna. Wyważarka charakteryzuje się solidną i ergonomiczną konstrukcją. Ma funkcję wizualnego raportowania o błędach podczas wyważania. Maksymalny ciężar koła to 75 kg, a czas pomiaru to 7 sekund.



Montażownica ciężarowa PRO 26 TA

Cena: 15 200 zł netto

tel. 58 536 11 00 / info@colmec.pl

Montażownica do opon samochodów ciężarowych i maszyn rolniczych PRO 26 TA przystosowana jest do obsługi ogumienia w zakresie od 13" do 26". Urządzenie wyposażone jest w mocny silnik oraz napęd hydrauliczny do obrotu i zamocowania koła. Posiada samocentrujący uchwyt, wytrzymałe łożyska kulowe oraz dwukierunkowy silnik hydrauliczny zapewniający płynny obrót. Montażownica gwarantuje szybkie ustawienie koła, montaż i demontaż. Hydrauliczny najazd ułatwia centrowanie opony podczas montażu i demontażu. Z kolei pojedyncze ramie zapewnia stabilność.



Wyważarka CEMB

Cena: od 13 900 zł netto

Model CEMB ER 100 posiada monitor dotykowy, który ułatwia sterowanie urządzeniem. Wyważarka zapewnia automatyczny, bezdotykowy pomiar wszystkich parametrów koła. Urządzenie nie ma dystansownika. Wyważarka wyposażona jest w uchwyt pneumatyczny, hamulec elektromagnetyczny koła, laser punktowy SPOTTER wskazujący precyzyjnie miejsce naklejenia ciężarka z rekalkulacją położenia wagi oraz urządzenie do pomiaru niecentryczności opony i obręczy.

tel. 32 204 35 13 / www.italcom.com.pl



Montażownica M&B DIDO 26 MV

+ wyważarka WB 290

Cena zestawu DIDO 26 MV + WB 290: 38 500 zł netto

Nowa elektrohydrauliczna montażownica zaprojektowana do serwisu mobilnego. Idealna do pracy z kołami o średnicy do 26" do pojazdów ciężarowych, osobowych i busów. Wyważarka mobilna WB 290 zapewnia dynamiczne wyważanie kół wszystkich ciężarówek, busów, samochodów dostawczych i osobowych dzięki aplikacji dwóch ciężarków.

tel. 501 952 004 / legum@legum.com.pl



Montażownica Falco Evo 620

Cena: 8800 zł netto (bez przystawki)
Cena: 13 500 zł netto (z przystawką Tecnoroller NG)

Evo 620 jest następcą modelu 600, wyposażonym dodatkowo w przełącznik dwóch prędkości stołu. Sam stół jest o 2" większy, co pozwala obsługiwać felgi aluminiowe do 22". Konstrukcja Evo oparta jest na znanym już systemie G-FRAME, zapewniającym ergonomiczne kształty, niższe osadzenie stołu oraz lepsze parametry techniczne.

tel. 508 358 259 / biuro@a-s-e.pl

Nowe modele opon Rotalla PCR

Producent opon Enjoy Tyre, mający główną siedzibę w Chinach, przedstawił ostatnio kilka nowych modeli opon ugruntowanej już marki Rotalla PCR. Nowości mają znacznie poszerzyć ofertę firmy i dać większy wybór opon dla wszystkich segmentów rynku PCR. Nowości to dwa modele opon z zakresu Setula E-Pace: RH01 oraz RH02, a także jedna opona Setula S-Pace.

Setula E-Pace RH02 to 62 rozmiary w klasach T, H i V, od 12" do 16". Z kolei Setula E-Pace RH01 to 36 rozmiarów w klasach H i V, od 14" do 16". Dostępne są w seriach: 70, 65, 60, 55 i 50.

Główną zaletą tych opon jest wyjątkowa konstrukcja czterech głównych asymetrycznych rowków w bieżniku, które znacznie poprawiają proces odprowadzania wody i zapewniają funkcje antypoślizgowe. Poza tym konstruktorzy opony zadbali o obniżenie poziomu hałasu, dodatkową przyczepność i kontrolę podczas skręcania. Zdaniem producenta budowa opony zapewnia pełne bezpieczeństwo i wydajność przy wysokich prędkościach.

Setula S-Pace RU01 to opona dla sektora UHP w klasach V, W i Y, dostępna w 66 rozmiarach, od 15" do 20" w seriach: 55, 50, 45, 40, 35, 30.

Jej konstrukcja, podobnie jak w przypadku E-Pace, to cztery specjalnie zaprojektowane asymetryczne rowki, poprawiające odprowadzanie wody i gwarantujące imponującą zdolność antypoślizgową. Testy na mokrej drodze dały doskonałe efekty. Ponadto wyjątkowy wzór opony w środkowej części bieżnika znacznie zwiększa stabilność podczas jazdy z dużą prędkością, z kolei ostre, rozległe rowki minimalizują film wodny. Specjalna konstrukcja, zarówno od zewnątrz, jak i wewnątrz opony, gwarantuje wysoką zdolność antypoślizgową i ogólną kontrolę napędu. Zadbano też o przyczepność podczas skręcania. Warto odnotować, że premiera nowej serii Setula SUV H/T spodziewana jest w drugim kwartale 2016 roku.

- Jesteśmy bardzo zadowoleni z tego, jak nowy zakres opon Setula PCR został przyjęty przez naszych dystrybutorów - komentuje Rob Henderson, menedżer Enjoy Tyre na Europę.

Więcej informacji można znaleźć na stronie www.enjoytyre.com



Setula S-Pace RU01



Setula E-Pace RH01

100%
TPMS
FIT

ALCAR

YOUR WHEEL PARTNER



TPMS FIT – OPTIMALNY PAKIET ALCAR

JEDYNY SPRAWDZONY SYSTEM
KONTROLI CIŚNIENIA W OPONACH!

TPMS OD ALCAR TO KOMPLEKSOWE ROZWIĄZANIE I GWARANCJA:

- ŁATWEGO DOBORU ORAZ ODPOWIEDNIO DOPASOWANYCH CZUJNIKÓW ALCAR Z SZEROKIM POKRYCIEM POJAZDÓW
- PROFESJONALNE URZĄDZENIE DO PROGRAMOWANIA ALCAR ATEQ VT56
- NARZĘDZIA DO MONTAŻU I SERWISU
- ZAAWANSOWANE WSPARCIE ONLINE
- INTEGRACJA Z ALCAR WEBSHOP
- SZKOLENIE TPMS DLA TWOJEJ FIRMY ORAZ ĆWICZENIA PRAKTYCZNE W ZAKŁADZIE WULKANIZACYJNYM
- GWARANCJA JAKOŚCI ALCAR

PROFESJONALNE WSPARCIE TPMS DLA CIEBIE. WYŁĄCZNIE DLA PARTNERÓW ALCAR!



T-Pro
by **ALCAR**



T-Pro
by **ALCAR**



ALCAR
SENSOR
by **SCHRADER**

WIĘCEJ NA WWW.ALCAR.PL

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
TUNING WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER



ALCAR
STAHLRAD

Letnia z zimową homologacją

Nowości Michelin na targach Motor Show w Poznaniu

Pierwsza opona letnia posiadająca jednocześnie homologację zimową, Michelin CrossClimate, będzie dostępna w tym roku w nowych rozmiarach, a także w wersji do aut segmentu SUV. Michelin CrossClimate to nowa innowacyjna kategoria opon, łącząca technologie ogumienia zimowego i letniego, co do tej pory uważano za niemożliwe. Po rozszerzeniu gamy kierowcy samochodów osobowych mogą wybierać spośród 37 wersji w rozmiarach od 14" do 18", a właściciele SUV-ów – spośród 6 wersji od 17" do 19".

W przeciwieństwie do opon całorocznych, których osiągi latem i zimą są wynikiem technicznego kompromisu, opona Michelin CrossClimate w teście przyczepności na mokrej nawierzchni uzyskała najwyższą klasę A zarówno według kryteriów oceny opon letnich, jak i zimowych.

Innowacyjna opona Michelin dostosowuje swoje właściwości do panujących warunków pogodowych dzięki zastosowaniu nowatorskiej konstrukcji bieżnika i wykorzystaniu inteligentnych elastomerów.

Z myślą o kierowcach różnych modeli aut Michelin poszerza gamę Michelin CrossClimate. Od połowy roku opona będzie dostępna w rozmiarach od 14" do 18", a od września 2016 roku – także w wersji do najpopularniejszych SUV-ów w rozmiarach od 17" do 19". W efekcie w linii znajdzie się 37 rozmiarów do samochodów osobowych i 6 rozmiarów do SUV-ów.

Opona została poddana testom i ocenom przez niezależne organizacje: TÜV SÜD Product Service, DEKRA Test Center oraz UTAC-CERAM Group. Potwierdziły one najwyższe osiągi – zarówno letnie, jak i zimowe – oraz przewagę nad oponami całorocznymi dostępnymi na rynku. Prymat Michelin CrossClimate był widoczny między innymi w klu-

czowym dla bezpieczeństwa obszarze hamowania na suchej nawierzchni.

Osiągi uzyskiwane przez nową oponę Michelin CrossClimate to wynik połączenia trzech zaawansowanych technologii. Należą do nich:

Innowacyjna mieszanka bieżnika

Powierzchnia bieżnika jest wyjątkowo elastyczna, dzięki czemu może przylegać do najmniejszych nierówności nawierzchni w każdych warunkach: na drodze suchej, mokrej i pokrytej śniegiem.

Opona ma niskie opory toczenia.

Unikatowe połączenie kierunkowej rzeźby bieżnika z niestandardowym położeniem samoblokujących się lameli 3D

Lamele 3D biegnące wzdłuż klocków bieżnika są położone jak w oponach letnich, a jednocześnie mają cechy



Michelin CrossClimate to nowa innowacyjna kategoria opon, łącząca technologie ogumienia zimowego i letniego



■ Każdego roku Michelin inwestuje ponad 640 mln euro w badania i rozwój

konstrukcji i skomplikowaną geometrię lameli zimowych Michelin. Lamelle są pofalowane, a ich szerokość się zmienia, co w warunkach zimowych powoduje efekt „pazura” i wczepianie się lameli w śnieg oraz zwiększenie trąkci.

■ Kierunkowa rzeźba ze zmiennymi kątami położenia wydłużonych klocków optymalizuje przyczepność na śniegu.

■ Pionowa i pozioma falistość lameli wywołuje efekt samoblokowania.

Innowacyjne połączenie klocków bieżnika o ściętych krawędziach z lamelami o wysokich osiągnięciach. Gwarantuje to maksymalny kontakt z powierzchnią drogi, co zwiększa efektywność hamowania na suchych nawierzchniach. Jednoczesne zastosowanie innowacyjnych lamel o pełnej głębokości zapewnia doskonałe hamowanie i trąkcie na śniegu.

Michelin CrossClimate daje początek nowej kategorii ogumienia. Nie jest bowiem oponą całoroczną (o przeciętnych osiągnięciach latem i zimą), lecz oponą letnią premium z osiągnięciami zimowymi. Jej konstrukcja odpowiada na potrzeby kierowców dostrzeżone przez niezależne instytucje badawcze. Jest też odpowiedzią na ocieplający się klimat w Europie. Michelin CrossClimate to opona dla kierowców, którzy chcą się czuć bezpiecznie podczas jazdy na suchych i mokrych nawierzchniach latem oraz wtedy, gdy okresowo warunki zmieniają się na zimowe. Jest to idealne rozwiązanie dla osób, które jeżdżą cały rok na oponach letnich bądź zimowych, narażając swoje bezpieczeństwo poprzez niezastosowanie właściwego ogumienia do warunków panujących na drodze.

Michelin CrossClimate to przykład zastosowania idei Michelin Total Performance, czyli połączenia wszystkich osiągnięć opony na wysokim poziomie. Oznacza to, że podnoszenie jednego parametru opony nigdy nie wiąże się z pogorszeniem innych osiągnięć.

Jak powstała opona Michelin CrossClimate?



Nowatorska i bezkompromisowa

Targi Motor Show w Poznaniu (31 marca – 3 kwietnia br.) to dla miłośników samochodów idealna okazja do obejrzenia nowości rynkowych oraz najbardziej zaawansowanych rozwiązań motoryzacyjnych. Jedną z nich są opony Michelin Pilot Sport 4 z ultrareakcyjnym bieżnikiem oraz innowacyjną technologią Velvet, dzięki której bok opony wyróżnia się wyjątkowym wyglądem imitującym aksamit.

Ultrareakcyjny bieżnik powstał na bazie Michelin Pilot Sport EV – opony stworzonej na mistrzostwa Formuły E, w której startują całkowicie elektryczne bolidy. Opona błyskawicznie reaguje na zmianę kierunku jazdy i dostosowuje się do nawierzchni.

Jest to zasługa nowej technologii Michelin Dynamic Response, która jest oparta na opasaniu wykonanym z hybrydowego połączenia aramidowych i nylonowych wzmocnień tekstylnych. Wysokiej gęstości włókna pięciokrotnie bardziej odporne na naprężenia niż stal, a jednocześnie ekstremalnie lekkie, są w stanie sprostać działaniu siły odśrodkowej przy wysokich prędkościach, zapewniając utrzymanie optymalnej powierzchni styku opony z nawierzchnią.

Inną wyjątkową cechą opony Michelin Pilot Sport 4 jest jej wygląd będący zasługą nowatorskiej technologii grawerowania form o nazwie Velvet. Laserowe grawerowanie wzorów na powierzchni boków form znacznie zwiększa kontrast logo Michelin z nazwą gamy. Dodatkowo guma załamuje światło w specyficzny sposób, przez co opona wygląda jak wykonana z aksamitu, takie wrażenie sprawia również w dotyku.

Opona Michelin Pilot Sport 4 jest przeznaczona zarówno do samochodów sportowych, jak i popularnych aut osobowych. Podczas jej projektowania inżynierowie Michelin wykorzystali doświadczenia zdobyte przy tworzeniu opon sportowych, a także blisko współpracowali z mar-

kami: BMW, Mercedes, Audi i Porsche. Opona Michelin Pilot Sport 4 została zaprojektowana, aby wykorzystać pełną moc modeli sportowych i ich innowacyjnych cech.

Opona jest dostępna na rynku od początku 2016 roku. Kierowcy mogą wybierać spośród dwóch rozmiarów: 17" i 18", a w późniejszym terminie również 19".



Michelin Pilot Sport 4 to opona z ultrareakcyjnym bieżnikiem oraz innowacyjną technologią Velvet



Jakość VIP!

VIPER

WYKONANE W EUROPIE

- ◀ Aktualne wzory, aktualne kolory, aktualne ceny ▶
- ◀ Technologia produkcji felg aluminiowych do samolotów. ▶
- ◀ Polerowane felgi można użytkować w warunkach zimowych. ▶



Najlepsze ceny - bez pośredników

www.viper-felgi.pl

SKYPE: alucentrum EMAIL: alucentrum@viper-felgi.pl

MESSE
ESSEN

WE'R PLATFORM & NETWORK

World's leading trade fair, expert meeting and
order platform – all about tyres



Ideal
Sponsor

REIFEN

NO. 1 IN TIRES AND MORE

Essen - Germany

24.05. – 27.05.2016

reifen-messe.de

Strial i Prestivo

– nowe marki opon na polskim rynku

Opony z segmentu ekonomicznego i średniego wybiera niemal 70% polskich kierowców*. W sezonie wiosennym na rynku pojawią się dwie nowe marki: produkowane w Europie nowoczesne ogumienie Strial oraz popularne w Wielkiej Brytanii opony Prestivo klasy średniej. Letnie modele obu marek wyróżnia korzystna relacja ceny do jakości, a także komfort i bezpieczeństwo użytkowania.

ITR CEE, dystrybutor m.in. japońskich opon premium Yokohama, wprowadza na polski rynek dwie nowe marki. Ogumienie Strial jest nową propozycją dla segmentu ekonomicznego, a opony Prestivo są interesującym rozwiązaniem dla kierowców poszukujących dobrych osiągnięć i ciekawego designu.

Produkowane w Serbii opony Strial wyróżniają dobre osiągi i przystępna cena. Zrównoważone pod względem wszystkich parametrów opony wytwarzane są w nowoczesnej fabryce jednego z czołowych europejskich koncernów oponiarskich. Opony są przeznaczone do pojazdów wszystkich klas, zachowują bardzo dobrą przyczepność na różnych nawierzchniach i umożliwiają stabilne prowadzenie podczas jazdy z dużą prędkością i na zakrętach. – *Ogumienie z segmentu ekonomicznego wybiera 40% polskich kierowców, optymalizując domowy budżet. Atutem nowej marki jest bardzo dobra relacja ceny do jakości. Dzięki stale udoskonalanym procesom produkcji jednej z najnowocześniejszych europejskich fabryk opony Strial gwarantują komfortową i w pełni bezpieczną jazdę* – mówi Artur Połuszný z firmy ITR CEE. Część kierowców mogła przekonać się o zaletach produktów tej marki, gdyż zimowe opony Strial były dostępne w ograniczonej liczbie już w mijającym sezonie. – *Chcieliśmy sprawdzić, jak klienci oceniają nową markę. Po zebraniu wielu pozytywnych opinii zdecydowaliśmy o wprowadzeniu pełnej gamy produktów letnich i zimowych* – dodaje Yu Tanino, prezes zarządu ITR CEE. Od 2016 roku w Polsce dostępne są opony letnie i zimowe do aut osobowych i dostawczych, a także opona M+S Strial 701 – najnowsza propozycja marki przeznaczona do aut z napędem 4x4 i typu SUV.

Bezpieczna jazda w dobrej cenie

Opony Prestivo charakteryzują się dobrymi osiągnięciami i bezpieczeństwem, a także atrakcyjną, nowoczesną rzeźbą bieżnika. Obecnie to jedna z najpopularniejszych marek ogumienia w Wielkiej Brytanii wśród użytkowników aut klasy średniej i premium. Nowoczesna konstrukcja opon Prestivo jest dostosowana do jazdy z dużą prędkością, zapewnia znakomitą przyczepność, doskonałe odprowadzanie wody oraz ochronę przed utratą przyczepności na drodze pokrytej wodą (aquaplaning). Większość rozmiarów posiada najwyższe klasy A lub B w hamowaniu na mokrej nawierzchni, w żadnym rozmiarze parametr ten nie jest niższy niż klasa C. Dzięki konstrukcji zapewniającej wysoką precyzję jazdy i bezpieczeństwo oraz nowoczesnej rzeźbie bieżnika opony Prestivo są ciche i pozwalają na komfortowe prowadzenie.

Bezpieczna jazda w dobrej cenie

– *Prestivo to odpowiedni wybór dla kierowców wymagających od opon dobrych parametrów i wysokiego poziomu*



Strial 401

bezpieczeństwa. Jednocześnie ich cena jest zdecydowanie niższa niż w przypadku marek z segmentu premium, co czyni je dostępnymi dla każdego – ocenia Artur Postuszny. – Bardzo dobre wyniki dotyczące hamowania na mokrej nawierzchni i przystępna cena sprawiają, że opony Prestivo są atrakcyjną alternatywą w segmencie średnim.

Zarówno Strial, jak i Prestivo gwarantują swoim użytkownikom długą eksploatację. Wszystkie modele opon objęte



Prestivo PV-HP1

są przez dystrybutora pięcioletnią gwarancją. Więcej informacji na stronach: www.prestivo.pl i www.strial.pl.

Polecane na lato opony do aut osobowych: **Strial 401**

Letnia opona zaprojektowana do samochodów osobowych. Model umożliwia precyzyjne i stabilne prowadzenie pojazdu. Kierunkowa budowa bieżnika gwarantuje dobrą przyczepność, szczególnie na zakrętach, zwiększając bezpieczeństwo jazdy. Zastosowanie trzech szerokich rowków wzdłużnych sprawia, że bieżnik efektywnie odprowadza wodę, chroniąc auto przed aquaplaningiem. Model Strial 401 ma sztywny i mocny bark, który zapewnia wysoką wytrzymałość i wolniejsze zużywanie się ogumienia. Opona dostępna jest w rozmiarach od 15" do 18". Cena opony w rozmiarze 205/55R16: od około 160 zł.

Strial 301

Letnia opona opracowana z myślą o miejskich samochodach osobowych. Model zapewnia dobre osiągi zarówno na suchych, jak i na mokrych nawierzchniach, gwarantując bezpieczne hamowanie i dobrą stabilność na zakrętach. Zastosowanie kierunkowego bieżnika zwiększa bezpieczeństwo jazdy w czasie deszczu, zapewniając dobre odprowadzenie wody i chroniąc przed utratą przyczepności. Opona dostępna jest w rozmiarach od 13" do 16". Cena opony w rozmiarze 185/65R15: od około 140 zł.

Prestivo PV-S1

Letnia opona przeznaczona do osobowych samochodów klasy średniej i wyższej. Model gwarantuje stabilną jazdę nawet przy dużych prędkościach i lepszą przyczepność na mokrej nawierzchni. W konstrukcji zastosowano trzy sztywne środkowe żebra z zagięciami na środkowym z nich, dzięki czemu pojazd porusza się pewnie i bezpiecznie. Cztery szerokie rowki wzdłużne chronią przed aquaplaningiem, a sztywna konstrukcja opony ze wzmocnionym barkiem pozwala zwiększyć precyzję podczas jazdy. Opona dostępna jest w rozmiarach od 15" do 19". Cena opony w rozmiarze 205/55R16: od około 195 zł.

Prestivo PV-HP1

Letnia opona do małych i średnich samochodów osobowych. Model zapewnia bezpieczeństwo i stabilność w czasie szybkiej jazdy, co zawdzięcza sztywnym żebrům środkowym. Występujące na nich zagięte nacięcia i trzy szerokie rowki wzdłużne, które doskonale odprowadzają wodę, pozwalają na osiągnięcie lepszej przyczepności na mokrej nawierzchni. Zastosowanie sztywnej konstrukcji opony z dodatkowo wzmocnionym barkiem zwiększa precyzję jazdy. Opona dostępna jest w rozmiarach od 14" do 15". Cena opony w rozmiarze 185/65R15: od około 155 zł.

* Dane Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego za 2015 rok, <http://pzpo.org.pl/aktualnosci/wyniki-2015.html>

Reklama



Futurystyczny Hankook



Firma Hankook, producent opon klasy premium, zaprezentowała podczas Międzynarodowego Salonu Samochodowego w Genewie m.in. koncepcyjne ogumienie stworzone specjalnie do nowego samochodu Opel GT Concept. Opony w dalszym ciągu mają status prototypu i odznaczają się futurystycznym wzornictwem przypominającym wrotki. Mimo to specjalne ogumienie w jednolitym czerwonym kolorze na przedniej osi i w czarnym na osi tylnej już teraz pozwala osiągać prędkości nawet do 100 km/h. Bieżnik i ściany boczne nawiązują do lekkich krzywizn i nowoczesnego nadwozia samochodu Opel GT Concept, a także odzwierciedlają jego dynamiczny charakter. Wyszukany mechanizm otwierania drzwi umożliwia podgląd charakterystycznych opon i ich specjalnie przygotowanego bieżnika z logo GT.

Opracowując ogumienie koncepcyjne, inżynierowie z firmy Hankook zmierzali się z kilkoma wyzwaniami. Musieli stworzyć specjalny wzór bieżnika i ścian bocznych oraz przygotować próbki kolorystyczne gumy według specyfikacji marki Opel. Czerwone opony zamontowane na osi przedniej nawiązują do wyglądu motocykla Motoclub 500 marki Opel, który zadebiutował na rynku w 1928 roku. Są kluczowym elementem wizualnym i dają początek wyraźnie czerwonemu, charakterystycznemu obrysowi, który podkreśla sylwetkę samochodu GT Concept. Sprawia to, że wygląda niczym piktogram. Uzyskanie wyróżniającej się kolorystyki było możliwe dzięki zastosowaniu specjalnej mieszanki bieżnika i ścian bocznych podczas produkcji. Zawiera ona wypełnienie bazujące na kolorze białym, a nie, jak to zwykle bywa, czarnym.

Pod względem wzoru i struktury ogumienie koncepcyjne przypomina standardowe opony. Mimo różnic kolorystycznych mają one taką samą konstrukcję. Jeżeli natomiast chodzi o ich wielkość, odpowiadają one mniej więcej typowemu rozmiarowi 225/40R18.

Bridgestone został wybrany przez Astona Martina na oficjalnego partnera dla nowego modelu DB11, który ma wejść na rynek jeszcze w 2016 roku. W ramach tego wyjątkowego projektu Bridgestone wykorzysta najnowsze rozwiązania techniczne, wykona testy wytrzymałości i zrealizuje globalną kampanię w mediach, a także udostępni swój najnowocześniejszy tor testowy w Aprilii we Włoszech.

- Jesteśmy dumni, że możemy kontynuować naszą długoletnią współpracę z Astonem Martinem i że zostaliśmy wybrani na wyłącznego dostawcę opon dla nowego modelu DB11 - mówił Christophe de Valroger, wiceprezes Original Equipment, Bridgestone Europe. - Partnerstwo z jednym z najbardziej znanych na świecie producentów luksusowych samochodów sportowych jest nie tylko przywilejem dla naszych inżynierów - to także świetna okazja, żeby podnieść poprzeczkę w zakresie efektywności i wydajności opon.

Bridgestone przez wiele lat blisko współpracował z Astonem Martinem przy projektowaniu opon, w tym dla modeli: DB9, V8 Vantage S i Rapide, a teraz także DB11 zostanie wyposażony w nowej generacji opony sportowe UHP Bridgestone - Potenza S007.

Bridgestone partnerem Astona Martina



Dariusz Walisiak w Tyresure Limited

Aby sprostać nadchodzącym wyzwaniom, Tyresure Limited oraz jej siostrzana firma Hamaton Limited postanowiły zatrudnić specjalistę z dużym doświadczeniem na dynamicznie rozwijającym się europejskim rynku systemów kontroli ciśnienia w oponach (TPMS). Obie firmy cieszą się, że mogą poinformować o powołaniu Dariusza Walisiaka na stanowisko Eastern European Business Development Manager. Przyjmując Dariusza Walisiaka z Polski, firmy Tyresure i Hamaton zyskują menedżera z prawie 20-letnim doświadczeniem w branży motoryzacyjnej na rynku wtórnym. Dariusz Walisiak dołącza z firmy Goodyear, gdzie osiągnął wszystko, co można było zrobić w dziedzinie TPMS. Dariusz Walisiak jest osobą bardzo dobrze znaną na europejskim rynku systemów kontroli ciśnienia, torującą drogę TPMS w Polsce od samego początku. Już w 2009 roku zaoferował pierwsze szkolenie TPMS oraz odpowiadał za stworzenie centrum szkoleniowego dla klientów, a także za rozwój wielu programów szkoleniowych, aby dzielić się z klientami m.in. wiedzą techniczną dotyczącą TPMS. Organizując i prowadząc szkolenia TPMS, Dariusz Walisiak zdobył ogromną wiedzę na temat szczegółów technicznych. Firmy Tyresure i Hamaton chcą wykorzystać jego bogate doświadczenie, aby zapewnić klientom w Europie Wschodniej możliwie najlepsze wsparcie oraz obsługę. Jego nominacja jest znaczącym krokiem w kierunku pomyślnej realizacji planów rozwojowych firm Tyresure i Hamaton w Europie Wschodniej.

W przypadku pytań technicznych lub dotyczących oferty produktowej prosimy o kontakt z Dariuszem Walisiakiem (dariusz.walisiak@tyresure.com lub +48 722 330 000).

Dodatkowe informacje na temat firmy oraz jej produktów można znaleźć na stronach internetowych: www.tyresure-tpms.com oraz www.hamaton-tpms.com

Dariusz Walisiak dołączył do Tyresure Limited, firmy oferującej kompleksowe rozwiązania TPMS, jako Eastern European Business Development Manager.



Reklama



DAWNIEJ
CAMOPLAST
SOLIDEAL

WE START WHERE THE ROAD ENDS



Camso Polska S.A.
ul. Trakt Brzeski 35, 05-077 Warszawa
tel. 22 783 35 90, fax 22 783 35 82
biuro@camso.co
camso.co

Purple Summit

TEKST | Piotr Łukaszewicz

Nexen Tire, producent opon wywodzący się z Korei Południowej, stawia na światową promocję i rozpoczyna kampanię „Purple Summit”. Firma chce wspierać swoich partnerów handlowych na całym świecie. Już dziś współpracuje z 491 dilerami w 141 krajach.



Piotr Łukaszewicz,
country sales
manager Nexen Tire

Nowa kampania marketingowa to jedna ze zmian, które wynikają z objęcia stanowiska CEO firmy przez Trávisa Kanga. Pod jego sterami firma chce przyspieszyć globalne działania promocyjne. Kampanię „Purple Summit” zainaugurowano w Manchesterze w Anglii (4-6 marca).

Ponad siedemdziesiąt osób (głównie partnerów biznesowych firmy) wzięło udział w konferencji, podczas której omówiono planowane działania marketingowe oraz przedstawiono nową linię produktów Nexen Tire. Następnie spotkanie przeniesiono na Etihad Stadium, gdzie swoje mecze rozgrywa jedna z najlepszych drużyn piłkarskich w Europie – Manchester City (Nexen

Tire jest oficjalnym partnerem tego klubu). Odbyła się akcja promocyjna dla kibiców, a wszystko to tuż przed meczem zespołu z Manchesteru z Aston Villą w ramach Premier League. Po meczu humory dopisywały wszystkim, bo piłkarze City wygrali wysoko (4:0).

Rozpoczęta kampania promocyjna to nie jedyne działania firmy na rynkach poza Azją. W październiku 2015 roku Nexen rozpoczął budowę nowego zakładu produkcji opon w Czechach (o tę inwestycję z Czechami dość długo rywalizowała Polska). Produkcja opon ma ruszyć tam w 2018 roku.

Nexen Tire to jeden z najszybciej rozwijających się producentów opon na świecie. Poza powstającym zakładem w Czechach ma trzy już funkcjonujące: dwa w Korei oraz jeden w Chinach. Firma produkuje opony do samochodów osobowych, SUV-ów oraz lekkich ciężarówek. Nexen Tire skupia się też na produkcji opon UHP (zaawansowane technologicznie) oraz dostarcza opony OE producentom samochodów na całym świecie.

AutoEvent w Zawierciu



Konferencja AutoEvent bijąca z roku na rok rekordy popularności odbędzie się w dniach 14-16 czerwca w Zawierciu – śląskim mieście znanym wszystkim dotychczasowym uczestnikom tego wydarzenia.

Dobre połączenie drogowe i kolejowe, niewielka odległość do skumulowanego zagłębia firm zajmujących się produkcją części i komponentów na tzw. pierwszy montaż, a przede wszystkim sprawdzony i niedostępny dla osób postronnych hotel (Villa Verde Congress & SPA****) to główne zalety lokalizacji tegorocznego branżowego spotkania.

Scenariusz AutoEventu 2016 rozpoczyna się Wieczorem Pirackim w Chacie Grillowej (14 czerwca, około godz. 19.00). Kolejny dzień to wiele paneli dyskusyjnych i referatów w ramach konferencji. Na zakończenie dnia odbędzie się bankiet w stylu Jamesa Bonda oraz rozstrzygnięcie plebiscytów: „Menedżer Roku”, „Inwestycja Roku” oraz „DEKRA Awards”. Ostatni dzień AutoEventu poświęcony będzie głównie rozmowom kooperacyjnym B2B, poprzedzonym dwugodzinnym spotkaniem w sali plenarnej.

Jakość, która pozwala na więcej



ROLL

Obniżone opory toczenia, które zapewniają **oszczędność zużycia paliwa do 3%** oraz zdecydowaną **redukcję przegrzania**.



LONG

Do **15% wyższe przebiegi** dzięki zastosowaniu bieżników z wykorzystaniem wysokogatunkowych mieszanek, zapewniających niską ścieralność.



GRIP

Do **10% lepsza przyczepność** również w trudnych warunkach. Dzięki wyeliminowaniu deformacji profilu bieżnika uzyskuje się dodatkowy wzrost odpowiednich parametrów opony oraz jej optymalne przyleganie do podłoża.

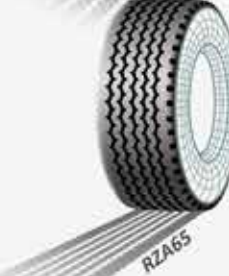


STRONG

Do **20% dłuższa żywotność** osiągana dzięki wykorzystaniu mieszanek z wysoką odpornością na rozcięcia i rozdarcia oraz wysoce uporządkowanej i wzmocnionej konstrukcji bieżnika.



Gościliśmy ekipę **tvn turbo**
zobacz relację z wizyty pod
adresem : www.fborubber.com/f



Po pierwsze świadomość

ROZMAWIAŁ | Mirosław Giecwicz / OPRACOWAŁ | Piotr Łukaszewicz

- Chcemy wyrobić u kierowców nawyk dbania o opony, czyli ważny element samochodu, który w dużej mierze decyduje o bezpieczeństwie na drodze – mówi Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego. Związek działa od 2013 roku i zrzesza 11 firm. Dbą o wizerunek branży, monitoruje zmiany w prawie, ale przede wszystkim pracuje nad zwiększeniem świadomości polskich kierowców.



Piotr Sarnecki, dyrektor generalny PZPO

Raport otwarcia, który przygotowała dla związku jedna z firm zajmujących się badaniem rynku, zapowiadał ogrom pracy. Polscy kierowcy, owszem, w większości deklarują, że zmieniają opony z letnich na zimowe (i na odwrót), jednak obserwacje nie potwierdziły tych deklaracji. Kierowcy nie mają także zwyczaju dbania o ogumienie, np. nie kontrolują ciśnienia w oponach. Ponadto nie zwracają uwagi na etykiety dotyczące użytkowania opon. Nie wiedzą, czym kierować się przy wyborze nowego ogumienia. Nie zdają sobie spr-

wy, jak dużo w kwestii ich bezpieczeństwa na drodze zależy właśnie od opon. Opona to jedyny element samochodu, który ma bezpośrednią styczność z drogą. - *Uświadamiamy to polskim kierowcom. Oczywiście to zadanie na wiele lat, ale już widzimy efekty. Mamy pozytywny odzew* – wyjaśnia Piotr Sarnecki.

Związek prowadzi liczne kampanie informacyjne i uświadamiające (np. „Pora zmienić opony”, zrealizowana w radiu i internecie w listopadzie ubiegłego roku), a także drukuje ulotki i produkuje standy informujące kierowców o skutkach jazdy na zaniedbanych lub nieodpowiednich oponach, takich jak gorsza kontrola nad pojazdem, dłuższa droga hamowania, szybsze zużycie opon, większe spalanie, a nawet ryzyko uszkodzenia opony, które może prowadzić do wypadku. Takie materiały trafiają zarówno do serwisów ogumienia, jak i do flot – osobowych i ciężarowych. To dotychczasowa działalność związku, ale też plany na ten rok.

Jestem świadomy, jestem świadoma, jak ważna jest jazda na dobrze dobranych oponach – do wywołania takiego przekonania u polskich kierowców dąży PZPO. - *Zrozumieją to tylko ci kierowcy, którzy musieli awaryjnie hamować. Ekstremalna sytuacja drogowa pozwala docenić dobre opony. Tę drogę przeszli już kierowcy na Zachodzie, gdzie tradycje motoryzacyjne są nieco dojrzałsze niż u nas. To się też przekłada na bezpieczne i przewidywalne zachowanie na drodze oraz tzw. poczucie współpracy z innymi uczestnikami ruchu* – mówi P. Sarnecki.

Do kierowców aut osobowych i motocykli ma trafić argument o bezpieczeństwie. Z kolei do właścicieli firm transportowych czy rolników może dotrzeć inny – dotyczący

kwestii ekonomicznych. Jazda na dobrym ogumieniu jest zwyczajnie tańsza w całym cyklu używania opony. Nie chodzi tu tylko o mniejsze spalanie, ale też o awaryjność kiepskich, zaniedbanych opon, ich niższą wytrzymałość. - *To są policzalne straty* - podkreśla dyrektor PZPO.

Świadomość kierowców to jedno, ale może dobrym rozwiązaniem byłoby karanie tych, którzy tej świadomości jednak nie mają? Mowa tu oczywiście o wprowadzeniu obowiązku sezonowej wymiany opon. W Polsce takiego obowiązku prawnego kierowcy nie mają. Czy zdaniem dyrektora PZPO powinno się to zmienić? - *Raport Komisji Europejskiej o wpływie opon na bezpieczeństwo jazdy pokazuje, że zmienianie opon na zimowe prowadzi do spadku liczby wypadków drogowych o 8-10%. Jesteśmy jedynym krajem z takim klimatem w Europie, gdzie wymiana opon na zimowe nie jest obowiązkowa. Z ostatnich ciekawostek - Białoruś, państwo sąsiadujące z nami, wprowadziła już taki obowiązek. A jeżeli mówimy o bezpieczeństwie drogowym, jesteśmy pod koniec statystyk* - mówi P. Sarnecki.

W wielu europejskich krajach jazda na oponach zimowych w zimie jest obowiązkowa. Istnieją trzy systemy wprowadzania takich przepisów. Najprostszy i najbardziej przejrzysty jest ten, w którym o obowiązku jeżdżenia na oponach zimowych decydują konkretne daty. Inny system wprowadzono m.in. w Niemczech, gdzie obowiązek nie jest powiązany z datą, ale warunkami drogowymi. Nie jest to system idealny, bo niemieckim policjantom zdarza się dyskutować z kierowcami, czy warunki są już zimowe, czy jeszcze jesienne. Trzeci system, mieszany - obowiązujący u innych naszych sąsiadów, Czechów - nakazuje kierowcom jazdę na oponach zimowych, jeśli w danym okresie wymagają tego warunki drogowe. To system nakładający dużą odpowiedzialność na kierowców.

Obowiązek wymiany opon może też prowadzić do wzrostu zainteresowania kierowców oponami całorocznymi. Tak

było w Niemczech, gdzie po wprowadzeniu obowiązkowej wymiany opon zwiększył się popyt na takie ogumienie. - *Jednak taki trend zaobserwowano tylko na początku. Klient, który zapłacił więcej za oponę, a jeździł w konsekwencji o połowę krócej, przyznał, że to się nie opłaca. To stosunkowo dobre rozwiązanie jedynie dla niewielkiej grupy kierowców, jeżdżących tylko po mieście małymi autami* - wyjaśnia P. Sarnecki. I zaznacza, że dlatego właśnie PZPO przede wszystkim chce zwiększyć świadomość kierowców, a nie mówić o sankcjach. W Niemczech świadomi kierowcy nie czekają na warunki atmosferyczne, kiedy zimowe opony będą już obowiązkowe. Wymieniają je najczęściej na początku listopada. W Polsce natomiast kierowcy zwykle czekają do pierwszego śniegu, a to często już za późno.

Dużą rolę w pracy nad zmianą świadomości kierowców odgrywają pracownicy warsztatów i serwisów ogumienia. Dyrektor PZPO uważa, że fachowa wiedza tych osób jest coraz większa. Coraz częściej uczestniczą oni w szkoleniach, dopytują o informacje. Tak było np. przy wprowadzaniu TPMS, ale tak będzie też przy kolejnych nowinkach technologicznych, których w branży oponiarskiej z pewnością nie zabraknie.

Inne zadanie Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego to udział w tworzeniu przepisów prawa, zarówno w Warszawie, jak i Brukseli, gdzie - jak wyliczono - zapadają decyzje mające wpływ na prawie 70% przepisów krajowych. Działalność w branży oponiarskiej jest związana z wieloma aspektami prawnymi, dotyczącymi m.in. ochrony środowiska, energetyki, efektywności energetycznej oraz oczywiście bezpieczeństwa drogowego. - *Jesteśmy członkami europejskich stowarzyszeń i organizacji, co znacznie ułatwia nam działanie na arenie międzynarodowej* - mówi P. Sarnecki. Związek dba także o wizerunek branży jako partnera społecznego i gospodarczego, tworzącego miejsca pracy. W zakładach, które są członkami PZPO, zatrudnionych jest 10 000 osób.

Reklama



**OFERUJ I ZAMAWIAJ.
OPONY I FELGI HURTOWO.**



Producenci opon w Polsce rosną w siłę

Źródło: www.pzpo.org.pl

Branża oponiarska w Polsce to nie tylko rynek sprzedaży. W naszym kraju działają fabryki największych producentów opon i są to jedne z najlepszych zakładów tego typu w Europie. Cała branża stanowi bardzo mocną gałąź polskiego przemysłu i wciąż się rozwija.

Rozwój polskiej branży oponiarskiej świetnie pokazują liczby, szczególnie te dotyczące środków przeznaczanych na inwestycje – tylko w 2015 roku firmy zrzeszone w Polskim Związku Przemysłu Oponiarskiego wydały na rozwój w naszym kraju prawie 319 mln zł. Polski rynek oponiarski jest ważnym rynkiem w Europie Środkowo-Wschodniej

i jednym z najdynamiczniej rozwijających się na całym kontynencie.

- Trzonem branży oponiarskiej w Europie pozostają kraje takie jak Niemcy czy Francja, jednak polski rynek wciąż rośnie w siłę. Rok 2015 przyniósł polskim firmom same wzrosty – zarówno produkcji, sprzedaży, środków przeznaczanych na inwestycje, jak i zatrudnienia w fabrykach. To wszystko pokazuje, że firmy chcą się rozwijać w naszym kraju, a ten z kolei, na oponiarskiej mapie Europy, jest coraz ważniejszy – mówi Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego.

W 2015 roku wzrosły dwie kluczowe wartości: produkcji oraz sprzedaży. Fabryki w Polsce wyprodukowały przeszło 36 mln sztuk opon, czyli o 0,2% więcej niż w roku ubiegłym. *- Wzrost produkcji na takim poziomie ukazuje stabilność naszej branży, a ta z kolei tworzy pewien bufor bezpieczeństwa, dzięki któremu firmy mogą się rozwi-*

jać. Jednak wpływ na nasz rynek ma także sytuacja w innych krajach, ponieważ większość opon produkowanych w Polsce trafia na eksport – podkreśla dyrektor generalny PZPO.

Bardzo ważnym wskaźnikiem rozwoju branży jest również wzrost zatrudnienia w polskich fabrykach. W 2015 roku wzrosło ono aż o 5,5%. Obecnie w zakładach firm zrzeszonych w PZPO bezpośrednio zatrudnionych jest ponad 10 tys. osób, wśród których możemy wyróżnić kadrę wykwalifikowanych specjalistów uważanych za jednych z najlepszych na świecie.

Warte uwagi są także wyniki sprzedażowe. W 2015 roku sprzedało się więcej opon niż w roku 2014. Przykładowo odnotowano jednoprocentowy wzrost sprzedaży opon do samochodów osobowych, a trzyprocentowy w przypadku opon do pojazdów ciężarowych. Wzrosty te potwierdzają stabilność rynku w naszym kraju. *- Wyniki sprzedażowe w stosunku do tych z 2014 roku poprawiły się z dwóch kluczowych powodów: po pierwsze sprzedało się więcej pojazdów, po drugie świadomość polskich kierowców odnośnie do wpływu opon na bezpieczeństwo na drodze stale rośnie – wyjaśnia Piotr Sarnecki.*

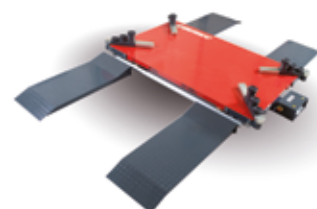
Branża oponiarska odpowiada za ponad 1% polskiego eksportu. Opony „made in Poland” można kupić na każdym kontynencie.



COLMEC®

Oferujemy:

- montażownice
- wyważarki
- podnośniki
- urządzenia do geometrii kół
- testery diagnostyczne
- urządzenia do obsługi klimatyzacji
- wytwornice azotu
- prostowarki do felg
- sprężarki
- urządzenia do naprawy opon
- akcesoria wulkanizacyjne
- ciężarki do wyważania kół
- inne



COLMEC
Sp. z o.o.

www.colmec.pl

Centrum dystrybucji - Polska Północna:

■ RUDNO 83-121, ul. Przemysłowa 5
tel. 58 536 11 00, fax 58 536 11 50
colmec@colmec.pl

Centrum dystrybucji - Polska Południowa:

■ GLIWICE 44-109, ul. Leonarda da Vinci 5
tel. 32 446 03 58, fax 32 446 03 59
gliwice@colmec.pl

Kazachstan

– rynek wymagający cierpliwości

ROZMAWIAŁ | Grzegorz Teperek

Z populacją liczącą około 18 mln osób Kazachstan nie wydaje się dużym rynkiem. Jednak biorąc pod uwagę poziom nasycenia dobrami materialnymi, znajduje się w grupie krajów bardzo atrakcyjnych eksportowo.



Tomasz Tomaszewski (pierwszy z lewej) na jednej z konferencji na temat rynków środkowoazjatyckich

Czy Kazachstan jest także zainteresowany towarami motoryzacyjnymi oraz na jakie niuanse należy zwracać uwagę przy podejmowaniu współpracy z przedsiębiorcami kazachstańskimi, wyjaśniał w rozmowie Tomasz Tomaszewski, właściciel firmy Teto-Leder i dyrektor Asocjacji DOSTLIK działającej na terenie Kazachstanu, Uzbekistanu i Azerbejdżanu.

Czym zajmuje się Pana firma?

Firma Teto-Leder powstała w 1980 roku w Warszawie. Jej działalność była związana cały czas z marketingiem. Od kilkunastu lat Teto-Leder zajmuje się organizacją misji gospodarczych. Zaczęliśmy od Litwy, stopniowo rozszerzając zakres działalności o Łotwę, Ukrainę i inne kraje. W roku 2003 Teto-Leder zainicjował powstanie programu Grupa LOKIS. Ścisłe współpracujemy z litewską firmą EREGA, tworząc Grupę LOKIS. Nasza specjalność to Rosja,

Kaukaz i Bałkany. Dzięki tej działalności wiele firm nawiązało kontakty i pojawiło się na tych rynkach.

Są także inne kraje w regionie, w tym Kazachstan. Jak z motoryzacyjnego punktu widzenia prezentuje się to ogromne państwo? Co można powiedzieć o drogach, samochodach, warsztatach, specjalistach?

Kazachstan coraz lepiej prezentuje się pod względem infrastruktury. Co ciekawe, to także zasługa Polaków, którzy bardzo często odpowiadają za wykonawstwo, dostawę. Jest też coraz więcej dobrych dróg. Jak mawiają Kazachowie, narodową marką Kazachstanu jest Toyota, co widać na każdym kroku. Aby zapobiec importowi z Japonii pojazdów z kierownicą po prawej stronie, wprowadzono całkowity zakaz rejestracji takich aut – obowiązuje w końcu ruch prawostronny. Kultura techniczna w branży wzrasta i zmienia się podejście do serwisowania pojazdów. Sporo jednak niedociągnięć można zaobserwować w pracy mechaników. Z dostawami części, akcesoriów, chemii nie ma problemów. Jeżeli poważnie myślimy o dostawach elementów samochodów, które mogą być dalej serwisowane (np. skrzynie biegów, pompy, sprężarki), to trzeba przemyśleć sprawę przeszkolenia mechaników.

Położenie Kazachstanu na styku Europy i Azji, wśród potężnych sąsiadów takich jak Chiny i Rosja, z którą Kazachstan tworzy Unię Celną, sugeruje silną obecność dostawców właśnie z tych krajów...

Tak mogłoby się wydawać. Jednak agresywna ekspansja firm chińskich w regionie powoduje,

że źle są one odbierane, a mówienie o chińskiej gospodarce czy produktach jest w złym tonie. Z tej przyczyny unika się produktów „made in China”. Kazachowie poszukują produktów dobrej jakości i w dobrej cenie, stąd zainteresowanie polskimi firmami i produktami.

Jak w Kazachstanie odbierana jest Polska i nasza oferta handlowa? Z czym się Kazachom kojarzymy? Czego od nas oczekują?

Polska dla nich to dobra jakość za przystołą cenę. Jesteśmy postrzegani jako kraj zachodniej Europy, który osiągnął sukces i oferuje bardzo dobre produkty. Interesują ich nie tylko same towary, ale z uwagi na ogromną odległość i język ceną także szkolenia zapewniane im na miejscu. Dotyczy to zwłaszcza branży motoryzacyjnej.

Jakie trudności i ułatwienia czekają na przedsiębiorców próbujących swych sił na tamtejszym rynku? Czy Unia Celna z Rosją jest tylko przeszkodą?

Walutą w rozliczeniach zagranicznych jest głównie dolar amerykański. Może to sprawiać trudność w przeliczaniu, gdyż w Europie przywykli-

śmy do euro, w którym np. kupujemy surowce do produkcji na eksport. Trzeba o tym pamiętać i w trakcie omawiania tematu rozliczeń musimy uzgodnić walutę. Dodatkowo w trakcie wymiany walut w Kazachstanie zwykle lepiej wyjdziemy na wymianie dolarów niż euro. Unia z Rosją jest też szansą na wejście na rynek rosyjski od południa. Trudnością może być język, ale większość posługuje się rosyjskim. Z kolei językiem technicznym jest głównie rosyjski.

Jakie błędy popełniają polscy, zwłaszcza początkujący eksporterzy na rynek kazachstański?

Najczęściej są to błędy mentalne, wynikające z nieznanomości specyfiki kultury, religii i charakteru mieszkańców Kazachstanu. To Wschód, więc każdy pośpiech jest niewskazany. My, Polacy, jesteśmy w gorącej wodzie kąpani, podczas gdy Kazachowie zachowują spokój i powściągliwość w biznesie. Tu trzeba nauczyć się cierpliwości nawet w oczekiwaniu na odpowiedź. Ale kto potrafi temu sprostać, zyskuje bardzo atrakcyjnych partnerów handlowych.

Dziękuję za rozmowę.



Flaga Kazachstanu

Reklama



PRZEGLĄD • SERWIS • NAPRAWA

Szukaj rad, jak dojść tam gdzie chcesz być u osób, które już tam są.





Remigiusz Anuszewski
BestDrive ARA

„Jakość pamięta się o wiele dłużej niż cenę.”

Continental Opony Polska Sp. z o.o.
Al. Krakowska 2A, 02-284 Warszawa
www.bestdrive.pl

Kontakt: biuro@bestdrive.pl
tel. +48 22 577 1300
tel. +48 606 677 025

Czekają na motoryzacyjny świat

Ponad 2000 wystawców z 60 krajów przygotowuje się do zbliżających się targów Automechanika w Dubaju. Jaki jest rynek napraw i konserwacji aut w tej części świata? Jakie są prognozy i plany? Przedstawiamy raport o rynku motoryzacyjnym w Zjednoczonych Emiratach Arabskich (ZEA).

W Abu Zabi, stolicy tego kraju, rynek napraw i konserwacji aut w minionym roku osiągnął obrót na poziomie 844 mln dolarów. Analitycy przewidują wzrost do 2020 roku do kwoty 1,2 mld dolarów. Co roku rynek ten zwiększa swoją wartość o 6-8%. Po ulicach Abu Zabi porusza się 670 tys. pojazdów, z czego 90% to samochody osobowe. Bardzo pręźnie rozwija się też rynek usług związanych z motoryzacją, takich jak taksówki, wynajem samochodów czy leasing.

- Wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów na poziomie 45% w latach 2009-2014 to powód, dla którego rynek napraw i konserwacji aut tak bardzo rozwija się w ZEA - mówi Ahmed Pauwels z Messe Frankfurt, organizator targów Automechanika Dubai, które odbędą się od 8 do 10 maja 2016 roku w Międzynarodowym Centrum Konferencyjnym w Dubaju. Dodaje również, że mimo bardzo pręznego rozwoju wciąż na tym rynku jest dużo miejsca dla kolejnych inwestycji. To efekt rozwijającej się gospodarki, na co wpływ ma między innymi turystyka. Widać to zresztą także po liczbie osób przyjeżdżających na targi w Dubaju. - W ciągu ostatnich trzech lat liczba odwiedzających nasze targi wzrosła o 33% - dodaje Pauwels.

Automechanika Dubai to największe w tej części świata wydarzenie związane z rynkiem napraw i konserwacji samochodów. 2000 wystawców z 60 krajów zapowiada swój udział w tym trwającym trzy dni spotkaniu. Rośnie zainteresowanie Dubajem w związku z międzynarodowym handlem w motoryzacji. W 2014 roku handel częściami i akcesoriami samochodowymi w ZEA był wart 12 mld dolarów - o 10% więcej niż rok wcześniej. Kwota ta obejmuje import na poziomie 7 mld dolarów oraz 5 mld dolarów eksportu. To umacnia pozycję Dubaju jako głównego łącznika między krajami Azji, Europy, Ameryki Północnej oraz państw regionu.

Zbliżająca się 14. edycja targów Automechanika Dubai będzie podzielona na sześć podstawowych grup produk-

tów. Będą to części samochodowe, elektronika, naprawy i konserwacja, opony i akumulatory, pielęgnacja aut oraz akcesoria samochodowe.

Coroczna wystawa zawsze przyciąga największe firmy na rynku motoryzacyjnym. Jedną z nich jest Midwest Truck & Auto Parts. To największy w Stanach Zjednoczonych producent i dystrybutor części zamiennych. Orlando Serna, wiceprezes ds. sprzedaży, zapowiada, że jego firma będzie w Dubaju poszukiwać klientów z regionu dla swoich nowych produktów, głównie części do japońskich aut: Mitsubishi, Isuzu oraz Hino. - Nasza obecność w regionie Bliskiego Wschodu i Afryki to coś nowego. Mamy cel, aby zaprezentować naszą wiedzę i przywiązanie do jakości na nowych rynkach - mówi Orlando Serna.

Central Trading Company (CTC) ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich to stały wystawca podczas targów Automechanika Dubai. Mohammed Aqel, menedżer firmy, zapowiada, że CTC zaprezentuje rewolucyjne rozwiązanie dla myjni samochodowych: mycie aut bez wody za pomocą specjalnego roztworu płuczącego. - Nasz system No-H₂O nie używa wody, w przeciwieństwie do tradycyjnych myjni, które na jedno auto zużywają średnio 132 litry wody. No-H₂O nie rysuje pojazdów. Usuwa cząsteczki brudu, pozostawiając lśniący, wypolerowany niemal lakier - opowiada M. Aqel.

Organizatorzy targów w Dubaju spodziewają się 30 tys. gości ze 134 krajów. Blisko 90% wystawców i ponad połowa odwiedzających to osoby spoza kraju. Będzie 21 pawilonów krajowych. W targach wezmą udział przedstawiciele 38 międzynarodowych organizacji branżowych.

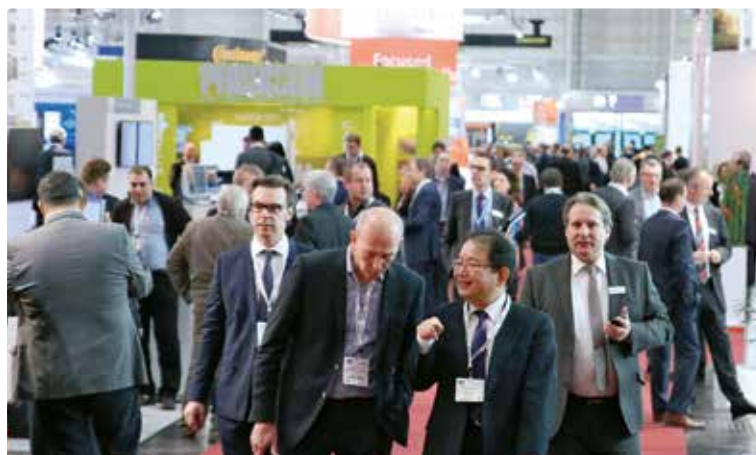
Podczas targów odbędzie się też Automechanika Academy - cykl seminariów i warsztatów. Poprowadzą je wybitni eksperci i znane osobistości z branży motoryzacyjnej.



Tire Technology Expo

TEKST | Rafał Dobrowolski / FOTO | Materiały prasowe Goodyeara i organizatora Tire Technology Expo

W dniach od 16 do 18 lutego 2016 roku w Niemczech 262 wystawców prezentowało swoje rozwiązania w dziedzinie produkcji opon oraz procesów technologicznych związanych z przemysłem gumowym. Nowości było sporo, a jedną z nich jest miejsce wydarzenia. Tegoroczna impreza po raz pierwszy odbywała się nie w Kolonii, a w Hanowerze.



Targi w Hanowerze cieszyły się frekwencją wyższą o 20% niż podczas poprzedniej edycji w Kolonii

Uczestnicy targów podkreślają, że tegoroczną edycję zdominowały prezentacje najnowszych trendów w zakresie nie tylko produkcji, ale również śledzenia, identyfikacji czy kontroli jakości opon na każdym etapie ich powstawania. Na szczególną uwagę zasługiwały najnowsze rozwiązania dotyczące zautomatyzowanego transportu, magazynowania i znakowania produktu.

Zdecydowana większość uczestników Tire Technology Expo 2016 chwali nową lokalizację imprezy, a w komentarzach wystawcy zgodnie podkreślają rekordową frekwencję na stoiskach. Wypada też wspomnieć, że w gronie wystawców znalazły się również polskie firmy: Makrochem, MPL Techma, Europa Systems SPV Sp. z o.o., Synthos S.A.

Uwadze zwiedzających nie uszły oczywiście spektakularne nowości. Z myślą o inspekcji na etapie produkcji opon konkurencyjne rozwiązania prezentowało tu sporo wystawców. Profilometr CS 200 firmy BST Eltromat wzbogacono o szerszy pomiar dla zadań inspekcyjnych (pasów gumy o szerokości do 1000 mm), wyposażając maszynę w intuicyjne menu monitora dotykowego. W sąsiedztwie prezentowano LTM firmy FACTS, czyli laserowy skaner liniowy do szybkich i dokładnych pomiarów wykonywanych w warunkach przemysłowych. Z kolei włoska firma Alfa-mation przedstawiła precyzyjny system inspekcji typu RTG – z wykorzystaniem aparatur rentgenowskich. Firma GACZ chwaliła się nowatorskim odpowietrznikiem sprężynowym (Vent Technology), który powstał z myślą o unowocześnie-

niu pras wulkanizacyjnych. Debiutujący na targach Pneumofore – dostawca ciągów technologicznych dla zakładów produkcyjnych Goodyear, Bridgestone czy Michelin – pokazał pompy próżniowe do formowania opon. Dzięki eliminacji wodnego chłodziwa pompy potrzebują o 40% mniej energii niż rozwiązania chłodzone wodą. Swoje stoisko miał też Bosch Rexroth oferujący rozwiązania dla całego łańcucha produkcyjnego przemysłu gumowego. W tym roku firma prezentowała propozycje modernizacji sita w istniejącej linii mieszania, a także pompy zębate spółki Hatec do filtrowania mieszanin gumowych.

Co można uznać za motyw przewodni minionej imprezy z punktu widzenia specjalistów od surowców chemicznych? Podczas konferencji ogłoszono referaty na temat kauczków syntetycznych, półproduktów oraz specjalistycznych substancji chemicznych. Należąca do koncernu Lanxess jednostka Tire & Specialty Rubbers (TSR) przedstawiła swoje najnowsze propozycje dla przemysłu oponiarskiego. Eksperci Lanxess zaprezentowali potencjalne udoskonalenia wynikające z zastosowania funkcjonalizowanej gumy oponiarskiej (takiej jak S-SBR czy NdBR), a także własności gumy NdBR, która odgrywa szczególnie istotną rolę w produkcji opon o wysokich parametrach. Trzeba bowiem wiedzieć, że jednym z szeroko dyskutowanych w branży podejść do problemu doskonalenia istniejących związków kauczuku jest zidentyfikowanie gumy funkcjonalizowanej (na poziomie wiązań chemicznych), która może m.in. przyczynić się do

dalszej optymalizacji interakcji między polimerem a wypełniaczem. Aktualnie, po wprowadzeniu na rynek funkcjonalizowanych klas kauczuku SBR pod marką Buna FX, koncern Lanxess testuje wiele takich nowych odmian.

Po raz dziewiąty z rzędu wyłoniono zwycięzców rywalizacji o tytuł najbardziej innowacyjnych firm uczestniczących w targach. Wyniki w pięciu kategoriach ogłoszono podczas uroczystej gali w Hannover Congress Centrum.

Dwudziestosiedmioosobowe jury składające się z inżynierów, naukowców i specjalistów z branży oponiarskiej

Celem inżynierów było zapewnienie najwyższej wydajności ogumienia, co jest niezwykle istotne dla kierowców samochodów elektrycznych, zwłaszcza zimą, kiedy żywotność akumulatorów może być znacznie obniżona.

Tytuł Innowatora Roku 2016 (Tire Manufacturing Innovation of the Year) przypadł firmie Kobe Steel w dowód uznania za maszynę o nazwie 5THR. W porównaniu z konwencjonalnymi mikserami 5THR gwarantuje uzyskanie jednorodnej konsystencji kauczuku, co ma szczególne znaczenie, gdy substratem jest krzemionka. Japońscy inżynierowie zwią-



■ Wśród firm nagrodzonych z branży oponiarskiej znalazł się m.in. koncern Bridgestone oraz Nokian



■ Podczas Tire Technology Expo 2016 wystawiały się znane firmy z sektora automotive, m.in. Bosch Rexroth, Continental, Hofmann, Lanxess, Marangoni, Solvay i ZF Friedrichshafen

tytuł Producenta Opon Roku 2016 przyznało firmie Bridgestone. Ekspertcy wyrazili tym samym uznanie dla kilku osiągnięć Bridgestone w dziedzinie badań i rozwoju oraz zrównoważonej produkcji w 2015 roku, a także dla jednej z inwestycji zrealizowanej w Tokio. Firma zainwestowała tam 250 mln dolarów w ośrodki wspierające otwartą innowację opartą na współpracy na linii: przemysł – rząd – środowisko akademickie. Dodajmy, że tytuł ten przyznawany jest tym koncernom, które nieustannie inwestują w badania i rozwój oraz dbają o udoskonalanie procesów produkcyjnych. Bridgestone zdobył już wspomnianą nagrodę w 2008 roku.

Z kolei oponie Nokian Hakkapeliitta R2 przyznano tytuł najlepszej technologicznie opony na świecie w roku 2016: Tire Technology International Awards for Innovation and Excellence 2016. Ogumienie produkowane jest ze specjalnie opracowanej mieszanki gumowej z olejem rzepakowym, która zwiększa wytrzymałość i odporność na rozdieranie oraz poprawia przyczepność na śniegu i lodzie. W uzasadnieniu werdyktu zwrócono szczególną uwagę na niezwykle osiągnięcie inżynierów Nokian Tyres, jakim jest połączenie dwóch najtrudniejszych do optymalizacji parametrów (przyczepności i oporów toczenia), co pozwoliło na opracowanie tej wyjątkowej opony. Jako pierwsza na świecie opona zimowa w rozmiarze 155/70 R19 88Q XL uzyskała klasę energetyczną A. Hakkapeliitta R2 to niszowy produkt przeznaczony do niszowych pojazdów (opona została opracowana specjalnie do elektrycznego samochodu BMW i3).

szyli wydajność maszyny o 43%, przyczyniając się tym samym do zmniejszenia emisji CO₂. Kształt i konstrukcja miksera o zamkniętych (zazębiających się) rotorach zapewniają łatwiejszy przepływ wody chłodzącej, co ma niebagatelne znaczenie dla jakości produktów. Co więcej, nowy wirnik jest w pełni kompatybilny z dotychczas oferowanymi, co oczywiście ułatwi adaptację takich maszyn. Odbierający nagrodę podkreślili, że najpewniej w najbliższych latach skuteczniejszą metodę mieszania wdrożą wszyscy liczący się producenci opon o niskim oporze toczenia. Tym samym Kobe Steel planuje ekspansję autorskiej innowacji na całym świecie.

W kategorii Environmental Achievement of the Year zwyciężyła technologia recyklingu gumy strumieniem wody AquaJet. Cooper Tire nagrodzono tym samym za wysiłki na rzecz ochrony środowiska w przemyśle oponiarskim. Proces mielenia całych opon odbywa się z wykorzystaniem dysz wodnych pod ultrawysokim ciśnieniem, aby utworzyć podczas recyklingu gumy proszek do stosowania w produkcji opon. W wyniku adaptacji najnowszych osiągnięć inżynierii aż 95% półproduktu ma granulację poniżej 400 mikronów, co przy wdrożeniu tej technologii gwarantuje podwojenie produkcji przez recyklerów zużytych opon.

Jury plebiscytu kolejny raz w ciągu ostatnich dwóch lat przyznało nagrodę dla najlepszego dostawcy w przemyśle oponiarskim (Tire Industry Supplier of the Year) firmie Mechnac. To dowód na to, że zaangażowanie firmy obchodzącej jubileusz 15-lecia w inwestycje badawczo-rozwojowe



■ Nie po raz pierwszy nagrodę dla najlepszego dostawcy w przemyśle oponiarskim (Tire Industry Supplier of the Year) przyznano firmie Mesnac

i innowacyjne produkty jest coraz ważniejszym kierunkiem rozwoju zasobooszczędnego przemysłu oponiarskiego. W 2015 roku Mesnac został wyróżniony jako największy producent maszyn do obróbki gumy na świecie, a fakt, że prawie 9% przychodów firma rokrocznie przeznaczają na badania i rozwój, stawia ją w czołówce kreujących „inteligentny” wizerunek fabryk. Warto dodać, że z know-how firmy Mesnac, m.in. w dziedzinie ustandaryzowania procesów

i zarządzania, korzystają tacy poddostawcy fabryk jak Siemens czy Bosch Rexroth.

Oprócz tych pięciu nagród statuetki przyznano także wybitnym naukowcom. Nagrody otrzymali: prof. Jacques Noordermeer – emerytowany wykładowca holenderskiego uniwersytetu z katedry Elastomer Technology & Engineering, a także Gregory Smith – młody naukowiec, który zasłynął już z prac badawczych dla sektora automotive.

Reklama

IT'S MY WAY

www.enjoytyre.com
rob@enjoytyre.com

Enjoytyre
ROUTEWAY

Tyrexpo Africa

– okno na rynki południowej Afryki

TŁUMACZENIE | Piotr Łukaszewicz

Czy kraje południowej Afryki to dobry kierunek rozwoju dla firm z branży oponiarskiej? Wszystko wskazuje na to, że tak. Potwierdza to duże zainteresowanie firm z całego świata tamtejszymi targami i zadowolenie wystawców. Targi z cyklu Tyrexpo odbyły się w Johannesburgu, największym mieście Republiki Południowej Afryki, już po raz szósty. Tegoroczna edycja trwała od 8 do 10 marca.



W targach wzięło udział 100 wystawców z 19 krajów z całego świata

RPA to największy park samochodowy Afryki, największa gospodarka i zdecydowanie najbardziej dynamiczna produkcja motoryzacyjna na tym kontynencie. Dochodzi do tego prężny (jak na warunki afrykańskie) handel detaliczny i rynek wtórny. Co więcej, RPA to jedno z największych państw górniczych, co wiąże się z dużym zapotrzebowaniem na specjalistów i sprzęt w sektorze off-road.

Czy warto inwestować w Afryce? Perspektywy są obiecujące. Wyniki badań wskazują, że kontynent afrykański w najbliższych latach będzie się jeszcze rozwijać. W ciągu 10-12 lat potencjał biznesowy regionu zostanie podwojony. W Afryce nieustannie rośnie popyt na samochody – przez ostatnie trzy lata ich liczba wzrosła o 1,6 mln sztuk, a w ciągu 10 lat wzrośnie o 2,7 mln. Więcej samochodów na drogach to oczywiście większe pole do inwestycji związanych z motoryzacją.

Bez wątpienia Afryka to jeden z najszybciej rozwijających się rynków w światowej branży opon. Rynek ten zdominowany był przez firmy z Europy, ale w ostatnich latach do gry włączyli się Chińczycy. Konkurencja jest dość duża. Szacuje się, że rynek przemysłu oponiarskiego w Afryce w ciągu trzech najbliższych lat wzrośnie o 9%. RPA natomiast promuje się jako innowacyjna baza produkcyjna dla podmiotów motoryzacyjnych i oponiarskich. Dwa lata temu rozpoczęła działalność Agencja Rozwoju Produkcji Motoryzacyjnej (APDP), która wspiera zakłady produkcyjne na terenie tego kraju. Trudno wyobrazić sobie więc lepsze miejsce do organizacji Tyrexpo Africa.

Już od pierwszej edycji targi stały się głównym wydarzeniem branży oponiarskiej na tym kontynencie. To spotkanie klientów i sprzedawców, producentów i dystrybutorów. Na targach, poza głównymi wystawcami z branży oponiarskiej, znalazło się też miejsce na wyposażenie warsztatów samochodowych czy inne akcesoria tego typu.

Tyrexpo Africa to trzy dni dyskusji, tworzenia sieci kontaktów biznesowych i wymiany wiedzy. Gośćmi targów byli właściciele warsztatów, przedsiębiorcy – hurtownicy i detaliści, a także producenci i dziennikarze branżowi. Dużym zainteresowaniem cieszyły się warsztaty Tyrexpo Technical Workshop, spotkania otwarte dla wszystkich, podczas których producenci mogli zaprezentować możliwości swoich produktów w praktyce. Tematami szkoleń były natomiast wyzwania i możliwości rynku OTR oraz działalność biznesowa w krajach afrykańskich. Odbyło się też seminarium TechTalk, poświęcone wyzwaniom i problemom miejscowej branży oponiarskiej. Jednym z takich wyzwań jest recykling opon. Jeszcze kilka lat temu wydawało się, że w Afryce będzie z tym duży problem.

- Szacujemy, że w kraju mamy aktualnie 210 tys. ton zużytych opon. W 2012 roku tylko 4% takich opon zostało zebranych i przekazanych do recyklingu. Dziś to aż 70%. To świetny wynik jak na tak krótki okres. To fantastyczne osiągnięcie - komentuje Hermann Erdmann, prezes Inicjatywy na Rzecz Rozwoju Recyklingu w RPA, wspierającej i promującej program zbierania zużytych opon.

W targach wzięło udział 100 wystawców z 19 krajów z całego świata. Wielu z nich na targach w RPA gościło po raz pierwszy. Jedną z takich firm jest Protekta A. Banilis z Litwy, sprzedająca opony do ciężarówek i maszyn rolniczych. - Zależy nam na tym, aby rozmawiać z miejscowymi przedstawicielami branży. Chcemy znaleźć tutaj dystrybutorów, którzy będą sprzedawać nasze produkty - mówi Edvardas Zaleckis, kierownik działu eksportu firmy.

Podczas targów zwiedzający i wystawcy chętnie dzielili się wrażeniami. - To nowe przedsięwzięcie dla naszej firmy. Skupiamy się na odkrywaniu rynku afrykańskiego, dużo rozmawiamy na temat naszego produktu Novex. Mamy umówionych wiele spotkań z potencjalnymi dystrybutorami naszych produktów w kilku krajach. RPA to brama do krajów sąsiednich. Jeśli chcemy być obecni na tym rynku, udział w Tyrexpo Africa to obowiązek - mówi Cyril Versteeg, dyrektor komercyjny Van Den Ban Group Holding.

Global Tap Pte. Ltd. z Singapuru to kolejny wystawca, który promował tutaj markę opon Gremax - opony wyprodukowane docelowo na rynek afrykański. - Są to opony dla sektora PCR oraz SUV-ów i aut 4x4. Chcemy znaleźć dystrybutorów, którzy będą sprzedawać te opony w tak wielu kra-

jach Afryki, jak to tylko możliwe - mówi Daniel Eng, dyrektor ds. eksportu.

Wystawcy z zagranicy, którzy chcą rozwijać swoją działalność w Afryce Południowej, przyznali, że udało im się znaleźć odpowiednich partnerów biznesowych. - Przyjechaliliśmy tutaj, aby spotkać się z naszymi dotychczasowymi klientami oraz znaleźć kolejnych. Nasze opony rolnicze i budowlane okazały się bardzo popularne, cieszyły się zainteresowaniem na południowoafrykańskim rynku. Uważam, że były to dla nas dobre targi, warte obecności, z konkretnymi ustaleniami z potencjalnymi klientami. Jesteśmy już w trakcie negocjacji i podpisywania kilku umów omówionych wstępnie na targach. Na pewno weźmiemy udział w tej imprezie w 2018 roku - mówi Peter Zhang, dyrektor sprzedaży Qingdao Qizhou Rubber Co. Ltd.

Organizatorzy targów podkreślają, że w cyklu Tyrexpo nie chodzi tylko o zorganizowanie wystawy. - Nasze targi mają być czymś więcej - mówi Eileen Hair, dyrektor projektu Tyrexpo Series. - Chcemy wspierać rozwój biznesu i tworzyć przyjazne środowisko do takiego rozwoju. Oferujemy specjalne platformy wymiany wiedzy i wsparcie dla firm, budujemy sieć kontaktów, stawiamy na biznes i przemysł. Pomagamy naszym wystawcom zaistnieć na nowych rynkach.

Kolejne targi z cyklu Tyrexpo odbędą się już 14-16 czerwca w New Delhi w Indiach. Impreza organizowana jest również w Wielkiej Brytanii i Singapurze. Więcej informacji można znaleźć na stronie www.tyrexposeries.com



2200 homologacji Pirelli

Pirelli ustanowiło nowy rekord homologacji: jedna homologacja przypada na każdy dzień w całym 2015 roku, a teraz również i w 2016. Z tym osiągnięciem włoska firma przybyła na 86. Międzynarodowy Salon Samochodowy w Genewie.

Pirelli jak zwykle wyposażało najbardziej prestiżowe i wyczekiwane modele w opony, które wykonano specjalnie na zamówienie. Od Ferrari GTC4 Lusso do Lamborghini Centenario, nie wspominając o takich markach, jak: Pagani Huayra BC, McLaren 570S GT i BMW serii 7, jak również Maserati Levante, Jaguar F-Pace i Audi R8 Spyder oraz futurystyczne samochody koncepcyjne, takie jak najnowszy projekt od Giugiaro.

Szybszy rozwój opon homologowanych przeznaczonych do konkretnych pojazdów - który jest w samym centrum idealnie dopasowanej strategii handlowej i przemysłowej - oznacza, że Pirelli posiada obecnie około 2200 homologacji do samochodów będących aktualnie użytkowanych. Wynika z tego, że firma odnotowała wzrost o 10% w stosunku do września ubiegłego roku, kiedy Pirelli przekroczyło 2000 homologacji na Międzynarodowym Salonie Motoryzacyjnym we Frankfurcie. Trend ten utrzymał się w pierwszych dwóch miesiącach 2016 roku, co czyni Pirelli partnerem technologicznym wyposażenia dla światowych producentów samochodów, jeśli chodzi o rozwój pojazdów przyszłości.

10 tys. km w trasie

– demobus Apollo odwiedził polskie gospodarstwa

OPRACOWAŁ | Krzysztof Dulny / ROZMAWIAŁ I FOTO | Mirosław Giecwicz

Pomysł narodził się w centrali firmy w Holandii – załadować na pokład firmowego demobusa najnowsze opony i ruszyć w trasę po serwisach oponiarskich. Cel: prezentacja oferty, tym razem ogumienia rolniczego Vredestein.

Ogólnoeuropejska akcja promocyjna realizowana jest również w Polsce, gdzie pilotuje ją Paweł Gontarz – przedstawiciel handlowy Apollo Vredestein Opony Polska Sp. z o.o. Na jeden z takich pokazów zostaliśmy zaproszeni i my.

Nie tylko sprzedaż

- Ubiegłoroczna edycja akcji dotyczyła opon przemysłowych marki Apollo, tym razem skupiamy się

na ogumieniu rolniczym – wyjaśnia Paweł Gontarz, z którym spotkaliśmy się w gospodarstwie Woś-Agrotechnika (usługi agrotechniczne) w Stogach koło Malborka. Jak twierdzi, zeszłoroczna akcja odniosła sukces większy niż zakładano, stąd decyzja o jej kontynuacji. - Akcja realizowana jest także w innych krajach na terenie Europy, wszędzie tam, gdzie mamy oddział.

Bus przekazywany jest z oddziału do oddziału. Polski oddział dostał go na miesiąc (od połowy stycznia do połowy lutego) – na tyle, aby objechać nim mniej więcej 150 punktów na terenie całego kraju, pokonując łącznie około 10 tys. km. Jak tłumaczy przedstawiciel firmy, w przeważającej większości są to gospodarstwa, ale „przystanki” zaplanowane są również w firmach i przedsiębiorstwach, które używają ładowarek teleskopowych, oraz w serwisach, które tego typu ładowarki obsługują. Umożliwienie im fizycznego kontaktu z promowanym ogumieniem to główna idea tych spotkań.

Do pojazdu zmieściło się sześć różnych modeli opon w najbardziej reprezentatywnych rozmiarach.

- Mamy oponę diagonalną 15,5/80-24, pozostałe to modele radialne o dwóch typach bieżników. Pierwszy to klasyczna rolnicza „jodełka”, drugi to kostka, która jest przeznaczona na utwardzaną nawierzchnię – wymienia Paweł Gontarz. - Są to produkty stosunkowo nowe, dostępne od połowy zeszłego roku. Prezentujemy je dopiero teraz, ponieważ chcieliśmy poczekać do momentu, w którym opony te będą dostępne w magazynach w odpowiednich ilościach. To o tyle istotne,



Podczas tegorocznego „rajdu” demobus Apollo odwiedził blisko 150 polskich gospodarstw i przedsiębiorstw



■ „Świat Opon” towarzyszył wizycie demobusa w gospodarstwie Woś-Agrotechnika w Stogach koło Malborka

że często opony zamawiane są nawet podczas prezentacji.

Jak dodaje, nie zawsze chodzi jednak o sprzedaż. Celem akcji jest również przypomnienie się lub przedstawienie marki tym, którzy jej jeszcze nie znają.

„Jodełka” w odwrocie

Taka akcja to również okazja do obserwacji rynku, jego analizy. Spada na przykład sprzedaż opon z bieżnikiem w „jodełkę”, od których dużo lepiej radzą sobie na rynku modele oparte na bieżnikach

projektowanych na twarde nawierzchnie, a które sprawdzają się również na terenach grząskich – jak wynika z obserwacji poczynionych przez załogę demobusa, opony z tym bieżnikiem to przynajmniej 80% sprzedaży ogumienia rolniczego.

- Na rynek rolniczy weszliśmy stosunkowo niedawno. W Polsce działamy na nim od 5 lat i ten okres możemy uznać za sukces – podsumowuje Paweł Gontarz. - Mimo sporej konkurencji udało nam się wiele zrobić w segmencie opon do dużych ciągników, a nasze opony cieszą się coraz większą renomą wśród użytkowników.



Zapraszamy do obejrzenia relacji filmowej z wizyty demobusa. Wystarczy zeskanować kod QR lub wpisać w przeglądarkę adres: www.warsztat.pl/film1.php



■ Akcję pilotuje Paweł Gontarz, przedstawiciel handlowy Apollo Vredestein Opony Polska Sp. z o.o.



■ Do pojazdu udało się zapakować 6 opon wielkogabarytowych

Polacy doceniają wysoką jakość

Z Yu Tanino, prezesem zarządu firmy ITR CEE będącej autoryzowanym dystrybutorem opon Yokohama, Strial i Prestivo w Polsce, rozmawia red. Mirosław Giecwicz.

Podczas tegorocznej edycji Geneva International Motor Show 2016 Yokohama pokazała swoje najnowsze produkty. Jednym z nich była aerodynamiczna opona koncepcyjna z wypustkami w kształcie płetwy. Proszę powiedzieć coś więcej na ten temat.

Japońscy inżynierowie od lat pracują nad nowymi konstrukcjami opon, których zadaniem jest jeszcze większa oszczędność paliwa i poprawa parametrów. Przykładem jest technologia produkcji opon ciężarowych Yokohama Zenviroment czy ekologiczne rozwiązania opracowane w ramach koncepcji opon BluEarth. Obecnie prowadzone są intensywne badania w obszarze technologii aerodynamiki opon, zmniejszającej opór powietrza podczas jazdy. Zaprezentowana w Genewie opona z wypustkami w kształcie płetw, przypominającymi spojłery, jest wynikiem ostatnich pomiarów i symulacji prowadzonych na dużą skalę we współpracy z uniwersytetem Tohoku. Uzyskane wyniki mogą oznaczać duży postęp, jeśli chodzi o konstrukcję opon i optymalne projektowanie wypukłości na powierzchni opony, które redukuje opór powietrza, umożliwiając mniejsze zużycie paliwa i większą stabilność podczas jazdy.

Targi w Genewie są jednym z najważniejszych wydarzeń motoryzacyjnych na świecie, podczas których prezentowane są nowości technologiczne i unikatowe rozwiązania. W czasie tegorocznej edycji nie zabrakło nowości Yokohamy wprowadzanych na światowe rynki. Prezentowaliśmy trzy nowe modele: uliczną oponę sportową Advan A052 o kapitalnej przyczepności na mokrej i suchej nawierzchni, sportową oponę High Performance – Advan Fleva V701 oraz najnowszy model do pojazdów typu SUV i 4x4 – oponę Geolandar A/T G015.

Specjalną atrakcją było spotkanie z przedstawicielami klubu piłkarskiego Chelsea. Zaprezentowano ponadto opony ze specjalnej edycji BluEarth-A AE-50

z tłoczonym na boku logo Chelsea. Jak sponsoring klubu wpływa na promocję marki?

Jesteśmy bardzo zadowoleni ze współpracy z Chelsea FC. Możliwość spotkania przedstawicieli klubu piłkarskiego była specjalną atrakcją stoiska Yokohamy w Genewie. Menedżer Guus Hiddink i dyrektor zarządzający Chelsea FC Christian Purslow odpowiadali na wszelkie pytania. Choć efekty współpracy będzie można ocenić dopiero za rok lub dwa, już teraz widać jej pozytywny wpływ na rozpoznawalność marki. Sport to wspaniała platforma komunikacji i promocji, idealna dla marek mocno związanych ze sportem zawodowym – takich jak Yokohama, która od ponad 30 lat uczestniczy w największych wydarzeniach motosportu na świecie. Chelsea jako jeden z czołowych europejskich klubów i mistrz Anglii jest idealnym partnerem. Prezentowana w Genewie specjalna edycja najnowszej opony letniej BluEarth-A AE-50, z wytłoczonym na boku logo Chelsea FC, upamiętnia nawiązanie tej współpracy.

Pamiętajmy, że Yokohama to także opony do pojazdów ciężarowych, dostawczych, OTR itd. Co nowego w tych segmentach?

Segment opon do pojazdów ciężarowych i przemysłowych to istotny obszar działań Yokohamy. Firmy transportowe czy budowlane wymagają dziś rozwiązań zapewniających większe przebiegi, lepszą podatność na bieżnikowanie oraz niższe koszty eksploatacji za kilometr. W odpowiedzi na te potrzeby marka w dalszym ciągu rozwija linię opon do samochodów ciężarowych i autobusów. W najbliższym czasie na rynku pojawi się nowa opona na autostrady – przeznaczona na oś kierującą BluEarth 110L. W sezonie zimowym z kolei dostępna będzie opona 902W przeznaczona na oś napędową samochodów ciężarowych.

W segmencie opon OTR najnowszym sukcesem jest przyznanie japońskiej marce platynowego certyfikatu najlepszego dostawcy ogumienia dla amerykańskiej firmy

Caterpillar. Wyróżnienie cieszy tym bardziej, że CAT po raz czwarty z rzędu docenił jakość i zaawansowanie technologiczne wyspecjalizowanych opon Yokohama do maszyn przemysłowych i górniczych. Nagroda będąca ukoronowaniem naszych globalnych starań na rzecz podnoszenia jakości produktów i usług powędrowała do zakładu produkcyjnego zlokalizowanego w Onomichi w Japonii.

Yokohama Club Network (YCN) to sieć profesjonalnych punktów serwisowych, których pracownicy posiadają ogromną wiedzę techniczną o oponach i pracują na specjalistycznym sprzęcie. W Polsce YCN istnieje od 2008 roku. Proszę przybliżyć koncepcję klubu.

Działająca od 8 lat na rynku sieć liczy obecnie 79 serwisów ogumienia. Współpracujemy z silnymi dealerami, którzy chcą sprzedawać produkty doskonałe. Sprzedawcy, którzy nie chcą mieć kłopotów z reklamacjami, wybierają słynącą

tingu, szkoleń czy systemu rabatowego, ale jednocześnie mogą przystępować do innych podmiotów. Działamy na zasadzie klubu, stowarzyszenia, a nie organizacji typowo franczyzowej, związanej tylko z jednym głównym partnerem. I to się sprawdza.

Który z europejskich rynków jest najlepszy dla Yokohamy, który najbardziej rokujący i gdzie w tym wszystkim sytuuje się Polska?

Rynek europejski jest otwarty na opony premium, co nas bardzo cieszy. Europę widzimy raczej jako całość. Jeśli miałbym wskazać wybrany obszar, byłby to rynek niemiecki ze względu na swój rozmiar. Polska szybko dołącza do zachodniej Europy, także u nas udział opon premium stopniowo rośnie. Oznacza to, że Polacy doceniają wysoką jakość i zaawansowane technologie przekładające się na bezpieczeństwo i komfort jazdy. Liczymy na dalsze umacnianie się tego trendu.



Yu Tanino, prezes zarządu ITR CEE

z niezawodności Yokohamę. Nasz roczny udział reklamacji w stosunku do sprzedaży opon jest mierzony w promilach, to zaledwie kilka bądź kilkanaście reklamacji rocznie. Warto dodać, że uczestnictwo w sieci nie zobowiązuje do wyłączności. Członkowie naszej sieci mają dodatkowe profity i otrzymują wsparcie ze strony ITR CEE w zakresie marke-

Wiele mówi się o Chinach i oponach z tego rynku, najczęściej w związku z niską jakością i zagrożeniem dla rodzimych producentów. Jednak tak naprawdę prawie każdy handluje produktami z Państwa Środka. Jak Pan sądzi, jaka jest dziś chińska opona? Co to jest za produkt?

Opony chińskie zazwyczaj utożsamiane są z produktem tanim, o niskiej jakości. Chińczycy potrafią wyprodukować wszystko, produkty o dowolnej jakości, ale pozycję na światowym rynku zdobyli eksportem tanich rzeczy. Nie oznacza to jednak, że nie mają wystarczających możliwości, aby wytwarzać produkty wysokiej klasy. W tym kraju jest mnóstwo dobrze wykształconych inżynierów, a najbardziej bezpieczne samochody świata – Volvo – produkowane są również w Chinach.

Chińska produkcja nie musi oznaczać niskiej jakości, wystarczy, że będzie to dobry produkt wyróżniający się korzystną relacją ceny do jakości. Warto pamiętać, że wielu kierowców poruszających się głównie po drogach miejskich nie ma potrzeby kupowania opon najdroższych, konstruowanych z myślą o pojazdach mogących rozwijać prędkości niedostępne dla wielu użytkowników. Z kolei wybór droższego ogumienia uznanego producenta zwykle i tak się opłaca, zapewniając niższe zużycie paliwa czy większe bezpieczeństwo. Światowe koncerny prześcigają się w udoskonalaniu rozwiązań zwiększających przyczepność na mokrej i suchej nawierzchni. W efekcie droga hamowania opon premium może być nawet kilkanaście metrów krótsza niż tańszych odpowiedników. Przykładem jest choćby nowa opona letnia Yokohama BluEarth-A AE-50, w której zastosowano opatentowaną mieszankę gumy wykorzystującą polimer, olejek pomarańczowy i podwójną krzemionkę, a także rozwiązania konstrukcyjne sprawiające, że model uzyskał najwyższą ocenę parametru hamowania na mokrej nawierzchni – klasę A dla większości rozmiarów.

Proszę powiedzieć, jak obecnie kształtuje się rynek japoński. Jakie są preferencje właścicieli pojazdów dotyczące marek opon i jaki wpływ na to, co kupuje klient ostateczny, mają tam pracownicy serwisów ogumienia?

Ogromny. W Japonii zdecydowana większość nabywców, bo około 80%, zdaje się na rekomendacje serwisów. Jeśli klient jest zadowolony z obsługi i poleconego towaru, wraca do serwisu i tam dokonuje dalszych zakupów. Japońscy kierowcy są mniej samodzielni niż Polacy, nie szukają informacji we własnym zakresie, rzadko porównują oferty różnych firm. W Kraju Kwitnącej Wiśni najważniejsza jest renoma marki, za którą idzie jakość produktu i wszystko, co się z tym wiąże. Dla klientów liczy się to, co jest istotne w użytkowaniu opon: trwałość, komfort podróżowania, bezpieczeństwo. Jeśli odnajdują te cechy w produktach, są gotowi za nie zapłacić i cieszyć się wysokimi osiągnięciami opon i komfortem jazdy. Tym bardziej doceniamy fakt, że Yokohama jest drugą najpopularniejszą marką opon na japońskim rynku.

Jaki był rok 2015 dla Yokohamy w Polsce i na świecie? Jakie plany ma firma na rok 2016?

Miniony rok 2015 oceniamy bardzo pozytywnie. Podobnie jak w ubiegłych latach odnotowaliśmy rosnące zainteresowanie oponami w rozmiarach od 17". Z pewnością jest to

związane z większą liczbą dużych aut, SUV-ów i crossoverów na polskim rynku. W porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku wolumen sprzedaży dużych opon wzrósł o 50%. Na wysokim poziomie utrzymała się też sprzedaż zimowych opon z indeksem V, która także była większa niż w 2014 roku. Oznacza to, że polscy kierowcy wybierają markę Yokohama, szczególnie produkty przeznaczone do aut sportowych o dużej mocy. Dobre osiągi potwierdzają też niezależne rankingi takie jak te opracowane przez ADAC, który umieścił zimową oponę W.drive V905 do samochodów osobowych na drugim miejscu w tegorocznym zestawieniu.

W 2016 roku chcemy nadal rozwijać sprzedaż i dążyć do udoskonalania naszych technologii. W Polsce poszerzamy ofertę letnią o nową oponę Geolandar H/T G056 przeznaczoną do pojazdów typu SUV i 4x4. Model maksymalnie zwiększa stabilność i precyzję jazdy na drogach asfaltowych i w terenie, a także przyczynia się do mniejszego zużycia paliwa. W okresie wakacyjnym ponownie będziemy uczestniczyć w wyjątkowym wydarzeniu na polskiej scenie motoryzacyjnej, jakim jest Japfest – festiwal japońskiej motoryzacji organizowany we Wrocławiu.

Nadchodzący sezon letni 2016 to także czas nowych marek w dystrybucji ITR CEE. Produkowane w Europie nowoczesne ogumienie Strial jest ciekawą propozycją dla segmentu ekonomicznego. Wprowadzone pod koniec ubiegłego roku zimowe opony tej marki zostały bardzo dobrze przyjęte przez rynek. To bezpieczne, komfortowe i ciche opony w bardzo atrakcyjnej cenie. Z kolei opony marki Prestivo będą interesującą propozycją dla kierowców poszukujących dobrych osiągnięć i ciekawego designu. Jest to jedna z najpopularniejszych marek opon w Wielkiej Brytanii, wśród użytkowników aut klasy średniej i premium. Będzie to ekskluzywny produkt, oferowany wyłącznie starannie wyselekcjonowanym dealerom.

Jak ocenia Pan bieżącą sytuację na rynku oponiarskim zarówno w Polsce, jak i globalnie?

Na sytuację na polskim rynku oponiarskim patrzymy optymistycznie. Branża wychodzi na plus, podobnie jak w całej Europie, gdzie odnotowano kilkuprocentowe wzrosty. Także w Polsce w minionym roku sprzedało się więcej opon niż w poprzednim i mamy nadzieję, że tendencja ta się utrzyma. Dobre wyniki związane są ze wzrostem sprzedaży coraz lepszych samochodów osobowych i ciężarowych. W dalszym ciągu obserwujemy duży udział opon segmentu ekonomicznego. Jednak nawet oszczędny polski nabywca wymaga od opon określonej wartości. To oznacza dla nas spory potencjał, jeśli chodzi o sprzedaż nowej marki Strial, która jest przykładem idealnej relacji ceny do jakości.

Dziękuję za rozmowę.



The 14th CHINA INTERNATIONAL TIRE EXPO 2016

Największe targi oponiarskie w regionie Azji i Pacyfiku

26-28 września 2016

Ponad **400** wystawców
i **12 000**
profesjonalistów
ze **112** krajów



Nowe
miejsce targów
w
2016
roku

@Shanghai World Expo
Exhibition & Convention Center



TEL: +86(0)10-8589-8181
EMAIL: citexpo@reliable.org.cn
WEB: www.citexpo.com.cn

Organizator:

RELIABLE TOPIC

To będzie dobry rok

OPRACOWAŁ | Krzysztof Dulny / ROZMAWIAŁ I FOTO | Mirosław Giecewicz

Kto stoi w miejscu, ten się cofa – to powiedzenie bliskie jest wszystkim poważnym graczom branży automotive. Również firma Colmec wzięła je sobie do serca, rozszerzając ofertę o urządzenia marki własnej.



Tomasz Kubiak, dział wyposażenia warsztatowego Colmec

Na asortyment produkowanego w Azji wyposażenia warsztatowego marki PRO składają się nie tylko montażownice i wyważarki, które w ofercie firmy Colmec pojawiły się jako pierwsze, ale także urządzenia do geometrii, obsługi klimatyzacji czy podnośniki. Te ostatnie do sprzedaży mają trafić już pod koniec marca.

– Urządzenia marki PRO powstają specjalnie dla nas, na nasze zamówienie – wyjaśnia Tomasz Kubiak z działu wyposażenia warsztatowego. – Zaczęliśmy od montażownic i wyważarek do działu ciężarowego, rozbudowując następnie ofertę o montażownice osobowe. W naszej ofercie lada dzień pojawi się też cała gama podnośników różnego rodzaju, również produkowanych dla nas pod marką PRO.

Rozwijając wątpliwości, nowy brand firmy Colmec to brand budżetowy – dobra jakość za przystępną cenę.

– To niższa, ale nie najniższa półka – podkreśla przedstawiciel firmy. – Urządzenia te z powodzeniem sprawdzą się w mniejszych serwisach, takich, które nie generują dużego obrotu. Oczywiście nie rezygnujemy ze sprzedaży urządzeń europejskich, one nadal będą dostępne w naszej ofercie.

Kolejną nowość to sprężarki Atlas Copco VSD+. Do oferty trafiły dlatego, że – podobnie jak w przypadku marki PRO – oferują doskonały stosunek jakości do ceny.

– Piątej generacji sprężarki Atlas Copco to urządzenia dopracowane pod względem technologicznym, oferowane w rozsądnej cenie – wyjaśnia Tomasz Kubiak. – VSD+ jest zmiennoodrotową sprężarką śrubową, która dopasowuje swoje parametry do obciążenia pracy w warsztacie i poboru powietrza. To ekonomiczne rozwiązanie, które pozwala zaoszczędzić 30-40% energii więcej niż zwykła sprężarka śrubowa tego samego producenta. Dodatkowymi zaletami są dłuższa żywotność sprężarki i jej kompaktowe wymiary.



■ Na asortyment marki PRO składają się zarówno montażownice i wyważarki, jak i urządzenia do geometrii, obsługi klimatyzacji czy podnośniki



■ Sprężarki Atlas Copco VSD+ to kolejna nowość w ofercie firmy Colmec

Tomasz Kubiak zapytany o prognozy na najbliższy rok odpowiada optymistycznie, że dla firmy Colmec będą to bardzo dobre miesiące – nie tylko ze względu na debiut nowej marki własnej, w której firma pokłada tak duże nadzieje.

– Ubiegły rok również był dla nas dobry – mówi. – Znotowaliśmy wzrosty w całej gamie produktów, narzędzi i urządzeń. Nie da się jednak stale generować wzrostów na tej samej grupie produktów, dlatego systematycznie wprowadzamy do oferty nowe.

Dużym zainteresowaniem na pewno cieszyć się będą szkolenia z obsługi klimatyzacji samochodowej – kolejna nowość w ofercie firmy. Przypomnijmy, na mocy obowiązującej od kilku miesięcy ustawy zaświadczenie o odbytym szkoleniu powinien posiadać każdy mechanik, który serwisuje układy klimatyzacji w samochodach. Innymi słowy, zainteresowanie takimi szkoleniami powinno być w najbliższym czasie ogromne.

– W naszych szkoleniach mogą brać udział pracownicy zarówno serwisów ogumienia, w których również (zwłaszcza latem) obsługuje się układy klimatyzacji, jak i pozostałych warsztatów samochodowych – wyjaśnia Tomasz Kubiak. – Takie kursy organizujemy u nas od marca. Zainteresowanych nie brakuje.

Oferta szkoleniowa firmy Colmec to jednak głównie naprawa ogumienia na zimno i na gorąco (choć – jak przyznaje nasz rozmówca – zainteresowanie tą tematyką zaczyna maleć), a jej uzupełnieniem jest obsługa TPMS. Szkolenia wraz z obsługą serwisową oferowane są także w pakiecie razem ze sprzedawanymi maszynami.

– W ofercie mamy również wiele akcesoriów wulkanizacyjnych, możemy zatem obsłużyć klienta kompleksowo, od A do Z – dodaje przedstawiciel firmy. – Doceniają to zwłaszcza te firmy, które stawiają w branży pierwsze kroki. Jedna firma, z którą mają stały kontakt, to dla nich duże ułatwienie.



Bezpieczna i ekologiczna opona do SUV-ów

Yokohama, producent opon premium, wprowadza na polski rynek nową oponę letnią Geolandar H/T G056, przeznaczoną do pojazdów typu SUV i 4x4. Model zwiększa stabilność i bezpieczeństwo jazdy na drogach asfaltowych i w terenie, a także przyczynia się do mniejszego zużycia paliwa. Opona w nadchodzącym sezonie będzie dostępna w 12 rozmiarach: od 15" do 20". Geolandar H/T G056 do pojazdów użytkowych jest następcą popularnego modelu Geolandar H/T-S G051. Ogumienie zostało wyprodukowane z wykorzystaniem elementów innowacyjnej technologii BluEarth, opracowanej przez japońską markę. Jej zalety to doskonała przyczepność na różnych rodzajach nawierzchni, a także stabilność i precyzja prowadzenia w czasie szybkiej jazdy. W porównaniu z poprzednim modelem opona charakteryzuje się lepszymi osiągnięciami na suchej (+3%) i mokrej nawierzchni (+13%), znacznie większą trwałością i przebiegiem (+21%) oraz zdecydowanie niższym poziomem hałasu (–13%).

Wysokie osiągi i bezpieczeństwo w komplecie

Z Łukaszem Tłuchowskim, menedżerem ds. marketingu opon osobowych na Polskę i Ukrainę z Grupy Goodyear Polska, rozmawia red. Mirosław Giećewicz.



Łukasz Tłuchowski, menedżer ds. marketingu opon osobowych na Polskę i Ukrainę, Grupa Goodyear Polska

Proszę powiedzieć, czym musi charakteryzować się produkt przeznaczony do aut o wysokich osiąгах (UHP), aby spełniał wymagania właścicieli pojazdów tej klasy.

Użytkownicy samochodów o dużej mocy silnika chcą cieszyć się dynamiczną jazdą, a jednocześnie mieć poczucie pełnej kontroli nad autem. Dlatego poszukują opon, które nie tylko zapewnią im wysokie osiągi, doskonałe właściwości prowadzenia oraz przyczepność na mokrych i suchych nawierzchniach, ale również będą odpowiednio trwałe.

Bezpieczeństwo i wysokie osiągi zawsze były priorytetem dla inżynierów Goodyeara pracujących nad produktami z segmentu UHP. Tego rodzaju ogumienie znajdujące się w portfolio marek Goodyear, Dunlop czy Dębica charakteryzuje się wysoką przyczepnością na suchej i mokrej nawierzchni, a także doskonałą trakcją i krótką drogą hamowania. Sekret sukcesu tkwi w zaawansowanej konstrukcji oraz rzeźbie bieżnika – takich jak te zastosowane w nowej oponie Dębica Presto UHP, zapewniające m.in. doskonałe właściwości podczas jazdy w zakrętach.

Inne są też składy stosowanych mieszanek gumowych. Materiały stanowiące podstawę bieżników opon UHP bazują na wysokiej zawartości zróżnicowanych wypełniaczy, żywicy i specjalnych polimerów. Ponadto w tego typu produktach można znaleźć wiele zaawansowanych rozwiązań technologicznych, które wpływają na podniesienie komfortu jazdy oraz lepsze osiągi w różnych warunkach, w tym znacznie krótszą drogę hamowania przy wysokich prędkościach.

Letnie nowości Goodyeara w tym segmencie to modele Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 oraz Dunlop Sport Maxx RT2. Proszę powiedzieć coś więcej na temat tych produktów.

Oba produkty są doskonałą odpowiedzią na oczekiwania klientów sięgających po opony z segmentu UHP. Goodyear

Eagle F1 Asymmetric 3 czerpie z bogatego doświadczenia linii Eagle w najtrudniejszych testach drogowych oraz z sukcesów marki na torach. Niezależne testy przeprowadzone przez TÜV wykazały, że zapewnia ona krótszą drogę hamowania na mokrej i suchej nawierzchni, dając kierowcy większą kontrolę podczas jazdy. Wyjątkowe właściwości ogumienia to zasługa wzmocnionej konstrukcji, odpowiednio skomponowanej mieszanki gumowej bieżnika z domieszką lepkiej żywicy oraz technologii Active Braking, która świetnie sprawdziła się już w poprzedniej generacji tego modelu. Dzięki niej podczas hamowania opona zwiększa powierzchnię kontaktu z nawierzchnią, co dodatkowo wpływa na skrócenie drogi niezbędnej do zatrzymania pojazdu.

Doskonałą przyczepność i precyzję kierowania zapewnia również nasza druga tegoroczna nowość, opona Dunlop Sport Maxx RT2. Rewolucyjna mieszanka gumowa z domieszką gumożywicy zwiększa przyczepność na mokrej i suchej nawierzchni. Duże zewnętrzne bloki barkowe znacząco ułatwiają pokonywanie zakrętów, a dzięki nowej rzeźbie bieżnika opona zapewnia krótką drogę hamowania, szczególnie przy dużych prędkościach. Z kolei wzmocniony kord stalowy zastosowany w konstrukcji produktu wpływa na jego trwałość oraz stabilną jazdę.

Wyprodukowanie takiej opony wiąże się z przeprowadzeniem wielu testów, które pozwolą potwierdzić wszelkie zalety produktu. Jak długo trwa testowanie i w jaki sposób się odbywa?

Dostarczenie na rynek finalnej wersji produktu poprzedza wielomiesięczny, zaawansowany cykl prac badawczo-rozwojowych, prowadzonych przez setki specjalistów w Centrach Innowacji Goodyeara. Następnie opony testowane są m.in. na torach należących do firmy, a także na najbardziej wymagających trasach wyścigowych świata. Żeby lepiej uzmysłowić ogrom pracy, jaki się z tym wiąże, warto wspomnieć choćby o tym, że nad stworzeniem nowej opony Dunlop Sport Maxx RT2 pracowało ponad 400 specjalistów, a sam produkt poddano niemal 5000 testów na pięciu różnych torach testowych w pięciu krajach.

Warto podkreślić, że wiele produktów UHP Grupy Goodyear dostępnych na rynku czerpie z osiągnięć marek Goodyear i Dunlop w sportach motorowych, m.in. w legendarnych wyścigach na torach takich jak Le Mans, Nürburgring i Silverstone, które są najlepszym poligonem doświadczalnym dla opon i ich producentów. Dla przykładu najnowszy produkt letni Goodyear bazuje na bogatym doświadczeniu linii Eagle w testach oraz na sukcesach marki na torach Formuły 1.

Jak sprzedają się w Polsce produkty przeznaczone do aut o wysokich osiągnięciach? Jak duże jest zapotrzebowanie na tego typu produkty i kto jest ich odbiorcą?

Zarówno na polskim, jak i europejskim rynku wzrasta znaczenie opon do aut o wysokich osiągnięciach. Wiąże się to

z ewolucją parku samochodowego i tym samym większym zapotrzebowaniem na produkty tej klasy – dotyczy to nie tylko marek premium, ale i tych z segmentu budżetowego. Chcąc odpowiednio zareagować na potrzeby rynku, wprowadziliśmy zupełnie nową oponę z segmentu UHP również do portfolio Dębicy. Model Presto UHP to produkt dla tych, którzy poszukują najwyższej jakości, wysokich osiągnięć, ale stosunkowo niższej ceny niż w przypadku marek premium.

Poza sprzedażą kierowaną do typowego Kowalskiego działalność Goodyeara opiera się na współpracy z serwisami ogumienia. Jak dużą rolę ma serwis ogumienia przy sprzedaży tego rodzaju opon oraz w jaki sposób pracownicy tych zakładów są szkoleni, aby mogli rzetelnie przekazywać końcowemu klientowi wszelkie informacje z tym związane?

Goodyear dystrybuje swoje produkty za pomocą kilku kanałów sprzedaży, dopasowanych do potrzeb i oczekiwań klientów. Jednym z nich są serwisy detaliczne, w tym te należące do sieci Premio, która stanowi ważną część działalności handlowej naszej firmy. Badania pokazują, że rekomendacja sprzedawcy jest jednym z kluczowych czynników wpływających na decyzje zakupowe klientów. Ponieważ zależy nam na tym, aby mogli oni skorzystać z fachowego doradztwa i pomocy ekspertów, dbamy o ich właściwe wykształcenie. Dzięki temu mogą oni zagwarantować konsumentom pełny dostęp do informacji na temat oferowanych produktów i usług.

Jak Pan sądzi, co jeszcze można ulepszyć w oponie przeznaczonej do pojazdów o wysokich osiągnięciach? Jak według Pana powinna wyglądać opona przyszłości tego typu?

Nasi inżynierowie cały czas pracują nad ulepszeniem parametrów uzyskiwanych przez produkty Grupy Goodyear, zwłaszcza tych, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i kontrolę nad pojazdem. Szczególnie istotne są m.in. krótsza droga hamowania, bardzo dobra przyczepność na mokrej nawierzchni i stabilność w zakrętach.

Jak pokazują badania J.D. Power 2015 U.S. Tech Choice Study, bezpieczeństwo będzie też jednym z kluczowych elementów w motoryzacji przyszłości, w której według prognoz dużą rolę będą odgrywały auta autonomiczne oraz ich ogumienie. Stawiając już dziś czoła tym wyzwaniom, Goodyear zaprezentował podczas tegorocznych targów motoryzacyjnych w Genewie dwie koncepcyjne opony przyszłości: Eagle-360 i IntelliGrip. Ogumienie wyposażone w specjalne czujniki, wykonane z nowatorskich materiałów i posiadające wyjątkowe kształty, będzie zbierało informacje z otoczenia, a następnie przekazywało je do komputera pokładowego samochodu. Dzięki temu pojazd będzie mógł z odpowiednim wyprzedzeniem reagować na potencjalne zagrożenie, w tym m.in. dostosować prędkość do zmieniających się warunków na drodze.

Wizytówka branży

Z Annegret Appel, szefową targów Reifen w Essen (24-27 maja br., Niemcy), rozmawia red. Mirosław Giecwicz.



Annegret Appel,
szefowa targów
Reifen

Przed nami kolejne targi Reifen. Jak zapowiada się tegoroczna edycja tego spotkania?

Reifen to najważniejsze na świecie wydarzenie w naszej branży. Spotkają się czołowi producenci, dealerzy i dostawcy urządzeń. W pewnym sensie to wizytówka naszej branży. W Essen pojawią się przedstawiciele dwudziestu największych producentów opon na świecie, m.in. Bridgestone, Michelin, Goodyear, Continental i Pirelli.

Razem z odbywającym się jednocześnie spotkaniem RubberTech Europe będzie to jedyna tego typu okazja, aby zaprezentować cały cykl życia opony: od przygotowań do produkcji, przez produkcję, sprzedaż, użytkowanie, aż po recykling.

Ilu wystawców weźmie udział w majowych targach? Ilu spodziewacie się odwiedzających?

Biorąc pod uwagę poprzednie edycje targów Reifen, spodziewamy się ponad 600 wystawców i około 20 tys. gości.

Jakie wydarzenia towarzyszące zaplanowaliście podczas targów?

RubberTech Europe, wyjątkowe wydarzenie poświęcone produkcji opon, po raz kolejny odbędzie się równolegle z targami Reifen. Jednym

z tematów RubberTech Europe będzie optymalizowanie i podnoszenie wydajności w produkcji opon poprzez innowacyjne maszyny i urządzenia, ale również wykorzystywane surowce czy substancje chemiczne.

Podczas targów Reifen będzie można wziąć udział także w konferencji „The Future Tire Conference”, poświęconej aktualnym trendom i ich wpływom na branżę oponiarską. Odbędzie się ona równolegle z targami Reifen po raz pierwszy i z pewnością bardzo dobrze uzupełni naszą ofertę.

Rynek oponiarski cały czas ewoluuje. Są lata lepsze i gorsze. Jakie oczekiwania wobec sektora ogumienia (na lata 2016-2026) w kwestii organizacji takich przedsięwzięć mają organizatorzy targów Reifen?

Widzimy, że nawet mimo postępującej cyfryzacji nadal bardzo potrzebne są imprezy, podczas których mogą spotkać się osoby decyzyjne w branży. Moim zdaniem przyszłością biznesu są właśnie takie specjalistyczne, międzynarodowe targi, które pozwalają firmom rozwijać się, pozyskiwać kontrahentów i współpracowników na całym świecie. Targi Reifen są najlepszym dowodem na to – z roku na rok są coraz większe i cieszą się popularnością wśród przedstawicieli branży.

Na polskim rynku branża oponiarska jest prężna, jest też wiele podmiotów zainteresowanych prowadzeniem interesów w tym segmencie. Jak ważny jest on dla organizatorów targów Reifen?

Rynek w Polsce jest oczywiście rynkiem europejskim, a więc jest istotny również z naszego punktu widzenia. Na targach Reifen stale odnotowujemy wzrost liczby zarówno wystawców, jak i gości z Polski.

Dziękuję za rozmowę.



MotoTechnik

Technika warsztatowa & Serwis

46-380 Dobrodzień, ul. Oleska 2
tel. +48 34 31729 94, +48 609 800 511
e-mail: biuro@mototechnik.pl

ttm

8

49

diagnostyka - warsztat - myjnia - wulkanizacja



Ravaglioli KPX 337 WK



SUN PDL 4000



Nussbaum Uni Lift 5000 NT



Hofmann Monty 8300p



Hofmann Geodyna 7850p

Nussbaum



SUN



HOFMANN

DRESTER

COMPAC

UNOWOCZEŚNIJ SWÓJ SERWIS...

Chcesz unowocześnić swój warsztat?

Chcesz świadczyć swoje usługi na

PROFESJONALNYM poziomie?

Skorzystaj z PROMOCJI na ekologiczne myjki do kół
szwedzkiej firmy DRESTER.

Wymień starą na nową z dodatkowym rabatem!!!

DRESTER



MotoTechnik jest autoryzowanym dystrybutorem produktów DRESTER

W sprawie zamówień i szczegółowych informacji prosimy o kontakt

Aktualności ze świata opon

TEKST | Rafał Dobrowolski / FOTO | Rafał Dobrowolski i materiały firmy Continental
Opony Polska

Krótko przed kalendarzową wiosną odbyła się coroczna konferencja prasowa firmy Continental Opony Polska, podsumowująca tendencje na rynkach oponiarskich Europy i Polski. Przedstawiciele firmy są pewni, że mamy za sobą szczyt wzmożonej penetracji rynku przez producentów z Azji. To o tyle istotne, że na rywalizacji w segmencie najtańszych produktów najbardziej mieli ucierpieć specjaliści od bieżnikowania ogumienia, zwłaszcza w technologii na zimno.

Powyższą hipotezę potwierdzają najnowsze wyniki sprzedaży opon i porównanie jej z wynikami w ostatnich latach w każdym segmencie rynku (przeznaczenie ogumienia, rozmiary, półka cenowa). Jakkolwiek Chiny pozostają głównym źródłem importu z regionu Azji, to w opinii reprezentantów koncernu na rywalizacji z producentami takich opon najbardziej ucierpieli specjaliści od bieżnikowania ogumienia, zwłaszcza w technologii na zimno. Co innego, że pierwsze symptomy po wprowadzeniu przez USA cła zaporowego na tanie ogumienie azjatyckie każą przypuszczać, że europejskie marki obronią się przed wzmożoną penetracją rynku nawet bez takich narzędzi. Europejski rynek ma mieć już za sobą szczytowy okres podaży ogumienia azjatyckiego.

Celem prezentacji dotyczących rynku opon do samochodów osobowych i ciężarowych jest oczywiście nakreślenie kierunków rozwoju otoczenia biznesowego, w którym działa jeden z czołowych dostawców rozwiązań dla motoryzacji, w tym producentów ogumienia. Konferencję, która odbyła się 15 marca w Warszawie, podzielono na kilka części. Rozpoczęła się od prezentacji ogólnych wyników sprzedaży opon do samochodów osobowych. Analizy rynku takich opon podjął się Jerzy Mendala, dyrektor handlowy działu opon do aut osobowych, a Grzegorz Jeziak, dyrektor handlowy działu opon użytkowych, przedstawił najnowsze doniesienia z rynku opon do pojazdów ciężarowych. Obaj podkreślili, że spadki sprzedaży osiągnęły punkt kulminacyjny w latach 2013-2014. Od tego czasu na wszystkich

rynkach Europy da się zauważyć względną stabilizację z przewagą trendu wzrostowego. Wszystkie największe rynki w roku 2015 odnotowały wzrost, aczkolwiek niewielki, średnio jednoprocentowy. W 2015 roku sprzedaż opon w Polsce wzrosła o 1%, a w centralnej Europie – o 6%.

Największe rynki – w podziale na sezonowość – to w przypadku opon letnich: Francja, Niemcy, Wielka Brytania, Włochy, Hiszpania, Polska (6. miejsce). Uwagę zwraca fakt, że dla opon zimowych kolejność jest inna: Niemcy, Włochy, Polska, Francja, Austria, Szwajcaria. Wnioski? Polska jest tradycyjnie rynkiem „zimowym”, chociaż ponad cztery razy większy (około 24 mln opon) popyt generują kierowcy z Niemiec. Kraj ten góruje w zestawieniu, skoro drugi w kolejności deklaruje popyt na poziomie tylko ok. 5,5 mln. Mimo coraz to bardziej nieprzewidywalnej aury nadal uzasadnione jest stosowanie opon sezonowych (letnich i zimowych) na polskim rynku. Wart podkreślenia jest fakt, że największy udział „zimówek” odnotowano u nas w roku 2013, a odwrotną tendencję w roku 2015 (ze wskazaniem na sezon letni).



Komentując wyniki, zwrócono uwagę, że mimo coraz to bardziej nieprzewidywalnej aury nadal uzasadnione jest stosowanie opon sezonowych (letnich i zimowych) na polskim rynku. Na zdjęciu dr Piotr Zielak, Dyrektor Generalny Continental Opony Polska

- Wydaje się, że i ten rok potwierdzi ową tendencję. Co innego, że jedną z ważniejszych cech naszego rynku jest podział na klasy, bo ukazuje jakość rozwoju rynku. Widzimy wyraźnie, że na tle krajów bogatych mamy do czynienia z nasileniem popytu w Polsce na opony droższe - podkreślał dyrektor handlowy działu opon do aut osobowych firmy Continental Opony Polska.

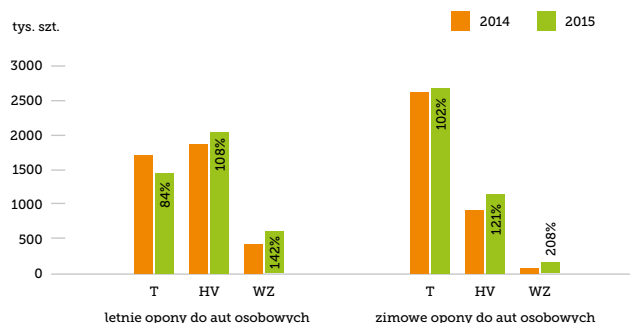
Mowa o rosnącym udziale segmentu medium (średnia półka cenowa). To o tyle istotne, że jeszcze 5-7 lat temu dominującą rolę odgrywał w naszym kraju segment budżetowy - wtedy ponad 50% sprzedaży. Polscy kierowcy nadal kupują najwięcej opon z segmentu budżetowego (45,6%), ale liczba ta systematycznie spada. Wzrasta sprzedaż opon z segmentu średniego - w zeszłym roku udział w rynku wyniósł 28,3%. Rośnie też udział w rynku opon klasy premium (26,1%). W Europie Zachodniej może zaskakiwać duży udział segmentu premium we Francji (1. miejsce), a dopiero potem w Niemczech, gdzie skądinąd udział segmentu najtańszego to tylko 8,5%.

Ten rok potwierdza też pewną prawidłowość ostatnich lat. 12-calowe obręcze przestają mieć uzasadnienie, a znaczące spadki sprzedaży dotyczą ogumienia 13- i 14-calowego kosztem rosnącej sprzedaży ogumienia 17- i 18-calowego. Najpopularniejszym rozmiarem ogumienia letniego jest 195/65R15H, a zimowego - 195/65R15T. To o tyle istotne, że wzrost rozmiaru obręczy znajduje odzwierciedlenie w dynamice popytu na ogumienie z wyższym indeksem prędkości. W oponach letnich prym wiodzie indeks H, aczkolwiek w wielu przypadkach (krajach) klienci decydują się na niższy indeks prędkości dla opon zimowych, co ma niewątpliwie związek z niższą ceną zakupu.

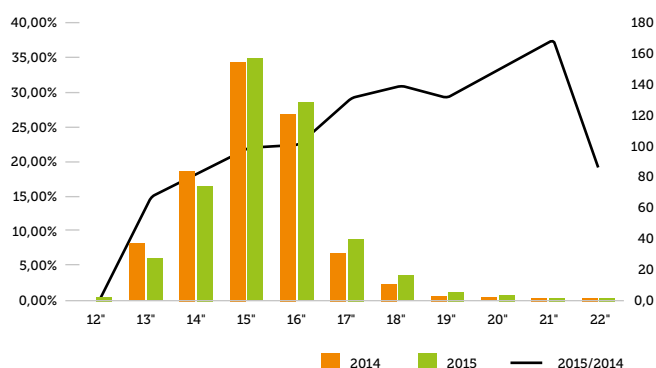
Należy mieć na uwadze, że w przypadku opon do aut osobowych prezentowano dane Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Opon i Gumi (ETRMA). Z kolei do zaprezentowania dynamiki na rynku opon do pojazdów ciężarowych wykorzystano informacje Eurostatu. O pozytywnych sygnałach na rynku opon do samochodów ciężarowych ma świadczyć analiza sytuacji z perspektywy długookresowej. Pamiętając, że najlepszy był rok 2007, a potem rynek notował tylko spadki, cieszy tendencja wzrostowa od 2014 roku, utrzymana w roku 2015.

- Tylko styczeń i październik ubiegłego roku wypadły słabo w porównaniu z analogicznymi miesiącami roku 2014 - podkreślał dyrektor handlowy działu opon użytkowych firmy Continental Opony Polska. - Pierwsze dwa miesiące tego roku to również pozytywne tendencje, powyżej analogicznych miesięcy roku ubiegłego, skoro rynek w Europie w styczniu odnotował sprzedaż o 6% wyższą, a w lutym o 8,6%.

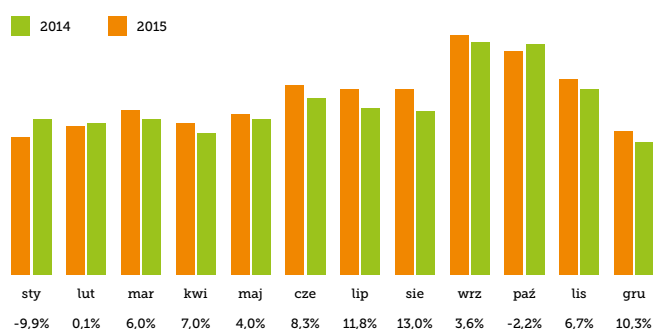
Ciekawe wnioski można wyciągnąć z porównania popytu ogumienia, jeśli kryterium jest przeznaczenie opony. W roku 2015 popyt w Polsce wyglądał następująco: os prowadząca - 38%, os naczepowa - 33,3%, os napędowa - 28,7%. W porównaniu z rokiem 2014 największe wzrosty odnotowano w przypadku opon na os prowadzącą (+8,3%). Spadła sprzedaż ogumienia na os naczepową (-0,4%), a niewielki wzrost odnotowano dla opon na



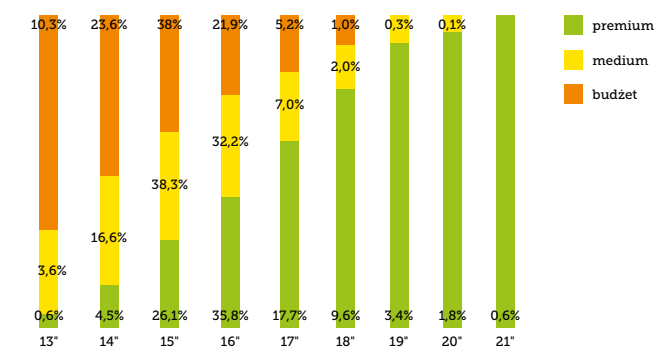
Tendencje na poziomie indeksów prędkości



Rozwój sprzedaży według wielkości obręczy



Rynek opon, Europa 2014/2015



Udziały wielkości obręczy w poszczególnych segmentach marek. Opony do samochodów osobowych

oś napędową (+0,9%). W sumie – dla wszystkich opon do pojazdów ciężarowych – sprzedaż w ubiegłym roku wzrosła o 3,1%. Martwić może, głównie firmy wyspecjalizowane w bieżnikowaniu takiego ogumienia, rosnący import opon z krajów Azji. Ten jest o wiele większy niż import do pozostałych krajów UE. Wystarczy dodać, że w roku 2015 rodzimy rynek opon bieżnikowanych skurczył się o 18%, a w przypadku technologii bieżnikowania na zimno aż o 26% (dla bieżnikowania na gorąco o 4%). Cóż, pozostaje wierzyć, że faktycznie i nasz rynek ma za sobą szczytowy okres podaży ogumienia azjatyckiego. Wspomnijmy też, że import – mowa o danych z rynku opon do aut osobowych – do krajów UE w 2015 roku w porównaniu z rokiem 2014 wzrósł „tylko” o 5%. Szacuje się, że udział opon azjatyckich wynosi dziś 7,9%.

Ekspert Continental przewidują też, że rynek opon samochodowych z segmentu UHP (Ultra High Performance) znacznie rozwinie się do 2020 roku, co będzie oznaczać wzrost rynku o około 7,5 mln sztuk.

– Szacujemy, że europejski rynek opon o wysokich osiągnięciach będzie rozwijał się w tempie prawie 10% rocznie. Na popularności zyskają zwłaszcza opony w rozmiarze od 19” do 23”. Nowa SportContact 6 doskonale wpisuje się w to zapotrzebowanie – dowodził Andrzej Mazur, field sales manager z działu opon do aut osobowych firmy Continental Opony Polska.

Kulminacyjnym punktem konferencji była prezentacja opony, która lada moment zadebiutuje na rynku, przejmując wartość po modelu ContiSportContact 5 P. W porównaniu z poprzedniczką SportContact 6 ma lepsze właściwości w sześciu kluczowych obszarach. Precyzja kierowania w nowej oponie została zwiększona aż o 14%, podczas gdy ocena prowadzenia na suchej nawierzchni wzrosła o 11%. Jeśli chodzi o przyczepność, SportContact 6 notuje poprawę wyników na poziomie 4%, a całkowite charakterystyki przyczepności na mokrej nawierzchni znajdują się o 2% powyżej



Najnowsza opona Continental SportContact 6 została stworzona z myślą o właścicielach aut o wysokich osiągnięciach

i tak wysokiego poziomu poprzedniego modelu. Dodatkowo szacowany okres użytkowania i komfort prowadzenia poprawiono o 7%.

Wspomnijmy też, że opona SportContact 6 została opracowana z wykorzystaniem wielu nowatorskich rozwiązań. Pierwszym z nich jest udoskonalenie przez konstruktorów Continental mieszanki bieżnikowej Black Chili. Dzięki ulepszonej mieszance oraz włóknom wzmacniającym Aralon 350 nowa sportowa opona gwarantuje maksymalną przyczepność, kontrolę i stabilność, a także bezpieczeństwo prowadzenia nawet przy prędkości 350 km/h! Najnowszy produkt jest dostępny w 41 rozmiarach, o średnicach od 19” do 23”.

Reklama

**PEŁNA DIAGNOSTYKA CAR
oraz OBSŁUGA
CZUJNIKÓW TPMS**



NOWOCZESNE STACJE KONFORT
Obsługa gazu R134a
oraz R1234yf





CALL CENTER GRATIS



TEXA

www.texapoland.pl

Zrywają z rutyną

– hiszpańskie SportActive Days

TEKST | Piotr Łukaszewicz, Mirosław Giecwicz / FOTO | Mirosław Giecwicz

Ascari Race Resort, którego właścicielem jest holenderski milioner Klaas Zwart, to prywatny tor wyścigowy znajdujący się na południu Hiszpanii. Tor o długości 5,6 km jest wyjątkowym miejscem, składającym się z 26 charakterystycznych zakrętów tworzących jedną całość. Do tego niezwykle pięknym, znajdującym się wśród gór. To właśnie tu producent opon Giti Tire zaprosił m.in. naszą redakcję, by przetestowała najnowszą oponę o wysokich osiągnięciach GT Radial SportActive.



Andrzej Paczkowski, marketing manager Eastern Europe Giti Tire, prezentował nam walory nowego ogumienia podczas każdej z trzech części testowych

Segment opon UHP (Ultra High Performance) jest jednym z najszybciej rozwijających się w całej branży oponiarskiej. Opony o bardzo wysokich osiągnięciach są produkowane też w coraz większych rozmiarach. Wynika to z kilku powodów. Po pierwsze, coraz więcej nowych samochodów opuszcza fabryki z dużymi oponami UHP (np. nowe Audi A6 w standardzie jest wyposażane w 18-calowe opony UHP), po drugie, rośnie popularność aut typu SUV, a po trzecie, zauważalny jest ogólny trend – klienci chętniej decydują się na opony coraz szersze.

Nowa technologia i agresywna nazwa

Na rynku opon o najwyższych osiągnięciach pojawiła się właśnie nowa propozycja – GT Radial SportActive. Zaprojektowana w Hanowerze, specjalnie na rynek europejski, ma zapewnić doskonały kontakt z drogą, idealną przyczepność oraz długą żywotność bieżnika. Za krótką drogę hamowania na mokrej i suchej nawierzchni odpowiadają szerokie rowki i lamele (drobne, równoległe nacięcia). To opona przeznaczona głównie do aut sportowych, ale nie tylko.

Docelową grupą odbiorców są entuzjaści, dbający o swoje samochody mężczyźni w wieku 25-45 lat, właściele aut nowoczesnych i sportowych, ceniący wydajność opon i aspekty wizualne, a także rozeznani w branży i zorientowani w ofertach, ceniący markę GT Radial.

Według zapewnień producenta opona zapewnia natychmiastową reakcję na ruchy kierownicy i lepszy przebieg. Jej zaletami są: równomierny rozkład ciśnienia wewnątrz opony, zrównoważona sztywność bieżnika oraz najnowsze technologie z wykorzystaniem krzemionki. Kolejnym walorem tej opony, wskazanym przez producenta, jest niskie zu-



Nową oponę GT Radial SportActive zaprezentowano podczas specjalnie zorganizowanej konferencji prasowej w Hiszpanii



GT Radial SportActive to opona z segmentu UHP (Ultra High Performance), czyli tych o wysokich osiągnięciach



Testowe przejazdy Audi TTS na GT Radial SportActive to jedna z większych atrakcji

życie bieżnika – ogumienie może przejechać 35 tys. km przy pełnym obciążeniu. Opona jest o 5% lżejsza od ogumienia poprzedniej generacji, a jednocześnie sztywniejsza.

Jak jest zbudowana GT Radial SportActive?

Zewnętrzna asymetria i wysoka sztywność ramion zapewniają pewność w zakrętach, świetne prowadzenie oraz zaawansowane przenoszenie obciążeń. Z kolei wewnętrzna asymetria, konstrukcja żeberowa, optymalny wzór rowków i wykorzystanie technologii Micro Dot odpowiadają za lepsze odprowadzanie wody (minimalizowanie filmu wodnego), mniejsze zużycie opony oraz niższy poziom hałasu. Za skuteczne odprowadzanie wody odpowiadają też cztery szerokie rowki wzdłużne. Trzy obwodowe żebra działają na drodze niczym hak, co zapewnia doskonałe hamowanie, ale też wysoką stabilność przy dużych prędkościach.

W testach DEKRA, przeprowadzonych we Francji i Hiszpanii, opona uzyskała świetne wyniki dotyczące długości drogi hamowania. Opona otrzymała klasę B w hamowaniu na mokrej nawierzchni.

Nowy produkt GT Radial doskonale wypadł także podczas testów przeprowadzonych przez IFV – oficjalnego partnera niemieckich producentów samochodów. Efekt – bardzo niskie zużycie opon na przedniej osi przy 40 tys. przejechanych kilometrów. To wynik dużo lepszy niż w przypadku konkurencyjnych produktów.

Dzień na Ascari

Wraz z grupą dziennikarzy mieliśmy okazję sprawdzić GT Radial SportActive na hiszpańskim torze Ascari. By lepiej poznać walory nowego ogumienia i dowiedzieć się, jak zachowują się te opony w porównaniu z innymi markami, dzień testowy podzielono na trzy części.

Pierwsza część polegała na przejeździe po torze Audi TTS na oponach GT Radial SportActive oraz konkurencyjnych marki Toyo Proxes T1 Sport. To była najszybsza runda tego dnia. Oczywiście testy opon to nie wyścig, aczkolwiek można było „przycisnąć”. Długie proste oraz ostre zakręty pozwalały sprawdzić możliwości i walory testowanego ogumienia.

W części drugiej była typowo deszczowa pogoda, z którą nierzadko przecież mamy do czynienia, podróżujemy bowiem nie tylko po suchych drogach. Pogoda potrafi splotać nam figla i deszcz możliwy jest zawsze, nawet podczas ciepłych, letnich dni. Przejazdy VW Golfem na nowych oponach GT Radial na przemian z Maxxis Sport Zero One pokazały zalety SportActive na mokrej nawierzchni.

Ostatnia runda testowa odbywała się już na bardziej technicznej części toru. Do dyspozycji dziennikarzy były auta Mini Cooper na GT Radial SportActive oraz Kumho Ecsta Le Sport. Sekwencje zakrętów pozwoliły solidnie przetestować opony. Tu ogumienie najbardziej dostawało w kość.

Podczas wszystkich trzech części nowa opona GT Radial zasłużyła na bardzo dobre noty, wielokrotnie przewyższając produkty konkurencyjne. To dobry znak na przyszłość, który z pewnością przełoży się na grono klientów zainteresowanych tym produktem.

Dostępność

Obecnie opona jest dostępna w 9 rozmiarach, a kolejnych 21 będzie do końca roku. Na razie są to opony od 16" do 19", w całym zakresie indeksów prędkości W-Y, o szerokości od 195 do 265 i w serii rozmiarów 35-55.

To opony zaprojektowane zarówno do aut z przednim, jak i tylnym napędem wysokiej mocy. Docelowa grupa samochodów obejmuje BMW serii 3 i 4, Mercedes-Benz klasy C oraz takie auta jak Audi TT, VW Golf GTI czy Ford Focus ST.

Idą za ciosem

GT Radial to jedna z czołowych marek firmy Giti Tire, przeznaczona na rynek europejski. Pozostałe marki to Primewell oraz Runway. Na całym świecie działają platformy badawczo-rozwojowe firmy (m.in. w Hanowerze w Niemczech, a także w Chinach, Indonezji, USA oraz ośrodek w Wielkiej Brytanii). Hanower to miejsce projektowania i testów opon na rynek europejski. Pracownicy firmy współpracują z producentami aut, wyznaczają trendy oraz wyszukują nowe technologie.

W ciągu ostatnich 18 miesięcy odnotowano duży rozwój w ofercie marki GT Radial. To m.in. opony Champiro FE1 zapewniające wyjątkowy komfort pasażerom czy Saverio do aut typu SUV.

- Każdy nowy produkt naszej firmy wyznacza pewien kierunek rozwoju marki. SportActive nie jest tu wyjątkiem. Zupełnie nowa jakość, oparta na nowatorskiej technologii, daje naprawdę wyjątkową wydajność. Uznaliśmy, że agresywna nazwa opony zwiększy jej atrakcyjność rynkową - mówi Angelo Giannangeli, dyrektor marketingu na Europę dla opon PCR (do aut osobowych i lekkich ciężarowych).

Giti Tire – światowy producent opon

Giti Tire jest jednym z największych producentów opon na świecie, z przychodami w 2014 roku na poziomie 3,45 mld dolarów. Firma założona w 1993 roku z siedzibą w Singapurze zatrudnia 32 tys. pracowników w 20 państwach na całym świecie. Sprzedaż produktów Giti jest natomiast prowadzona w 65 tys. punktów w 130 krajach. Firma jest dostawcą pierwszego wyposażenia (OE) dla producentów samochodów na całym świecie (VW, FCA, Volvo, Hyundai, PSA, Renault Group). Oferta firmy jest kompleksowa i zawiera opony do aut PCR, SUV, LTR, a także ciężarówek i autobusów. Opony powstają w sześciu zakładach produkcyjnych.



Zapraszamy do obejrzenia relacji filmowej z testów. Wystarczy zeskanować kod QR lub wpisać w przeglądarkę adres: www.warsztat.pl/film2.php



Nowe opony marki GT Radial solidnie przetestowano na mokrej nawierzchni



Testy odbywały się także w bardziej krętej części toru

Zaprojektowane pod kątem zmiennych warunków

TEKST | Mirosław Giecwicz, Nokian / FOTO | Nokian

Daleko na północ od arktycznego koła podbiegunowego firma Nokian Tyres założyła własne Centrum Testowe Ivalo, nazywane White Hell (Białym Piekłem), które zajmuje obszar ponad 700 ha. Fiński odpowiednik niemieckiego toru testowego Nürburgring leży około 300 km na północ od koła podbiegunowego, w samym sercu lodowej pustyni. To właśnie tam zostaliśmy zaproszeni na początku marca br., aby przetestować najnowsze opony Nokian WR A4 i nie tylko.

Kilka faktów

Nowe sportowe opony Nokian WR A4 optymalnie łączą doskonałe właściwości jezdne z niezawodną przyczepnością zimą. Lamelka Functional Performance Siping i mieszanka gumy Performance Traction Silica to tylko podstawa, na której budowane są innowacje zastosowane w tych zimowych oponach przeznaczonych do jazdy zimą i w szybko zmieniających się temperaturach, które występują np. w Polsce. Zapewniają one doskonałą stabilność w czasie burz śnieżnych, na błocie pośniegowym, w ulewnym deszczu i na spalonym słońcem asfalcie, który zachęca do szybkiej jazdy. Inspirowana naturą lamela Centipede Siping umieszczona na środkowym żebrze to innowacja wprowadzona przez firmę Nokian Tyres, zapewniająca zimą dodatkową przyczepność. Postrzępione lamele 3D przypominające stonogę wciągają się w nawierzchnię, maksymalizując przyczepność na śniegu i stabilność prowadzenia.

Nokian WR A4, czyli najwyższej klasy opony zimowe do samochodów o dużych osiągnięciach, są dostępne w rozmiarach od 16" do 21" i z indeksem prędkości od H (210 km/godz.) aż do W (270 km/godz.). Oferta obejmuje również rozmiary do nowoczesnych samochodów elektrycznych, takich jak Tesla Model S. W niektórych produktach z tej serii wykorzystywana jest technologia run flat, czyli jazdy na oponie bez powietrza, a wiele z nich ma symbol XL, który oznacza najwyższe możliwe obciążenie dla opon do samochodów osobowych.

Polscy kierowcy już zeszłej zimy mogli cieszyć się produktami, które zwyciężyły w testach – dostępne były opony Nokian WR D4 charakteryzujące się klasą A przyczepności na mokrej nawierzchni, oraz całoroczne opony Nokian Weatherproof All-Weather. Nowe opony Nokian WR A4 stanowią uzupełnienie dostępnych w Polsce opon zimowych firmy Nokian Tyres. Ta opona zimowa reprezentuje nową



■ Technologia Silent Sidewall poprawia komfort jazdy. Specjalnie opracowana mieszanka gumy między ścianą boczną a bieżnikiem aktywnie filtruje dźwięki i wibracje



■ Technologia Functional Performance Siping sprawia, że każdy obszar, każda kostka bieżnika i każda lamela użyta w stylowej rzeźbie bieżnika pełnią określoną, zaprojektowaną komputerowo funkcję



■ Nowa technologia Co-anda skutecznie ogranicza ryzyko aquaplaningu



Centrum w Ivalo jest najdalej na północ wysuniętym ośrodkiem testowym na świecie

generację, następcę opony Nokian WR A3, zwycięzcę testów porównawczych w magazynach motoryzacyjnych. Pełna oferta obejmująca ten najwyższej jakości produkt trafi do sprzedaży jesienią 2016 roku.

Dzień testowy

Dziennikarskie testy rozpoczęliśmy m.in. jazdą Audi RS 4 na okolcowanych Hakkapeliittach 8. Jazda w iście zimowych warunkach i po zamrożonym jeziorze to prawdziwa gratka dla wszystkich fanów czterech kółek. Okazuje się, że nie taki diabeł straszny – odpowiednia opona w połączeniu z dobrym autem to gwarancja utrzymania się na torze w każdym momencie. Oczywiście wymaga ona umiejętności jazdy, ale i ta po każdym przejechanym okrążeniu była coraz lepsza. Następnie przyszła pora na jazdę Audi Q5 Hybrid. Tu gama testowanego ogumienia była szersza. Rozpoczęliśmy od przejazdów po leśnych fińskich drogach, by wreszcie dotrzeć na taflę jeziora. Tam testowaliśmy opony podczas jazdy na prostych odcinkach oraz slalomem. Aby poczuć różnicę w jeździe, kolejno sprawdzaliśmy różne rodzaje opon: Hakkapeliitta 8 SUV, WR G3 SUV, Hakkapeliitta R2 oraz opony całoroczne. Trzeci etap testowy to jazda Audi RS 5 na najnowszych oponach Nokian WR A4. Leśne odcinki oraz – najciekawsze – przejazdy fińskimi publicznymi drogami były najbardziej ekscytującymi momentami dnia testowego.

Nokian WR A4 – garść innowacji

Zwiększona przyczepność na śniegu i błocie pośniegowym opon sportowych Nokian WR A4 to rezultat ponad czterech lat badań. Wzory bieżnika, surowce i mieszanki gumy to symbol jakości oferowanej przez fińską firmę i owoc tysięcy godzin projektowania komputerowego, porównań laboratoryjnych i testów w różnych warunkach.

Asymetryczna rzeźba bieżnika zastosowana w oponach Nokian WR A4 pozwala na precyzyjne kierowanie i sprawia, że opony lepiej reagują zarówno na drogach czarnych, jak i pokrytych błotem pośniegowym. Doskonałe prowadzenie i kontrola nad wszystkimi czynnikami występującymi zimą są możliwe dzięki kilku innowacjom i przede wszystkim dzięki

technologii Functional Performance Siping, która sprawia, że każdy obszar, każda kostka bieżnika i każda lamela użyta w stylowej rzeźbie bieżnika pełnią określoną, zaprojektowaną komputerowo funkcję. Sztwny zewnętrzny bark opony, lamela Centipede Siping w części centralnej oraz dostosowanie lameli do obszaru opony, które jest w pełni skuteczne również na wewnętrznej krawędzi, to części składowe pozwalające oponom toczyć się bezpiecznie i komfortowo.

Solidny i sztywny zewnętrzny bark ułatwia zachowanie kontroli przy wyższych prędkościach. Bloki bieżnika o różnych rozmiarach pozostają nieruchome podczas wzrostu prędkości, ponieważ są ściśle ze sobą połączone wypornikami. Z kolei blokujące lamele 3D bloków bieżnika zwiększają sztywność poprzeczną.

Obszar centralny jest zdominowany przez solidne podłużne żebro, składające się z bloków bieżnika z postrzępionymi lamelami, które przypominają ślady pozostawiane przez stonogę. Naprzemienny, trójwymiarowy układ lameli Centipede Siping gwarantuje największą powierzchnię styku, jest w pełni skuteczny przy różnym skrócie kół, zwiększając przyczepność na śniegu (także topniejącym), oraz pozwala zachować większą kontrolę.

– Przyczepność jest niezmienna i logiczna. Kierowca może bez trudu wyczuć, kiedy nastąpi jej utrata, co jest szczególnie przydatne podczas szybkich manewrów na drogach śliskich od śniegu i błota pośniegowego. Żebro ma także specjalne elementy konstrukcyjne na końcach bloków, ograniczające możliwość ich ruchu. Pozwala to obniżyć opór podczas toczenia i w rezultacie ograniczyć spalanie paliwa, a także zwiększyć odporność na zużycie – mówi Olli Seppälä, kierownik ds. rozwoju produktu w firmie Nokian Tyres.

Umieszczone na wewnętrznym barku żebro w kształcie łopatek wentylatora wraz z funkcjonalnymi blokami bieżnika i rowkami w kształcie nacięć wydajnie odprowadzają śnieg i błoto pośniegowe z powierzchni styku. Lamelki ustawione pod różnymi kątami zapewniają odpowiednią przyczepność wzdłużną i właściwe przyspieszenie, szczególnie na śniegu. Szerokie rowki wzdłużne gwarantują przyczepność boczną. Przyczepność zimą jest jeszcze lepsza dzięki bieżnikowi blo-



Centrum Testowe Ivalo, nazywane White Hell (Białym Piekłem), zajmuje obszar ponad 700 ha



Jazda po lodzie na okolcowanych Hakkapeliittach 8 to nie lada atrakcja



Aby poczuć różnicę w jeździe, testowaliśmy Audi Q5 Hybrid na różnych oponach



Podczas jazdy Audi RS 5 na oponach Nokian WR A4 można była sprawdzić w praktyce zalety nowego ogumienia

kowemu na wewnętrznym barku żebra środkowego. Znajdują się też na nim specjalne elementy konstrukcyjne i lamelki. Małe bloki bieżnika są gęsto poprzecinane lamelkami i rowkami umieszczonymi naprzemiennie po lewej i prawej stronie.

Kostki bieżnika są gęsto poprzecinane specjalnie dostosowanymi lamelkami, które obniżają się w kierunku od środka do barku.

- To rozwiązanie zwiększa przyczepność na śniegu oraz precyzję podczas wchodzenia w zakręt i zmieniania pasa ruchu. Bloki bieżnika są także wzmocnione wypornikami rowków Groove Lifts, które zapewniają większą sztywność i dobrą przyczepność - mówi Seppälä.

Krawędzie rowków wzdłużnych świetnie sprawdzają się w warunkach zimowych. Nokian WR A4 mają chwytaki śniegowe Snow Claws, które szczególnie na śniegu poprawiają przyczepność wzdłużną.

Woda jest dość często spotykana na drogach, i to nie tylko polskich. Koleiny w nawierzchni dodatkowo zwiększają ryzyko aquaplaningu. Nowa technologia Coanda znacznie je ogranicza. Na wewnętrznym i zewnętrznym barku bloku bieżnika opony Nokian WR A4 wprowadzono element, który pozwala skuteczniej odprowadzać wodę do rowków poprzecznych. Odprowadzanie wody i błota pośniegowego zostało jeszcze bardziej usprawnione dzięki zastosowaniu polerowanych rowków wzdłużnych oraz wprowadzeniu polerowanych rowków poprzecznych przyspieszających jej przepływ.

Nowy bieżnik to połączenie mieszanki gumowej typu Nokian Hakkapeliitta, która przeznaczona jest na wymagającą i mroźną zimę w krajach północy, z mieszanką bazującą na krzemionce, zapewniającą doskonałe osiągi przy łagodniejszej pogodzie. Efektem jest Performance Traction Silica, która zawiera funkcjonalne elastomery, naturalny kauczuk, krzemionkę i olej rzepakowy canola.

Kolejny element to technologia Silent Sidewall poprawiająca komfort jazdy. Specjalnie opracowana mieszanka gumy między ścianą boczną a bieżnikiem aktywnie filtruje dźwięki i wibracje, które spowodowane są kontaktem z nawierzchnią, oraz zapobiega przedostawaniu się irytujących dla ludzkiego ucha fal dźwiękowych przez ścianę boczną do obręczy i dalej do kabiny samochodu.

Dla obszaru stopki opony Nokian WR A4 także opracowano specjalną mieszankę gumową o nazwie Clinch. Ona również skutecznie ogranicza hałas we wnętrzu pojazdu dzięki tłumieniu drgań pochodzących od korpusu opony.

Na bieżniku znajduje się ponadto wskaźnik bezpieczeństwa jazdy DSI (Driving Safety Indicator), zaprojektowany i opatentowany przez firmę Nokian Tyres, który poprawia bezpieczeństwo zimą. Jest tam także symbol płatka śniegu - wskaźnik bezpieczeństwa zimowego WSI (Winter Safety Indicator).



Zapraszamy do obejrzenia relacji filmowej z testów. Wystarczy zeskanować kod QR lub wpisać w przeglądarkę adres: www.warsztat.pl/film3.php



Międzynarodowe Targi Opon i Gumy

11-13.10.2016, Kielce



Targi Kielce SA, Zakładowa 1, 25-672 Kielce
Współrzędne GPS: 50° 53' 56,47" N; 20° 35' 20,57" E

Menedżer projektu: Szymon Karbownik

☎ 41 365 12 34, ✉ karbownik.szymon@targikielce.pl

Zastępca: August Misztal

☎ 41 365 14 15, ✉ misztal.august@targikielce.pl

Przedstawiciel targów: Marek Pałacha

☎ +48 606 447 433, ✉ palacha.marek@targikielce.pl

GLÓWNY PATRON MEDIALNY

ŚWIAT OPON
MAGAZYN BRANŻY OPONIARSKIEJ

TARGOM TOWARZYSZY

2FORUM
OPONIARSKIE

PATRONAT MEDIALNY

warsztat  **warsztat**

„Gumisie” z tradycjami

TEKST | (kż) / FOTO | BestDrive

Gumi Serwis to kaliska firma z tradycjami, od dwóch pokoleń związana z sektorem transportowym, która dołączyła do sieci BestDrive.



Od lutego 2016 roku Gumi Serwis działa w barwach sieci BestDrive należącej do koncernu Continental

Kroniki rodzinne wspominają, że Józef, dziadek Tomasza i Łukasza Ignaszaków – obecnych właścicieli firmy – był cenionym znawcą koni. Do tego stopnia, że księżę Czartoryski, właściciel pobliskiego zamku w Gołuchowie, gdy chciał kupić wartościowego rumaka, zawsze radził się Józefa Ignaszaka. Tradycja ewoluowała w rodzinie wraz z rozwojem techniki i kolejne pokolenie działało już w branży związanej z motoryzacją.

Początki dzisiejszego Gumi Serwisu sięgają lat 90. ubiegłego wieku, kiedy to Włodzimierz, ojciec Tomasza i Łukasza, odkupił od dzierżawcy funkcjonujący w tym miejscu od kilkudziesięciu lat warsztat wulkanizacyjny. Z kolei nowy obiekt powstał tutaj w 2004 roku.

Od lutego 2016 roku Gumi Serwis działa w barwach sieci BestDrive należącej do koncernu Continental. Wspomnia-

ny dziadek Józef byłby zadowolony, bo koń znajdujący się w logo koncernu dopełnia obrazu nowoczesnie wyposażonego i skutecznie zarządzanego przez wnuków serwisu.

Aktualnie firma dysponuje obiektem o powierzchni 2 tys. m² (z tego połowa pod dachem), ulokowanym w centrum stutysięcznego miasta obok jednej z głównych tras komunikacyjnych. Do zabytkowego rynku jest stąd zaledwie pięć minut drogi. Najnowszy obiekt sieci BestDrive wyróżnia się w okolicy atrakcyjną wizualizacją, na co zwracają uwagę klienci, gratulując właścicielom pozytywnych zmian.

Serwis ma pięć stanowisk pod dachem wyposażonych w specjalistyczne maszyny i urządzenia do obsługi aut osobowych, terenowych i dostawczych. Ale gdy zajdzie potrzeba, można uruchomić dodatkowo trzy stanowiska na zewnątrz hali. Kadra firmy liczy pięciu mechaników i czterech

uczniów odbywających tutaj praktyki zawodowe. W biurze obsługi klienta pracują bracia Ignaszakowie i żona Tomasza, z wykształcenia ekonomistka. Na uwagę zasługuje rodzinna atmosfera panująca w firmie oraz utrzymująca się od lat ta sama kadra pracownicza. Zaprzyjaźnieni z firmą klienci nazywają właścicieli i pracowników sympatycznym określeniem „Gumisie”.

Obok usług z zakresu serwisowania opon Gumi Serwis oferuje: obsługę klimatyzacji, wymianę klocków hamulcowych i oleju, naprawę zawieszenia oraz renowację szyb samochodowych. Niedługo rozpocznie pracę stacja kontroli pojazdów wykonująca okresowe badania techniczne aut.

Kolejnym atutem firmy jest rozbudowany dział geometrii kół wyposażony m.in. w dwa najnowocześniejsze urządze-

miany kół ze specjalnymi wkładami bezpieczeństwa, które umożliwiają kontynuację jazdy np. z przestrzeloną oponą. Konwojenci zdradzili nam, dlaczego jadą łącznie 240 km z dużej aglomeracji do naszego serwisu. Otóż u nas taka usługa związana z jednym bankowozem trwała trzy godziny, a w Poznaniu niemal cały dzień! Jednak to nie oznaczało, że my wykonywaliśmy usługę na wyścigi. Po prostu rozpracowaliśmy te nietypowe koła po swojemu, opracowaliśmy schemat działania punkt po punkcie, a następnie poszczególne osoby w zespole mechaników odpowiadały za perfekcyjne wykonanie konkretnych czynności.

Sprawnie działający marketing szeptany powoduje, że na aleję Wojska Polskiego 179, czyli do „Gumisiów”, przyjeżdża elita kaliskiej motoryzacji serwisować swoje auta m.in. marki



Początki dzisiejszego Gumi Serwisu sięgają lat 90. ubiegłego wieku. W tej chwili serwis ma pięć stanowisk pod dachem wyposażonych w specjalistyczne maszyny i urządzenia do obsługi aut osobowych, terenowych i dostawczych

nia 3D firmy Hunter, które w niecałe dwie minuty kompleksowo sprawdzają ustawienie zbieżności i dają pełną informację na ten temat.

Serwis wyspecjalizował się w obsłudze geometrii wszystkich modeli aut dostawczych. Odpowiednio przygotowane stanowiska umożliwiają dokładne pomiary i regulację geometrii kół w tego typu pojazdach.

- Na bieżąco szkolimy się wraz z załogą - mówią właściciele. - Jesteśmy także za pan brat z branżowymi nowościami sprzętowymi i stale poszukujemy takich nowinek w internecie. Dlatego też nie dziwią nas klienci, którzy często jadą do nas kilkadziesiąt kilometrów, bo już u nas byli i wiedzą, że mamy specjalistyczne wyposażenie z najwyższej półki. Był taki okres, że regularnie przyjeżdżały do nas z Poznania (odległość 120 km) opancerzone bankowozy w celu wy-

Ferrari, Bentley czy Tesla. Od ponad pięciu lat za pośrednictwem strony internetowej można umówić się na wizytę serwisową.

Na pytanie, skąd pomysł na BestDrive, Tomasz Ignaszak odpowiada, że obecnie trudno iść przez życie biznesowe samemu. - Gościliśmy wielu wysłanników firm, którzy zachęcali, by to ich szyldy zainstalować na naszym obiekcie - mówi T. Ignaszak. - Rozmowy z Continental Opony Polska trwały blisko rok, ale to przedstawiciele tej firmy podeszli do tematu najrzetelniej z biznesowego punktu widzenia. W odróżnieniu od rozmówców reprezentujących innych producentów opon uważnie słuchali naszych oczekiwań, tłumaczyli wątpliwości, a co najważniejsze - pokazali realną perspektywę nowoczesnej, sprawnie funkcjonującej firmy pod szyldem BestDrive. I tak też się stało!

Nowa metoda diagnostyki choroby drzew kauczukowych

Bridgestone opracował przełomową technologię do szybkiego i dokładnego wykrywania infekcji korzeni drzew kauczukowych. Dzięki nowej metodzie firma przyczynia się do lepszej ochrony kauczukowców, które wciąż stanowią podstawowe źródło kauczuku naturalnego używanego przy produkcji opon.

Zgnilizna korzeni to choroba wywołana przez patogen roślinny *Rigidoporus microporus* – rodzaj grzybów strzępkowych atakujących drzewa kauczukowe. Infekując korzenie oraz niszcząc ich system, sprawia ona, że drzewa kauczukowe usychają. Wczesne wykrycie choroby było dotąd trudne i nie istniały skuteczne środki jej zapobiegania. Kiedy choroba się pojawia, zainfekowana część drzewa jest odcinana i leczona farmakologicznie. Na zainfekowanych jego fragmentach pojawiają się ryzomorfy i owocniki (grzybnie) podobne do tych widocznych na załączonych zdjęciach.

W związku ze wzrostem światowej populacji i rozpowszechnianiem się pojazdów mechanicznych oczekuje się, że zapotrzebowanie na opony będzie dalej rosnąć. Co za

tym idzie, wzrośnie również zużycie kauczuku naturalnego. W Azji Południowo-Wschodniej, gdzie uprawia się ponad 90% kauczuku naturalnego na świecie, infekcja korzeni stale się rozprzestrzenia. Powodem tego jest obecność patogenów w glebie. Choroba może być wykrywana wyłącznie poprzez oględziny polegające na przekopywaniu gleby wokół drzewa, a dokładność diagnostyki jest niska. Złożoność tej metody sprawia, że jest ona czasochłonna, a sama choroba często jest wykrywana za późno. Dodatkowo stawiana diagnoza nie zawsze jest poprawna, przez co szkody zwiększają swoją skalę.

Znając ten problem, Bridgestone od 2010 roku współpracuje z indonezyjską Agencją Oceny i Zastosowania Technologii (Agency for the Assessment and Application of Technology) oraz wieloma ośrodkami akademickimi w celu promowania rozwoju technik szybkiego wykrywania zgnilizny korzeni.

Bridgestone wypracował we współpracy z Eiken Chemical Co., LTD metodę LAMP (ang. Loop-mediated Isothermal Amplification) – technikę diagnostyczną wykorzystującą biotechnologię, polegającą na amplifikacji wybranej sekwencji DNA patogenów w glebie w celu wykrycia ich obecności. Firma Bridgestone opracowała odczynniki na podstawie struktury genetycznej patogenów wywołujących chorobę.

Metoda LAMP jest przełomową i zaawansowaną techniką, która może łatwo potwierdzić obecność patogenu w glebie bez użycia specjalistycznego sprzętu. Dzięki niej możliwe jest wczesne wykrywanie choroby korzeni spowodowanej przez grzyba *Rigidoporus microporus*. Oczekuje się, że technika ta pomoże ograniczyć rozprzestrzenianie się choroby z zarażonych drzew na zdrowe. Co więcej, dzięki rozwojowi metody LAMP, która może być stosowana bez względu na wiedzę i doświadczenie w tego typu ba-



Owocnik



Naturalne drzewo kauczukowe



Ryzomorfy

daniach, straty mogą być z łatwością kontrolowane i ograniczane. W konsekwencji zastosowanie tej nowej technologii badań będzie miało ogromny wpływ na zarządzanie plantacjami.

Patrząc w przyszłość, Bridgestone zamierza kontynuować współpracę z uniwersytetami w Indonezji i Japonii, aby dalej wspierać i promować rozwój technik poprawiających produkcję kauczuku naturalnego. Równocześnie poprzez ich rozpowszechnianie firma przyczynia się do ochrony drzew kauczukowych.

Celem działań Bridgestone w zakresie badań i rozwoju, w tym opracowywania technologii takich jak metoda LAMP, które usprawniają produkcję kauczuku naturalnego, jest spowodowanie, by surowce, z których produkowane są opony, pochodziły w 100% ze zrównoważonych źródeł przed 2050 rokiem. Grupa Bridgestone definiuje zrównoważone materiały jako pochodzące ze źródeł odnawialnych, które mogą być używane przez długi okres oraz mają znikomy wpływ na środowisko i społeczeństwo w czasie całego swojego cyklu życia: od pozyskania surowca do ostatecznej utylizacji.

Reklama

accelera
for SPEED 'n STYLE

IOTA ST-68

Accelera IOTA ST-68 są dostępne od 16 to 24 cali

De Klok Banden B.V. jest ekskluzywnym importers indonezyjskiej marki opon Accelera na rynek niemiecki i polski od 2007 roku. Accelera oferuje bardzo dobry stosunek jakości do ceny i nowoczesne wzornictwo. Jest to marka szczególnie silna w segmencie opon typu UHP. Ze względu na silny wzrost w tym sektorze rynku, poszukujemy aktywnych podmiotów w Ultra High Performance oraz tuningu, którzy chcieliby zostać naszym dystrybutorem w Polsce. W celu uzyskania dodatkowych informacji, prosimy o kontakt.



De Klok Banden B.V.
Alexander Flemingstraat 3
3261 MA OUD-BEIJERLAND

Tel. +31 (0)186 630 502
Fax +31 (0)186 630 524

info@deklokbanden.com
www.deklokbanden.com

Rośnie zainteresowanie produktem bieżnikowanym

Z Kamilem Klucznikiem, dyrektorem ds. sprzedaży FBO Rubber Technology S.A., rozmawia red. Mirosław Giecwicz.



Kamil Klucznik,
dyrektor
ds. sprzedaży
FBO Rubber
Technology S.A.

FBO Rubber Technology S.A. dysponuje jednym z najnowocześniejszych parków maszynowych w Europie. To znacząco wpływa na jakość wyrobów końcowych, które są produkowane z najwyższej jakości komponentów przy użyciu najlepszych maszyn i urządzeń. Proszę opowiedzieć naszym Czytelnikom o Państwa parku technologicznym.

Rzeczywiście park technologiczny jest naszą dumą. Wypośażenie jest na światowym poziomie, często przewyższającym wyposażenie zachodnich bieżnikowni. W czasach, gdy

większość dużych producentów ogumienia również bieżnikuje swoje opony, jakość produktu jest szczególnie ważna, a tego bez odpowiedniego parku maszynowego nie da się osiągnąć.

Wysoką precyzję wykonania i bezpieczeństwo gwarantuje wnikliwa kontrola jakości opony przeznaczonej do bieżnikowania, zakończona kontrolą na szerografii SDS System Technik, który jest jedyną tego typu maszyną w Polsce. Po kontroli bezpośrednio z linii szerograficznej opony poddawane są zautomatyzowanemu procesowi szorstkowania,



Ringbuilder
3000 Marangoni

czyli zderzenia starego, zużytego bieżnika, co eliminuje błąd człowieka. Kolejnym krokiem jest wybór technologii bieżnikowania. Obecnie oferujemy bieżnikowanie na zimno z tzw. pasa oraz posiadamy zautomatyzowaną linię z nowoczesną maszyną Ringbuilder 3000. Tu opony są skanowane, wytłaczana jest odpowiednia warstwa gumy podkładowej, a bieżnik nakładany jest komputerowo. Ostatnią fazą cyklu produkcyjnego jest wulkanizacja w profesjonalnych autoklawach marki Scholz.

Jakiego rodzaju ogumienie powstaje w zakładzie FBO Rubber Technology S.A. i dla jakich segmentów rynku?

Produkujemy opony dla wszystkich segmentów transportu ciężarowego, wykorzystując jedynie bieżniki najwyższej jakości naszego niemieckiego partnera – firmy Marangoni. Naszym sztandarowym produktem są opony wykonane w technologii Ringread, charakteryzujące się brakiem łączenia na czole opony dzięki zautomatyzowanemu procesowi nałożenia bieżnika pierścieniowego. Posiadamy również gamę produktów ekonomicznych wyprodukowanych z wykorzystaniem klasycznej metody na zimno.

Wyżej wspomniane opony są produkowane w trzech klasach: premium (dla transportu międzynarodowego), standard (dla transportu regionalnego) oraz budget (dla trakcji budowlanej). Nasi handlowcy dzięki odpowiedniemu doborowi klasy karkasu i rodzaju bieżnika są w stanie zapewnić najlepszy stosunek ekonomiczności do jakości produktu, spełniając tym samym wszystkie oczekiwania klientów.

Wspomniał Pan o firmie Marangoni. Dlaczego związała się akurat z tym dostawcą surowca, rezygnując jednocześnie z alternatywnych dostawców?

Wybór Marangoni jako głównego dostawcy surowca był prosty – jest to jedna z największych i najdłużej działających firm tego typu na świecie. Specjalizuje się w produkcji mate-

riałów do opon zarówno bieżnikowanych, jak i nowych. Nasz partner zaopatruje najlepsze koncerny oponiarskie, dzięki czemu mamy przewagę, dając dostęp do takich samych technologii i jakości jak przy produkcji nowych opon. Stawiając na jakość, świadomie zrezygnowaliśmy z alternatywnych dostawców, niestety kosztem ceny zakupu bieżników.

Opona bieżnikowana obecnie to zaawansowane rozwiązanie techniczne, które służy obniżeniu kosztów ogumienia. Producenci opon bieżnikowanych niskiej jakości są skazani na powolne znikanie z rynku.

Ważnym elementem w profilu Państwa działalności jest pozyskiwanie odpowiedniego jakościowo karkasu. Jak to się odbywa w Państwa bieżnikowni? Na czym polega proces sprawdzania karkasu pod kątem ewentualnych wad i uszkodzeń?

Gwarancją sukcesu opony bieżnikowanej jest dobry jakościowo karkas, na który nakładany jest bieżnik. Zasięg pozyskiwania opon obejmuje nie tylko całą Polskę, ale też znaczną część Europy. Wykwalifikowani pracownicy naszej firmy dokonują kontroli w kilku etapach. W pierwszej fazie opony zużyte poddawane są kontroli wstępnej na rozwieraczu i ciśnieniowcu. Firma stosuje najlepsze, niepowodujące uszkodzeń metody badania, umożliwiające ustalenie potencjalnych problemów i pomocne w zapobieganiu przyszłym awariom na drodze. Etapem zamykającym kontrolę wstępną jest cyfrowe poprzeczne obrazowanie na szerografie, gdzie w warunkach sztucznie wytworzonej próżni opona jest skanowana w poszukiwaniu mikropęknięć i rozwarstwień. Po kontroli wstępnej karkas podlega ponownej kontroli po etapie powolnego i równomiernego szorstkowania. To wszystko ma decydujące znaczenie dla zagwarantowania, że opona bieżnikowana spełni oczekiwania firm transportowych oraz zagwarantuje bezpieczeństwo. Specjalizujemy się w bieżnikowaniu karkasów, w szczególności takich marek jak: Michelin, Kormoran, Continental i Pirelli.



Extruder na zimno



Prasy Cima Impianti

Chciałem również zaznaczyć, że nasza firma współpracuje tylko z zaufanymi dostawcami zużytego ogumienia, co przekłada się na wysoką jakość produktu końcowego. Dlatego tak ważna jest dbałość firm transportowych o stan ogumienia, a jego bieżnikowanie to dobra metoda wydłużenia cyklu życia opony i doskonałe narzędzie wpływające na poprawę ekonomiczności jazdy.

W 2013 roku gościliście w swoim zakładzie ekipę TVN Turbo z programu „Polak potrafi”. Przejrzyście i interesująco przygotowany film o procesie bieżnikowania można obejrzeć na stronie firmy: www.fborubber.pl/f. To duże wyróżnienie, że ekipa telewizyjna wybrała akurat Państwa zakład jako wzorcową placówkę, a dla wszystkich potencjalnych klientów to idealny materiał świadczący o walorach firmy.

Zainteresowanie TVN-u naszą firmą jest wyrazem zmiany postrzegania bieżnikowania opon do pojazdów ciężarowych. Nasz zakład jest wyposażony w najnowsze zaawansowane i innowacyjne technologie, lecz niestety w Polsce powszechnie postrzega się opony bieżnikowane jako tanie, niskiej jakości „nalewki”.

Tym samym ekipa TVN Turbo zamierzała wykazać, że jest to pogląd niezgodny z rzeczywistością, oraz przedstawić, jak wygląda bieżnikowanie w nowoczesnym zakładzie, aby zwiększyć zaufanie do wysokiej klasy opon bieżnikowanych.

Właśnie to zaufanie do produktu warunkuje często zakup, a należy pamiętać, że opony bieżnikowane to nie tylko oszczędność dla końcowego użytkownika, ale również tak ważna dla nas wszystkich dbałość o środowisko naturalne. Nie można pominąć argumentu, że wprowadzenie na rynek kolejnej, ale znacznie mniejszej ilości elastomeru w postaci warstwy bieżnika zamiast całej opony zmniejsza negatywny wpływ na przyrodę.

Jak w każdym biznesie, tak i w tym są lepsze i gorsze momenty. Co jest dla Państwa największym zagrożeniem i jak się mają do tego tanie opony azjatyckie?

Oczywiście, że na obecną sytuację na rynku wpływa import tanich opon azjatyckich i spada popyt na opony bieżnikowane ze strony dystrybutorów ogumienia. Jednak sytuacja ta zmienia się na tyle, że rośnie zainteresowanie produktem bieżnikowanym wśród menedżerów i właścicieli dobrze zarządzanych firm transportowych. Problemem jest oczywiście wciąż niski poziom zaufania do bieżnikowania i fakt, że spora część opon na rynku polskim to produkty z segmentu ekonomicznego. Przykładem jest opona azjatycka, która częstokroć z powodu słabej jakości nie nadaje się do bieżnikowania. Im wyższy będzie poziom kultury technicznej, poziom zarządzania, udział opon wyższej jakości, tym większy będzie udział opon bieżnikowanych w rynku wymiany, co jest od lat standardem na Zachodzie.

Jak ocenia Pan polski rynek bieżnikowni i jak on wypada w porównaniu z innymi krajami europejskimi?

Odpowiedź wiąże się z odpowiedzią na poprzednie pytanie. Polskie bieżnikownie tradycyjnie w większości współpracują z dealerami opon, którzy obecnie bardziej zainteresowani są dystrybucją opon azjatyckich niż bieżnikowanych, co doprowadziło do stagnacji w polskich bieżnikowniach. Sytuacja każdej z nich jest jednak mimo wszystko różna i zależna od wielu czynników. W krótkiej perspektywie bardziej nęcący dla niektórych bieżnikowni jest zarobek na prostej dystrybucji opony azjatyckiej niż długofalowe inwestowanie w park maszynowy w celu produkowania opony bieżnikowanej wysokiej jakości. Tym samym same bieżnikownie, stawiając na szybki zysk, przyczyniają się do spadku udziału opon bieżnikowanych w polskim rynku. Udział bieżnikowanego ogumienia do samochodów ciężarowych w naszym



Szerograf SDS System Technik

kraju jest zdecydowanie niższy niż na Zachodzie. W ostatnich latach wzrost importu opon azjatyckich ma związek ze spadkiem popytu na bieżnikowanie. W Polsce import opon azjatyckich oraz spadek popytu na bieżnikowanie są większe niż w innych krajach. Z kolei pod względem technologicznym i technicznym nie ma żadnej różnicy między Polską a innymi państwami.

Z jakimi krajami, oczywiście poza Polską, współpracujecie?

Naszym głównym rynkiem eksportowym są Niemcy. Mamy klientów również we wszystkich sąsiadujących krajach oprócz Białorusi, obecnie rozwijamy także współpracę z kilkoma flotami z krajów skandynawskich.

Jakie macie plany na ten rok? Co nowego zamierzacie wprowadzić do oferty?

W roku 2016 bardziej koncentrujemy się na polskim rynku. Wraz z powoli słabnącą pozycją opony azjatyckiej i wyżej

wspomnianym wzrostem zainteresowania bieżnikowaniem opon przez klienta flotowego rynek polski staje się atrakcyjniejszy dla producentów opon bieżnikowanych wysokiej jakości. W odpowiedzi na potrzeby naszych odbiorców zamierzamy wprowadzić bieżnikowanie na gorąco. Posiadamy prasy firmy Cima Impianti, a w czwartym kwartale rozszerzymy linię do bieżnikowania na gorąco o precyzyjny ekstruder Black Dragon firmy Marangoni.

Na przełomie I i II kwartału wprowadzamy na rynek partię testową opon. Zamierzamy monitorować ich przebiegi i regularnie badać ciśnienie. Patronat nad tą akcją objął nasz partner strategiczny – firma Marangoni.

Pozyskane w ten sposób dane mają wyraźnie potwierdzić przewagę naszego produktu nad oponami bieżnikowanymi oferowanymi przez konkurencję. Chcemy również konfrontować dane przebiegów naszych opon z tanimi odpowiednikami azjatyckimi, które zalewają nasz rynek. Jesteśmy przekonani, że niska cena zakupu takiej opony jest odzwierciedleniem jej słabej jakości, co z pewnością potwierdzą dane uzyskane przez nas podczas tej akcji.

Jak Pan sądzi, jaką przyszłość mają przed sobą bieżnikownice? W jakim kierunku może pójść ten rynek?

Rozwój rynku będzie bardzo uzależniony w krótkiej perspektywie od importu tanich azjatyckich opon. Przemysł transportowy w Polsce jest jednym z największych w Europie, więc teoretycznie jest ogromny potencjał na bieżnikowanie, ale dzisiaj jest on zablokowany przez import tanich opon azjatyckich. Mimo ich nie najlepszej jakości popyt na nie słabnie powoli, gdyż ich cena jest bardzo niska.

W dłuższej perspektywie rynek w Polsce powinien rozwijać się w podobnym kierunku jak w innych państwach o dojrzałych gospodarkach, czyli zbliżyć się do udziału w rynku wymiany na poziomie 50%. Trudno jednak powiedzieć, kiedy Polska zbliży się do takiego standardu.

Dziękuję za rozmowę.

Reklama

Auto Service Equipment
www.a-s-e.pl

Maszyny wulkanizacyjne

wyważarka SICAM
SBM V660A

**(4 LATA
gwarancji)**

**(2 LATA
gwarancji)**

**ORIGINAL
MADE IN ITALY**

Autoryzowany Przedstawiciel

SICAM

Autoryzowany Serwis

montażownica SICAM
Falco Al 526XL + Tecnoroller XL

Auto Service Equipment Sp. z o.o.
ul. Gorzowska 18 D
66-440 Skwierzyna

e-mail: biuro@a-s-e.pl
tel. 508 358 259
serwis: tel. 508 358 279

ase
auto service equipment

Wysokie marże wracają do serwisów

TEKST | Marcin Pilecki

Nikogo nie trzeba już chyba przekonywać o tym, jak bardzo felga aluminiowa potrafi zmienić wygląd każdego samochodu.



Marcin Pilecki, Global Traders

Najciekawsze jest to, że za pomocą różnych wzorów felg możemy zmieniać charakter jednego auta wiele razy. W zależności od indywidualnych preferencji właściciela samochód może nabrać sportowego, eleganckiego, a nawet awangardowego wyglądu. Do wyboru felg aluminiowych zachęca przede wszystkim ogromna różnorodność wzorów oraz ich uniwersalność. Rynek felg aluminiowych, starając się sprostać wymaganiom wszystkich zainteresowanych, wypełnia się coraz to nowymi wzorami. Już nie tylko samo ustawienie ramion obręczy ma znaczenie, ale również ich liczba, kształt, kolor, elementy polerowane bądź możliwość zastosowania dodatków w postaci dekielków.

Nadchodzący sezon wiosenny 2016 roku niewątpliwie przyniesie kolejne nowości. Na polski rynek trafi nowa luksusowa marka felg aluminiowych Magline. Ogólnopolska premiera tej marki odbędzie się podczas poznańskich targów Motor Show. Felga, charakteryzująca się precyzyjnym wykonaniem, wysoką wytrzymałością oraz intrygującym designem, zapewni każdemu wymagającemu użytkownikowi poczucie bezpieczeństwa i ekskluzywności. Felgi Magline to nowa propozycja w ofercie firmy Global Traders. Precyzja wykonania oraz doświadczenie firmy zagwarantują niezawodną i bezawaryjną jazdę na długie lata. Marka Magline to połączenie współczesnego wyrafinowania z ponadczasowym stylem. Nowa propozycja zapewne przypadnie do gustu wielu wymagającym użytkownikom.

Tym, którzy poszukują sprawdzonych rozwiązań, Global Traders oferuje znaną już bardzo dobrze i sprawdzoną markę Carbonado. Nie oznacza to jednak, że propozycja Carbonado niczym nie zaskoczy. Oferowany asortyment obręczy powiększy się o kolejne interesujące modele „alusów”. Wzbogacony o świeże wzory zaspokoi oczekiwania wymagających klientów. Kolekcja 2016 opierająca się w znacznym stopniu na polerowanej czerni oraz polewowanym graficie przeznaczona będzie głównie dla właścicieli aut marki Audi, Mercedes, BMW oraz VW. Różnorodność kształtu i ustawienia ramion pozwoli każdemu zainteresowa-



nemu na wybranie idealnego modelu dla siebie. Firma nie zapomniła oczywiście o modelach cieszących się ogromną popularnością w poprzednich sezonach. Wiosenna kolekcja Carbonado 2016 to estetyka, styl i niezawodność.

Poza propozycją marek własnych na stronach sklepu felgeo.pl będzie można zobaczyć wielu uznanych już producentów europejskich. Global Traders pozostaje wyłącznym dystrybutorem felg MAM i Keskin na polski rynek, co zapewne pozwoli na uzyskanie większej różnorodności oraz najkorzystniejszej ceny w tym zakresie. Nowy sezon przynosi również ściślejszą współpracę z marką Borbet, dzięki czemu firma zyska miano głównego partnera handlowego w Polsce, a co za tym idzie – dogodne warunki sprzedaży felg tej marki. Wiosenną ofertę sklepu uzupełni wiele europejskich marek, takich jak: Wheelworld, Axxion, Diewe Wheels, Rondell, Tomason Brock, RC Design, Advanti Racing, Anzio, Speeds, Com-4Wheels, Enkei, Autec, OZ Racing, Rial, Alutec, MAK, Carmani, CMS, MSW, Oxigin, Ronal, Sparco Wheels oraz innych. Sukcesywnie przez cały czas lista nowych propozycji jest rozbudowywana, co czyni ją bezsprzecznie atrakcyjniejszą od pozostałych pod względem jakościowym i finansowym.

Biorąc pod uwagę proces sprzedaży, Global Traders kładzie szczególny nacisk na to, by ich dystrybutorzy mogli uzyskać dla siebie jak najwyższą marżę. Każdemu znany jest obecnie na rynku problem zaniżania przez konkurencję cen detalicznych, przez co dystrybutorzy mogą liczyć zaledwie na kilka procent zysku dla siebie. Taki scenariusz niestety nie utrzyma żadnego przedsiębiorstwa. Wszystkie marki, które firma posiada w swojej ofercie, mają ustabilizowaną cenę detaliczną, co pozwoli swobodnie każdemu kontrahentowi uzyskać wysoki narzut. Szanując przy tym czas wszystkich przedsiębiorców, dają im możliwość kompleksowego zaopatrzenia się w potrzebny towar w jednym miejscu. Stąd tak duże zaangażowanie firmy w temat systemów TPMS. Aktualnie firma wprowadziła kolejną nowość marki CUB, uniwersalny czujnik trzeciej generacji – programowany przewodowo i bezprzewodowo.

Reklama

NOWA KOLEKCJA FELG
WIOSNA / LATO 2016

Magline
Running around the world

Carbonado

Global Traders Wyszyńskiego 34b, 66-470 Kostrzyn nad Odrą,
tel. 95 752 19 90, e-mail: info@felgeo.pl, www.felgeo.pl

Kolorowy zawrót głowy w 3D

TEKST | Grzegorz Krzyżanowski, Alcar Polska

Czy zauważyli Państwo, jak zmieniają się standardy dotyczące komunikacji między producentem, dystrybutorem i klientem? Patrząc 10 lat wstecz, okazuje się, że żyjemy w zupełnie innym świecie. Już nie wystarczy wyprodukować znakomity technicznie, jakościowo i estetycznie produkt, należy jeszcze zaprezentować go jak najszerzej publiczności w taki sposób, żeby mógł zaistnieć i zacząć żyć własnym życiem.

Tak też jest z felgami aluminiowymi. Producentów w Europie i na świecie jest bardzo wielu. Lepszych i gorszych, produkujących bardzo solidne felgi i takie na jeden sezon, ale to dzięki tej różnorodności, a może właśnie z jej powodu, powstały instrumenty i mechanizmy umożliwiające w miarę swobodne poruszanie się w tym gąszczu.

Standardy jakościowe

W celu dokonania selekcji pozytywnej ustalone zostały różnorodne narzędzia w formie standardów i homologacji, umożliwiające odrzucenie felg niespełniających podstawowych wymagań. Na pewno wielokrotnie spotkaliśmy się w Europie z takimi skrótami jak TÜV, ABE czy ECE. Nie wchodząc w zawiłe kwestie prawne, postaramy się je w kilku zdaniach przybliżyć.

TÜV – Teilegutachten (raport techniczny o zgodności) jest bardzo popularny w wielu krajach europejskich i stosowany w przypadku, gdy elementy tuningowe wymagają sprawdzenia ich jakości i porównania ze standardami określonymi dla danych produktów. W wypadku zamontowania produktów ze znakiem TÜV w pojeździe należy przejść jego pozytywną weryfikację w celu wpisania ich do dokumentów pojazdu. Nie trzeba chyba



AEZ Raise hg w Mercedesie



AEZ Raise w BMW



AEZ Raise z numerem E1 124R-001029, która jest felgą ECE do wybranych aut z grupy Audi, Seat, Škoda i VW

w tym miejscu przypominać, że brak takiego znaku w wielu krajach europejskich wyklucza możliwość ich instalacji.

ABE - Allgemeine Betriebserlaubnis jest stosowany głównie w Niemczech w przypadku np. felg aluminiowych, sprężyn obniżających czy sportowych wydechów. Posiadanie tego certyfikatu oznacza, że o ile tylko zostały spełnione standardy montażowe, dokumenty pojazdu są ważne i nie muszą być dodatkowo weryfikowane pod kątem ich aktualizacji. Jedynym wymaganiem jest wożenie ze sobą certyfikatu ABE w aucie. W przypadku felg aluminiowych oznacza to po prostu „montuj i jedź”, gdyż są one tak skonstruowane, że auto nie wymaga żadnych adaptacji.

ECE - Economic Commission for Europe (Europejska Komisja Ekonomiczna), określa międzynarodowe przepisy dotyczące pojazdów i akce-

soriów samochodowych. Produkty, które uzyskały homologację ECE, nie wymagają już żadnych innych pozwoleń czy certyfikatów. ECE jest w pewnym sensie odpowiednikiem ABE, z tą różnicą, że dotyczy całej Europy (łącznie z Polską). Produkt oznaczony jako zgodny z ECE nie potrzebuje ani weryfikacji TÜV, ani wpisywania takiej akceptacji w dokumentach pojazdu, gdyż jest on zgodny ze standardami OE (pierwszego montażu). Felgi spełniające wymagania ECE są odpowiednio opisane na obręczy od zewnątrz (np. E1 124R-001029), tak że przy ewentualnej kontroli nie ma żadnego problemu z ich właściwą identyfikacją. Felgi ECE są bardzo wygodne w użyciu, w związku z czym solidni producenci felg aluminiowych cały czas starają się poszerzyć ich gamę. Są to na ogół felgi z najwyższej półki, których parametry są identyczne z parametrami felg OE. Ich dobór



AEZ Strike w Porsche Macan S

jest niezwykle prosty i daje gwarancję stuprocentowej kompatybilności z autem. Nie wymagają zestawów montażowych, a kołpaki są dopasowane pod względem wymiaru do standardów producenta danego auta, dzięki czemu klienci mogą w łatwy sposób je zamienić (jeżeli tylko czują taką potrzebę).

Symbolem ECE mogą być oznaczone felgi przeznaczone do danego auta, np. DEZENT TF do Audi, DEZENT TG do Mercedesa czy DEZENT TB do BMW, jak również felgi uniwersalne (do wielu różnych aut), w przypadku gdy zostały tak zaprojektowane pod kątem rozmiaru, rozstawu, odsadzenia i nośności, że spełniają wymagania producenta danej marki auta. Przykładem może być felga AEZ Raise z numerem E1 124R-001029, która jest felgą ECE do wybranych aut z grupy Audi, Seat, Škoda i VW. Dodatkową korzyścią jest jej cena pomniejszona o koszt zestawu montażowego. Wszystkie te informacje są dostępne na stronie: www.alcar.pl.

Katalog internetowy

Jest to konfigurator, czyli podstawowe narzędzie stosowane przy doborze felg do auta. Tylko on zapewnia nam ich prawidłowy dobór pod każdym względem. Nie wszyscy pamiętają, że zgodność parametrów takich jak rozmiar, rozstaw otworów montażowych czy ET nie wystarcza do właściwego doboru felg do danego pojazdu. Kluczowym elementem jest nośność danej felgi i jej homologacja do konkretnego auta, o danej pojemności, w danej wersji silnikowej i karoserii. Felga, która pasuje i ma homologację do auta w wersji sedan, nie musi mieć homologacji do tego samego auta w wersji kombi. Konfigurator jest również miejscem, gdzie automatycznie zo-

stają dopasowane pozostałe elementy związane z felgą, takie jak zestawy montażowe, zestawy zabezpieczające przed kradzieżą, kołpaki do felg stalowych czy też czujniki ciśnienia do aut z bezpośrednim systemem TPMS. Konfigurator służy także do przekazywania informacji dotyczących różnych akcji typu wyprzedaż wybranych felg (na ogół oferowane po upustach w cenie net-net), promocji z obniżonymi okresowo cenami, a także do informowania o wprowadzeniu nowych cen.

W konfiguratorze możemy obejrzeć samą felgę oraz zamontowaną w samochodzie. I tu dochodzimy do tytułowego tematu.

Kolorowy zawrót głowy w 3D

Mamy ogromną przyjemność zakomunikować całej branży, że wprowadziliśmy na naszych stronach nowy konfigurator 3D, który posiada funkcje niespotykane do tej pory w podobnych konstrukcjach. Zdjęcia zostały zrobione co 10°, co daje efekt płynności przy obracaniu pojazdu dookoła osi. Możemy wybrać dowolny kolor karoserii i tapicerki, przyciemnić szyby, opuścić auto na sportowych sprężynach lub zapalić światła przednie i tylne. Obracając samochód, widzimy felgi z każdej strony, pod wieloma kątami i w ich naturalnym środowisku. W najbliższym czasie powinien zakończyć się pierwszy etap zdjęć, obejmujący ponad 600 pojazdów.

Konfigurator 3D wyposażony jest również w oryginalne pakiety tuningowe AMG Mercedesa, Audi linii S czy pakiet sportowy M marki BMW. Jest to efekt wielu miesięcy pracy, ale i początek nowej jakości. Jest on dostępny na naszych stronach zewnętrznych, dzięki czemu wszyscy potencjalni klienci mają możliwość przeanalizowania swoich przyszłych zakupów.



DOTZ
Revvo dark w VW
Golfie 7



Sklep internetowy Alcar



Nowy konfigurator 3D



Augmented reality (rozszerzona rzeczywistość)

A jest w czym wybierać. W ofercie firmy Alcar Polska jest obecnie ponad 70 modeli marek: AEZ, DOTZ, DEZENT i ENZO. Co roku dochodzą nowe modele, w nowych stylizacjach, kolorach i aplikacjach.

W tym roku po raz pierwszy zaproponowaliśmy tuningową felgę DOTZ Revvo w brązowym kolorze. Charakterystyczne zawieszone w powietrzu ramiona, ledwo dochodzące do polerowanego rantu, sprawiają wrażenie lekkości, ale i dynamizmu. Jej wersja w kolorze antracytowym DOTZ Revvo dark na pewno zyska uznanie bardziej tradycyjnych tuningowców, jeżeli można w ogóle o tuningowcach mówić w takich kategoriach.

Z kolei firma AEZ postawiła w tym roku na prostotę i elegancję, wprowadzając dwa modele AEZ Raise i Raise hg oraz AEZ Strike i Strike graphite. Pierwsza jest kwintesencją elegancji i lekkości, druga natomiast, bardzo prosta w stylizacji, ze swoją nośnością 1000 kg jest „atletą” wśród felg AEZ i idealnie nadaje się do SUV-ów.

Augmented reality

I tu dochodzimy do kolejnego narzędzia, które ma nam ułatwić wybór właściwego dla nas pro-

duktu. Augmented reality (rozszerzona rzeczywistość) to narzędzie, które umożliwia nam ożywienie martwej felgi z katalogu i obejrzenie jej z każdej strony. Brzmi niedorzecznie, ale takie są realia. W komórce instalujemy bezpłatną aplikację Alcar Wheels, pobraną z AppStore (iOS) lub sklepu z aplikacjami (Android). Szukamy w drukowanym katalogu firmy Alcar prezentującym kolekcję na 2016 rok stron z symbolem AR+, najeżdżamy obiektywem aparatu na felgę i uruchamiamy pobraną aplikację. W tym momencie powinna wyskoczyć na ekranie (na tle katalogu) wybrana felga, którą możemy oglądać pod różnymi kątami. Jest to oczywiście dopiero początek i potrzeba jeszcze dużo pracy, żeby wyglądała jak żywa, ale od czegoś trzeba zacząć.

Jak widać, można w ciekawy sposób przekazać informacje o nowych produktach, przebić się przez chaos i gąszcz medialny do klienta finalnego, a jednocześnie sprawić, by czuł się bezpiecznie podczas podejmowania trudnych decyzji. Internet ze swoimi praktycznie nieograniczonymi możliwościami stał się podstawowym narzędziem, bez którego trudno wyobrazić sobie wszechogarniającą rozszerzoną rzeczywistość.



DOTZ Revvo dark

Ochrona felg z Alloygatorem

Marka ceniona w Europie, już dostępna w Polsce



Świetne recenzje w całej Europie, liczne nagrody (m.in. produkt roku w „Auto Express” 2013) oraz zaliczony test MIRA (w słynnym MIRA Technology Park) – takim zainteresowaniem cieszą się obręcze do felg brytyjskiej firmy Alloygator.

Produkty Alloygator do ochrony kół są od niedawna dostępne także na polskim rynku. Wprowadziła je norweska firma Alekstian s.c. Można je kupić w nowo otwartym sklepie internetowym www.alekstian.pl.

Alekstian działa od dwóch lat, ale jej właściciele mają wieloletnie doświadczenia z rynku norweskiego. Otwarte w okolicach Szczecina biuro handlowe będzie prowadzić

sprzedaż internetową, ale też rozwijać sieć handlową i dystrybutorską. Firma zapowiada wprowadzenie na polski rynek wielu produktów, które poza granicami naszego kraju odnoszą sukcesy i są cenione przez kierowców i mechaników. Alekstian już ma w swojej ofercie czujniki do systemu TPMS oraz kosmetyki samochodowe. Wizytówką firmy i jej sposobem na mocne wejście na rynek polski są jednak ob-



Montaż obręczy nie jest trudny dla doświadczonego mechanika. Oficjalni dystrybutorzy Alekstiana będą mogli liczyć na szkolenie i wsparcie w tym zakresie ze strony firmy, a także reklamę na stronie internetowej

ręce do felg Alloygator. Alekstian jest jedynym dystrybutorem tego produktu w Polsce.

Zadbaj o felgi i wygląd swojego samochodu

Ilona i Georg Gundersonowie, właściciele firmy z Norwegii, uznali, że w Polsce brakuje tego typu produktów. Ich działanie to oczywiście zabezpieczenie drogich często felg przed zniszczeniem (na przykład po najechaniu na krawężnik). Nie bez znaczenia jest również wygląd. Obręcze dostępne są w różnych wersjach, wzorach i kolorach – są nawet świecące w ciemności. Co więcej, obręcz pełni także funkcję maskującą (bo zasłania niedoskonałości rantu) oraz podkreśla walory wizualne auta, powiększając optycznie felgę o jeden cal.

Jak zapewnia producent, obręcze wykonane są z superwytrzymałego nylonu, odpornego na uszkodzenia mechaniczne. Z jednej strony są na tyle elastyczne, że ich montaż nie sprawia problemu, ale są też odpowiednio twarde, aby skutecznie chronić felgę.



DocVision to jedna z tegorocznych nowości w ofercie Alekstiana. To produkty najwyższej jakości i dodatkowo przyjazne dla środowiska. DocVision zbiera świetne recenzje w całej Europie



Obręcze Alloygator są dostępne w 12 kolorach. Część z nich jest przygotowana docelowo dla aut takich jak Ferrari, Tesla czy Mercedes. Alekstian zapowiada, że latem pojawią się nowe kolory w ofercie

Klienci poza granicami Polski, gdzie produkt jest dostępny od lat, często pytają o trwałość koloru. Producent podkreśla, że odpowiednia pielęgnacja zapewni długotrwały efekt. Ta pielęgnacja to mycie kół normalnym szamponem samochodowym lub uniwersalnymi środkami do czyszczenia kół (przeznaczonymi do delikatnych wykończeń typu chrom). Należy unikać natomiast silnych środków czyszczących i grubych szczotek, używanych na ręcznych myjniach. Obręcze były testowane w normalnych warunkach drogowych, przy maksymalnej dopuszczalnej prędkości.

Obręcze mogą być przełożone razem z felgami, kiedy kierowca wymienia opony. Z kolei demontaż obręczy jest bardzo prosty i szczegółowo, krok po kroku, opisany przez producenta, a nawet przedstawiony na dostępnych filmach. Wystarczy podnieść samochód, spuścić powietrze z kół i zdjąć plastikowy zacisk.

Ważne jest to, że są to produkty bardzo uniwersalne – można ich używać nawet przy oponach typu run flat (pozwalających na bezpieczną jazdę po przebicium i utracie powietrza). Co ważne, dobrze zamontowane obręcze nie wpływają w żaden sposób na zużycie opony. A jak sprawdzić, czy na pewno zamontowane są dobrze? Producent radzi, aby godzinę po montażu sprawdzić ciśnienie w oponach.

Alekstian.pl – nowy adres na polskim rynku branży warsztatowej

Właściciele firmy Alekstian zapowiadają, że będą poszukiwać produktów, które uzupełnią ofertę dla warsztatów i serwisów oponiarskich. Duże nadzieje wiążą z wprowadzaniem na polski rynek produktów austriackiej firmy DocVision, oferującej kosmetyki do aut. Produkty mogą być sprzedawane z etykietami klientów: warsztatów, myjni samochodowych, a nawet stacji benzynowych. Jednym z ciekawszych produktów jest płyn do spryskiwaczy w tabletkach. Jedna tabletka daje nawet cztery litry płynu, ale dostępne są także większe,

wydajniejsze tabletki, przeznaczone do aut dostawczych. W ofercie DocVision są też m.in. chusteczki do czyszczenia deski rozdzielczej i środki do czyszczenia felg. Są to produkty bardzo dobrze przyjęte w Europie.

Firma działa dziś pod adresem: www.alekstian.pl. Oferta prezentowana jest też na Facebooku, ale docelowo produktami Alekstiana mają handlować dystrybutorzy. Firma poszukuje współpracowników – sprzedawców i mechaników, którzy zechcą proponować swoim klientom ich produkty. W ofercie współpracy Alekstian kusi „najlepszymi produktami na rynku, konkurencyjnymi warunkami i dobrą reklamą sklepu lub warsztatu”. Firmy i osoby zainteresowane współpracą są proszone o kontakt e-mailowy: georg@alloygator.pl

Handel pod zamówienie klienta

ROZMAWIAŁ I FOTO | Mirosław Giecwicz / OPRACOWAŁ | Piotr Łukaszewicz



Ryszard Dudanowicz, członek zarządu R.TEC-HANSE Polska

Z końcem roku zamknięty został magazyn R.TEC-HANSE Polska w Zielonej Górze. Otwarto natomiast biuro handlowe w Gorzowie Wielkopolskim. Do polskich klientów opony i felgi trafiają teraz bezpośrednio z Niemiec – z magazynów grupy Reiff albo prosto od producenta. *- Dla klienta nie ma znaczenia, z którego magazynu zostanie dostarczony produkt. Najważniejsze jest to, że towar zamówiony do godziny 12 jeszcze tego samego dnia wyjedzie z Gorzowa do klienta. Najpóźniej następnego dnia zostanie dostarczony* – tłumaczy Ryszard Dudanowicz, członek zarządu R.TEC-HANSE Polska.

W firmie trwa reorganizacja, która ma się zakończyć najpóźniej w trzecim kwartale tego roku. Grupa Reiff postawiła na specjalizację magazynów. Nie w każdym magazynie dostępne będą wszystkie modele opon czy felg. Są magazyny z oponami do samochodów osobowych i takie z oponami do motocykli.

Specjalizacja magazynów w Niemczech wymusiła zmiany logistyczne i likwidację magazynów w Polsce i Francji.

R.TEC-HANSE Polska działa na naszym rynku od 1998 roku. Oferuje felgi aluminiowe. Sprzedaje również opony wszystkich największych światowych producentów. Klientami firmy są dealerzy opon, warsztaty oraz salony samochodowe i motocyklowe, a także serwisy ogumienia. *- Dziś handel sprowadza się do sprzedaży opon i felg pod zamówienie klienta. Serwisy nie kupują towaru na zapas. Nie chcą magazynować tego u siebie* – wyjaśnia Ryszard Dudanowicz.

Ważnym elementem działalności R.TEC-HANSE Polska są tzw. marki własne. Grupa ma cztery marki własne opon oraz dziesięć modeli felg aluminiowych. To produkty ekskluzywne, produkowane wyłącznie dla grupy Reiff. Takie rozwiązanie daje korzyści na wielu etapach: od produkcji po dostawę do klienta detalicznego. *- Producent ma zamówie-*

Trwająca od pół roku reorganizacja hurtowni opon i felg R.TEC-HANSE Polska ma usprawnić cały system sprzedaży. Firma należy do niemieckiej grupy Reiff – największego hurtownika opon u naszych zachodnich sąsiadów. W centrali firmy nastąpiła rewolucja organizacyjna. Powstała nowa firma handlowa Tyre1, która połączyła niemieckie hurtownie tej grupy. Zmiany te wymusiły jednak też reorganizację w polskiej hurtowni.

nie na felgi z zapewnionym zbytem. Jest spokojny o sprzedaż, więc może dać niższą cenę. Dla nas jako sprzedawcy ważne jest także to, że znamy jakość produktu. Nasz klient w sprzedaży detalicznej może nałożyć swoją marżę bez obaw, że konkurencja będzie miała taniej. Bo konkurencji po prostu nie ma – wyjaśnia Ryszard Dudanowicz.

Przykładem takiej marki własnej są opony Pneumant – marki reaktywowanej w 2015 roku przez koncern Goodyear Dunlop.

Kwestia cen jest zawsze obecna w relacjach z klientem. Ryszard Dudanowicz mówi jednak o pewnej przewadze firmy R.TEC-HANSE nad przedstawicielstwami producentów zagranicznych w Polsce. Oni muszą sprzedać swój produkt. - *My przedstawiamy paletę produktów i dajemy wybór klientowi. Nie namawiamy na konkretny model – wyjaśnia.*

Osobną kwestią jest transport. Hurtownia korzysta z usług firm spedycyjnych, ale ma też przykre doświadczenia. - *Zda-*

rzało się, że ginął towar. Występują też uszkodzenia w trakcie transportu, ale najczęściej jest to właśnie czynnik ludzki. Mówię tu o pewnej kulturze transportu. Nie zawsze działa to jak należy, a to my jako R.TEC-HANSE Polska odpowiadamy przed klientem zarówno za towar, jak i terminowość dostawy – wyjaśnia R. Dudanowicz.

Co teraz w Polsce sprzedaje się najlepiej? - *Felgi aluminiowe klasy premium, które nazywamy biżuterią dla samochodu – odpowiada szybko nasz rozmówca. Dodaje, że w Polsce kierowcy coraz częściej decydują się na zakup nowych samochodów klasy premium. Do takiego auta niezbędna jest, zdaniem wielu kierowców, estetyczna felga wysokiej jakości.*

Firma ma w ofercie felgi aluminiowe 31 producentów. - *Wszystkie zostały poddane badaniom wymaganych na rynku niemieckim, dlatego jesteśmy pewni jakości oferowanych felg oraz przeznaczenia do wybranego przez klienta auta – kończy członek zarządu R.TEC-HANSE Polska.*

Reklama





Platforma B2B eurofelgi.pl



Innowacyjne narzędzie online wspierające sprzedaż felg i opon.

Przymierzalnia felg to jedna z wielu funkcji B2B Eurofelgi - platformy, która działa od 2014 roku. Powstała z inicjatywy Oponeo.pl i początkowo miał to być serwis tylko dla partnerów handlowych spółki. Szybko okazało się jednak, że pomysł bardzo dobrze przyjął się też w innych branżach. Dziś z platformy korzystają również dealerzy samochodowi (ASO), warsztaty mechaniki pojazdowej, sklepy z autoczęściami, firmy tuningowe i autodetailingowe.

B2B Eurofelgi w liczbach

- 25 tys. referencji opon,
- 15 tys. referencji felg aluminiowych,
- 1 tys. referencji felg stalowych.

Od początku twórcy chcieli stworzyć narzędzie, które pozwoli łatwo i szybko rozpocząć sprzedaż felg firmom, które do tej pory nie miały odpowied-

nio wykwalifikowanych pracowników. W branży jest za mało doświadczonych osób, które dobrze znają wszystkie niuanse związane z doбором felg do pojazdu. Może ich zastąpić z powodzeniem konfigurator wbudowany w platformę, który gwarantuje, że wyświetlimy wyłącznie ofertę felg przeznaczonych do wskazanego pojazdu. Do dyspozycji są trzy rodzaje polityki cenowej, które domyślnie są już skonfigurowane:

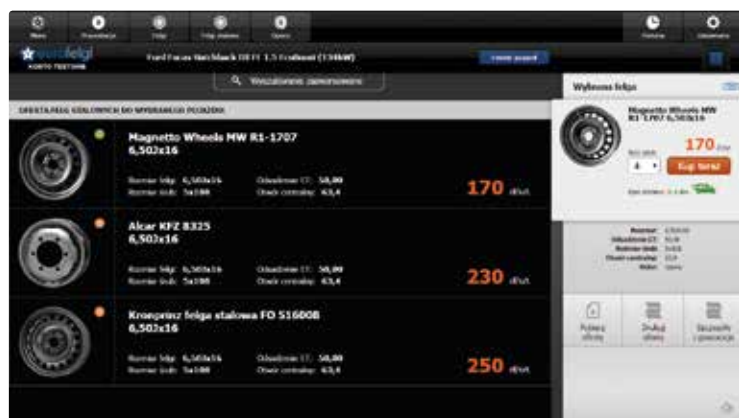
- rozsądna - narzuty sugerowane przez Oponeo.pl,
- agresywna - wysokie narzuty,
- zakupowa - Twoje ceny zakupu (bez narzutów).

Po pierwszym zalogowaniu można skonfigurować narzuty na wszystkich rodzajach polityki cenowej zgodnie z własnymi założeniami. Podczas pre-

zentacji oferty klientowi końcowemu (przymierzalnia felg lub lista opon) można szybko i dyskretnie przełączać się między różnymi rodzajami polityki cenowej.

Eurofelgi to jedyna platforma B2B na rynku, która umożliwia prezentację felg na zdjęciu auta klienta. Funkcja ta została wprowadzona w 2009 roku w sklepie Felgi.pl dla klientów detalicznych. W tym czasie (według wiedzy właścicieli) było to drugie takie rozwiązanie na świecie, a pierwsze w Europie. Użytkownik platformy może również skorzystać z bogatego banku gotowych fotografii.

Dodatkowo platforma zapamiętuje do 6 ostatnio wybranych pojazdów. Gdy wróci klient, któremu niedawno prezentowano ofertę, można ekspresowo uruchomić przymierzalnię felg dla tego auta - wystarczy kliknąć



EuroFelgi to jedyna platforma B2B na rynku, która umożliwia prezentację felg na zdjęciu klienta



Platforma B2B EuroFelgi należy do grupy OPONEO.PL S.A. To lider rynku nieprzerwanie od 2001 roku, gdzie w sezonie "od ręki" dostępnych jest ponad 500 000 opon i 50 000 felg

zdjęcie samochodu w sekcji na stronie głównej.

Nad rozwojem autorskiej bazy danych Oponeo.pl od kilku lat stale pracuje kilkusobowy zespół specjalistów. Zawiera ona parametry felg i samochodów pozyskane m.in. od najważniejszych dostawców firmy i wyspecjalizowanych hurtowni danych. Aktualnie w bazie znajdują się informacje dotyczące ponad 11 500 pojazdów.

Platforma Eurofelgi oferuje wiele dodatkowych rozwiązań. Są to m.in. prezentacje w jakości HD oferty felg do wyświetlania na telewizorze, oprogramowanie do urządzeń mobilnych, które tablet sprzedawcy zamienia w multimedialny kiosk czy specjalny moduł pozwalający zapewnić na dowolnej stronie dostęp do przymierzalni felg i sklepu w ustalonych cenach. Platforma Eurofelgi B2B umożliwia też personalizację własnej platformy poprzez dodanie swojego logo.

Najważniejsze korzyści dla użytkowników:

- tysiące produktów z gwarantowaną dostawą w 24 godziny.
- Felgi z magazynów na terenie Polski firma dostarcza w ciągu jednego dnia roboczego. Dla produktów z zagranicy prezentujemy szacowany termin dostawy (kilka dni roboczych).
- ponad 40 wiodących producentów felg w jednym miejscu.

Szybki i łatwy dostęp do stanów magazynowych hurtowni felg aluminiowych z całej Europy. Oferta na platformie budowana jest w oparciu o stany magazynowe ponad 50 hurtowni z Polski, Niemiec, Francji, Włoch, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii. Dla obręczy importowanych z zagranicy wyświetlana jest precyzyjna informacja o terminie dostawy.

■ Support techniczny.

Firma gwarantuje wsparcie w kwestiach technicznych i sprzedażowych. Ekspertsi czekają na pytania przez 7 dni w tygodniu! Zamawiając alufelgi na platformie zamawiający ma 100% pewność, że będą pasować one do pojazdu klienta.

Wszystkie zamówienia są weryfikowane przed wysyłką!

Platforma B2B EuroFelgi należy do grupy OPONEO.PL S.A.

- lider rynku nieprzerwanie od 2001 roku,
- w sezonie od ręki dostępne ponad 500 000 opon i 50 000 felg,
- ponad 200 pracowników dbających o sprawną realizację zamówień,
- spółka notowana na GPW od 2007 roku,
- polska firma obecna na rynku europejskim,
- 6 milionów opon na świecie pochodzi z OPONEO.



■ Liczne opcje konfiguracyjne pozwalają na dostosowanie platformy idealnie do celów sprzedażowych użytkownika

Andrzej Wieczór
specjalista ds. sprzedaży
tel. (52) 341 88 62
mobile: 606 488 536
andrzej.wieczor@oponeo.pl
Filip Biesek
koordynator działu felg
tel. (52) 341 88 57
mobile: 516 005 037
filip.biesek@oponeo.pl

Najniebezpieczniejsze drogi świata



Światowa Organizacja Zdrowia opublikowała ranking państw, w których na drogach ginie najwięcej osób. Bezapelacyjnie pierwsze miejsce w zestawieniu przypadło Libii. Lista składa się głównie z krajów leżących w Azji i Afryce.

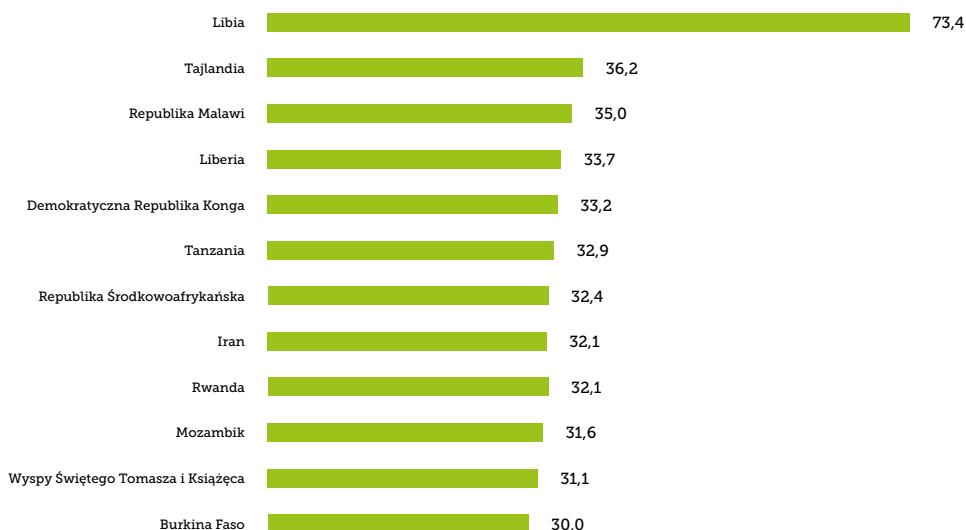
Mimo zmniejszania się liczby wypadków w Europie, w tym także w Polsce, zdaniem WHO sytuacja na światowych drogach nadal jest tragiczna. Według danych organizacji w ciągu roku w wypadkach komunikacyjnych ginie 1,3 mln osób. Zdarzenia drogowe stały się główną przyczyną śmierci w przedziale wiekowym od 5 do 29 lat i kosztują globalną gospodarkę 500 mld dolarów rocznie.

Krajem z najniebezpieczniejszymi drogami jest Libia. Na 100 tys. mieszkańców w roku 2013 były aż 73 ofiary śmiertelne. Na drugim miejscu w zestawieniu jest Tajlandia. Azjatyckie państwo osiągnęło wynik prawie o połowę niższy od Libii. Na 100 tys. mieszkańców Tajlandii w wypadkach ginie 36 osób. Jedno istnienie mniej znika każdego roku w uplasowanym na trzecim miejscu Malawi.

Żaden kraj europejski nie trafił do ścisłej czołówki zestawienia WHO. Dla przykładu w Polsce w roku 2013 zginęło w wypadkach 3357 osób. Liczba ta od kilku lat się zmniejsza.

- Na niższy poziom śmiertelności wypadków w Europie ma wpływ kilka czynników. Po pierwsze, flota pojazdów na Starym Kontynencie jest zdecydowanie młodsza od floty aut eksploatowanych w krajach biedniejszych lub mniej rozwiniętych. Po drugie, nowocześniejsze samochody oznaczają bardziej zaawansowane systemy bezpieczeństwa. I nie mówimy wyłącznie o komplecie poduszek czy ABS-ie. Dzisiaj pomaga kierowcy cała masa elektronicznych rozwiązań – wyjaśnia Michał Cabaj, kierownik ds. PR Škoda Polska.

Co ważne, takie systemy nie są zarezerwowane wyłącznie dla pojazdów z segmentu premium, ale stały się standardem nawet w autach popularnych. Systemy takie jak ESP, hamulec antylockowy, światła do jazdy diennej LED, asystent pasa ruchu, rozpoznawanie znaków drogowych, kontrola poziomu zmęczenia kierowcy są dostępne m.in. w samochodach typu Škoda Octavia, Ford Focus czy Opel Astra.



■ Najniebezpieczniejsze drogi świata. Liczba zgonów na 100 tys. mieszkańców. Dane: WHO. Źródło: copyfighters.eu

Nowe opłaty drogowe w Belgii

Jak uprościć rejestrację?



Źródło: www.satellitic.be

Od 1 kwietnia będą obowiązywać w Belgii nowe opłaty drogowe w systemie Viapass/Satellitic. Od października 2015 roku DKV jako jeden z pierwszych operatorów kart prowadzi rejestrację do nowego systemu.

Przejęcie formalności rejestracyjnych przez DKV to ogromne ułatwienie i oszczędność czasu dla przewoźnika. Dlaczego? W przypadku innych pośredników rozliczeń opłat belgijskich, w tym operatorów kart paliwowych, przewoźnicy samodzielnie muszą dopilnować poprawności wypełnienia formularzy Satellitic i ich akceptacji u operatora. Zwykle jest to długi proces, w którym wiele danych jest kilkakrotnie korygowanych i weryfikowanych. W wypadku klientów DKV wystarczy podpisać upoważnienie i następny krok to uruchomienie rozliczania opłat. Wykwalifikowani pracownicy DKV czuwają nad poprawnością danych i dokumentów dostarczanych przez przewoźnika.

Wysokość opłat

Przypomnijmy, że za wdrożenie nowego systemu myta odpowiedzialny jest operator Viapass. Podlega mu konsorcjum Satellitic*, które zajmuje się instalacją i obsługą systemu oraz dostarczaniem urządzeń.

Nowe opłaty obejmą sieć dróg podlegających dziś urowinieniu, czyli autostrady i drogi krajowe we Flandrii, Walonii i w regionie Brukseli. System Viapass/Satellitic zastąpi obowiązującą dotąd w Belgii winietę czasową. Opłaty będą

dotyczyć pojazdów o DMC powyżej 3,5 tony – zarówno belgijskich, jak i zagranicznych. Ich wysokość będzie zależeć od masy pojazdu, klasy Euro oraz kategorii dróg. Stawki w euro, publikowane obecnie na stronie www.viapass.be, zamieszczono w tabeli.

Urządzenie pokładowe Satellitic

Opłaty będą naliczane za pomocą urządzenia pokładowego Satellitic, które będzie można zamówić po dokonaniu rejestracji online lub nabyć w punkcie serwisowym w Belgii.

Depozyt (zwrotny) za wypożyczenie urządzenia Satellitic wyniesie 135 euro. Koszt jego dostarczenia poniesie firma Satellitic NV/SA. Urządzenie należy zamontować na przedniej szybie pojazdu. Zasilane będzie przez gniazdo zapalniczki lub poprzez bezpośrednie podłączenie do instalacji elektrycznej pojazdu. Zielona dioda sygnalizuje, że urządzenie działa prawidłowo.

Równolegle ze startem systemu ruszą także kontrole kierowców podróżujących przez Belgię. Odbywać się one będą poprzez zamontowane na stałe kamery drogowe, skanery mobilne oraz pojazdy patrolowe. Grzywna wymierzana w przypadku stwierdzenia złamania przepisów belgijskiego systemu poboru opłat od samochodów ciężarowych wyniesie 1000 euro.

Łatwiej w systemie postpaid

Opłaty będzie można rozliczać zarówno w trybie prepaid, jak i postpaid. W obu przypadkach płatności będzie można dokonać kartą paliwowo-serwisową DKV Card. We Flandrii i w regionie Brukseli opłaty drogowe nie są objęte podatkiem VAT. Inaczej jest w Walonii, gdzie drogi są zarządzane przez organizację Sofico – tam do cen doliczony zostanie podatek VAT.

Pojazdy pow. 3,5 t	Flandria, Walonia, autostrady regionu Brukseli			Region Brukseli – pozostałe drogi krajowe		
	3,5-12 t	12-32 t	32 t	3,5-12 t	12-32 t	32 t
Euro 0	0,146	0,196	0,2	0,1888	0,263	0,292
Euro 1	0,146	0,196	0,2	0,1888	0,263	0,292
Euro 2	0,146	0,196	0,2	0,1888	0,263	0,292
Euro 3	0,126	0,176	0,18	0,163	0,238	0,267
Euro 4	0,095	0,145	0,149	0,132	0,207	0,236
Euro 5	0,074	0,124	0,128	0,109	0,184	0,213
Euro 6	0,074	0,124	0,128	0,099	0,174	0,203

* Satellitic NV to konsorcjum odpowiadające za instalację i obsługę systemu NV. Utworzone zostało w sierpniu 2014 roku przez firmę T-Systems oraz Strabag, które specjalizują się w rozliczaniu opłat drogowych. Satellitic pracuje na zlecenie Viapass, czyli międzyregionalnego operatora reprezentującego Flandrię, Walonię i region Brukseli. Za wdrożenie systemu odpowiedzialny jest Viapass.



Conti Hybrid HT3 z nagrodą iF Design

Niskoprolowa opona do przyczep i naczep Conti Hybrid HT3 w rozmiarze 445/45 R19.5 zdobyła nagrodę w kategorii „Produkt” w prestiżowym konkursie iF Design. Jury doceniło jej doskonałe wzornictwo, innowacyjność, bezpieczeństwo oraz ekologiczność. Wydłużona żywotność, a także o 15% mniejsze opory toczenia opony zapewniają oszczędność paliwa zarówno w transporcie regionalnym, jak i długodystansowym.



Constantin Batsch,
wiceprezes działu
opon do pojazdów
ciężarowych na
region EMEA

– Opona Conti Hybrid HT3 445/45 R19.5 pokonała ponad 5 tys. innych produktów zgłoszonych do konkursu. Jesteśmy dumni, ponieważ to wyróżnienie jest wyrazem uznania dla najwyższych standardów, jakie stosujemy w procesie doskonalenia opon Continental pod względem ich żywotności i bezpieczeństwa – powiedział Constantin Batsch, wiceprezes działu opon do pojazdów ciężarowych na region EMEA.

Conti Hybrid HT3 445/45 R19.5 to bardzo wytrzymała, a przy tym ekonomiczna opona przeznaczona do przyczep i naczep, która została zaprojektowana z myślą o pojazdach ciężarowych o dużej ładowności. Może być poddawana bieżnikowaniu, co przyczynia się do zmniejszenia ilości dwutlenku węgla emitowanego do atmosfery, dzięki czemu transport ciężarowy staje się bardziej przyjazny dla środowiska.

Komisja konkursowa złożona z 58 projektantów z całego świata doceniła oponę za wysoką jakość, wzornictwo, innowacyjność, profil bezpieczeństwa, a także ekologiczność.

Nagrodzona opona charakteryzuje się wysokim indeksem nośności oraz dużym przebiegiem. Wytrzymuje obciążenie do 9 ton na oś, a jednocześnie pozwala na maksymalne wykorzystanie wewnętrznej, trzymetrowej wysokości załadunku zastosowanej w naczepach typu mega. Dodatkowo zoptymalizowany kontur opony oraz równy rozkład sił nacisku sprawiają, że zużywa się ona równomiernie, co przekłada się z kolei na jej wydłużoną żywotność. Ponadto obniżenie oporów toczenia o 15% w stosunku do poprzedniej wersji ogumienia pozwoliło zakwalifikować Conti Hybrid HT3 445/45 R19.5 do unijnej klasy B w zakresie zużycia paliwa. Oznacza to, że dzięki niej możemy zaoszczędzić paliwo zarówno w transporcie regionalnym, jak i długodystansowym.

Podobnie jak wszystkie opony Continental z segmentu premium wyróżniona opona zosta-

ła zaprojektowana w dziale wzornictwa w zakładach produkcyjnych koncernu w Hanower-Stöcken. Dział ten zajmuje się rozwijaniem koncepcji projektowych dla wszystkich rodzajów opon. Projektanci oddają w wyglądzie i kształcie opony innowacyjną technologię wykorzystaną w procesie jej produkcji. Ich celem jest nadanie ogumieniu stylu i charakteru właściwego dla Continentala, dzięki którym użytkownik bezbłędnie rozpoznaje opony tej marki.

Konkurs iF Design jest organizowany przez International Forum Design GmbH od 1954 roku. Zwycięskie produkty zostały nagrodzone godłem iF Design podczas oficjalnej gali, która odbyła się 26 lutego 2016 roku w siedzibie BMW Welt w Monachium. Opona Conti Hybrid HT3 445/45 R19.5 będzie zaprezentowana również na wystawie iF Design w Hamburgu.



Conti Hybrid HT3



Transport rośnie w siłę

Miniony rok branża transportowa może zaliczyć do udanych. Świadczą o tym choćby wyniki finansowania w 2015 roku transportu ciężkiego przez firmy leasingowe, podane w podsumowaniu Związku Polskiego Leasingu. Liderem w tym segmencie jest EFL, który odnotował wzrost znacznie większy niż cały rynek.

Rok 2015 cechowała bardzo wysoka dynamika wzrostu finansowania transportu ciężkiego. Wyniosła ona 18,2%. Wartość aktywów była na poziomie 13,5 mld zł. Większość z nich została sfinansowana leasingiem. Co najczęściej brali w leasing przedsiębiorcy z branży transportowej? Ponad połowę aktywów stanowiły ciągniki siodłowe, jedną piątą – naczepy i przyczepy, 15% zaś pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 tony. Jak na tym tle wypadł EFL? Odnotował wzrost finansowania transportu ciężkiego o 32,2% w stosunku do roku 2014, przy wartości aktywów wynoszącej 1094 mln zł.

- To eksport w znacznym stopniu w ostatnim czasie napędza polską gospodarkę - powiedział Radosław Woźniak, wiceprezes EFL. - W ubiegłym roku sam eksport do Niemiec wzrósł o około 11%. A eksport to przewozy. W ubiegłym roku wzrósł także popyt krajowy. Dodajmy do tego ceny paliw znacznie bardziej korzystne niż w 2014 roku, a szybko uzmysłowimy sobie przyczyny wzrostów w segmencie transportu ciężkiego.

Wysoka dynamika rejestracji samochodów ciężarowych w 2015 roku, która dla pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 tony wyniosła 26,6%, również uzmysławia poprawę koniunktury w branży transportowej. W tym czasie wzrost przewozów w transporcie samochodowym wyniósł 6,7%.

Najbardziej jednak cieszy fakt, że branża wydaje się odporna na wpływ różnych negatywnych czynników, jak choćby ubiegłoroczne zamieszanie wokół niemieckiej ustawy o płacy minimalnej i wynikających stąd konsekwencji dla polskich firm transportowych czy wokół rosyjskiego embarga na polskie produkty. To pozwala mieć nadzieję, że i obecny spór z Rosją, dotyczący limitów zezwoleń na wjazd na teren Rosji dla przewoźników z Polski, nie spowoduje, że branża transportowa zacznie się chwiać w posadach. Choć z pewnością jego efekty nie pozostaną niezauważone. Wszak z danych Eurostatu wynika, że Polska jest liderem w całej UE pod względem liczby przewozów na trasach powyżej 2 tys. km, czyli właśnie do Rosji lub tranzytem przez nią do państw azjatyckich.

STARCO
pl.starcoshop.com

OPONY PEŁNE DO WÓZKA WIDŁOWEGO

STARCO Tusker STARCO Unicorn

STARCO Polska Sp. z o.o. • ul. Duńska 3
39-300 Mielec • Polska • info.pl@starco.com
Tel.: +48 17 583 01 15 • Fax: +48 17 586 47 90
NIP: 817-18-85-452

THE KARGRO GROUP
WORLDWIDE IN CASINGS

YOUR SUSTAINABLE PARTNER IN THE TYRE INDUSTRY

LINTIRE
Lintire bv: collects, inspects and processes worn passenger car tyres

KARGRO
Kargro: purchase and sale, storage and transport of truck casings

The Kargro Group Headoffice
P.O. Box 86, 3417 ZH Montfoort, Holland
Phone: (31) (0) 348 47 18 44
www.kargro.com

ESSEN STANDNR.: 2E17

50
1966 - 2016

Produkcja opon od kuchni

TEKST | Krzysztof Dulny / FOTO | Michelin

Jeśli zwrot „jak w szwajcarskim zegarku” miałby swój odpowiednik w branży oponiarskiej, brzmiałby on „jak w fabryce Michelin w Olsztynie”. Byliśmy, zwiedzaliśmy i jesteśmy pod dużym wrażeniem.



Olsztyński zakład Michelin zajmuje powierzchnię około 200 ha

Niesamowite jest to, że w olsztyńskich zakładach pracuje około 4,5 tys. osób (Michelin Polska to największy pracodawca na Warmii i Mazurach), a cała machina produkcyjna mimo tego ogromu działa jak należy. Wszystko i wszyscy mają tu swoje miejsce i już na pierwszy rzut oka widać, że wszystko zostało przemyślane i świetnie zorganizowane.

Fabryka w Olsztynie to prawdziwe – raczej nie przesadzimy, używając tego słowa – miasteczko, w którym produkowane są prawdziwe opony: od projektu, po gotowe produkty. Oprócz ogumienia linie produkcyjne zakładu opuszczają również formy do jego produkcji. Powstawaniu zarówno jednych, jak i drugich mieliśmy okazję przyjrzeć się z bliska.

Nakazy, zakazy, ostrzeżenia...

Nakaz noszenia bezpiecznego obuwia, nakaz stosowania kamizelki ostrzegawczej, nakaz posiadania przy sobie przepustki... – lista nakazów jest długa, choć jeszcze dłuższa jest ta z zakazami. Nie można m.in. nosić zegarków, biżuterii i luźnych elementów garderoby, zatem w krawacie do hal produkcyjnych byśmy nie weszli. Również telefonów komórkowych używać nie wolno, o wnoszeniu aparatów foto-

graficznych i kamer nie wspominając. Podczas naszej wizyty w fabryce mogliśmy za to korzystać z dyktafonu, choć większego sensu i tak to nie miało – tak duży panuje tam hałas.

Po halach produkcyjnych poruszamy się gęsiego, bacznie na wszelkie kierunkowskazy, znaki ostrzegawcze i kolejne nakazy czy zakazy. Mimo tak wielu ograniczeń spacer wzdłuż linii produkcyjnej to istna frajda. Dziesiątki stanowisk, na każdym dzieje się co innego: tu mieli się gumę, tam tnie bieżnik, jeszcze gdzieś indziej trwa kontrola organoleptyczna. Wiele z tych rzeczy robią maszyny, ale i za nimi stoją operatorzy. Są i roboty, tu zaciągnięte do niewdzięcznej pracy na przykład przy załadunku opon na palety. Dzieje się w olsztyńskiej fabryce naprawdę dużo, a mimo to miejsca pracy są utrzymane w najwyższym porządku. Imponujące!

W dużym skrócie

Produkcja opon to proces niezwykle skomplikowany. Do ich wytwarzania, oprócz gumy naturalnej i syntetycznej, używa się ponad 200 (!) różnych surowców, w tym sadzy, krzemionki, siarki, substancji zmiękczających i wulkanizacyjnych. Dokładny skład mieszanki zależy od przeznaczenia opony:

inną mieszankę stosuje się do zimowej, inną do letniej. Powierzchnię mieszanek pokrywa się środkiem antyadhezyjnym, który zapobiega sklejanu się warstw gumy – dzięki temu łatwiej jest ją obrabiać na dalszych etapach produkcji.

Wytłaczarka wytwarza gumowe elementy z dokładnością rzędu 0,1 mm. Mieszanka trafia do maszyny, następnie jest spłaszczona przez walec i przeciskana przez szablon, uzyskując odpowiedni kształt wykorzystywany potem do produkcji opony surowej (opona surowa to taka, która nie przeszła jeszcze procesu wulkanizacji).

Jest i tkanina kordowa – obowiązkowa część składowa opony. To nic innego jak skręcone sploty wielu cienkich nitów (syntetycznych lub stalowych). Takich włókien w oponie do klasycznego, pięcioosobowego auta jest prawie 2 tys. – kolejna imponująca liczba. Są one ułożone jedno obok drugiego i odpowiednio zaimpregnowane, co ułatwia łączenie z gumą. Tkanina jest następnie wprasowywana między warstwy gumy, aż pogumowana i pocięta w pasy nawijana trafia do opon. Wciąż jest to jednak półprodukt.

Na etapie konfekcji elementy składowe opony zostają połączone w celu uzyskania opony surowej. Na tak przygotowaną bazę nakładane jest wówczas opasanie, czyli warstwa lub warstwy stalowego kordu, których zadaniem jest usztywnienie czoła opony i zapobieganie deformacjom przez siły odśrodkowe (innymi słowy, stabilizuje bieżnik i chroni szkielet opony – osnowę). Drutówka to kolejny składnik opony, utrzymujący ją sztywno na obręczy koła.

Surowa opona wędruje do metalowej formy wulkanizacyjnej, w której mamy już rzeźbę bieżnika i wszystkie oznaczenia boczne opony. Membrana wypełniona jest gorącą wodą, a para pod ciśnieniem wypycha gumę w ryciny wyrzeźbione w formie. Rozpoczyna się proces wulkanizacji, który wiąże ze sobą cząstki mieszanek gumowych oraz elementy kordów stalowych i tekstylnych. Podczas tej reakcji chemicznej opona przechodzi ze stanu plastycznego w elastyczny – to ostatni etap, w którym opona otrzymuje ostateczny kształt i właściwości. Finał to obowiązkowa kontrola jakości.

Należy podkreślić, że powyższy opis to oczywiście bardzo duży skrót, ale też nie o wszystkim możemy pisać – jak w każdej fabryce, wiele tu tajemnic, wiele indywidualnych

Michelin w Olsztynie

Olsztyńska fabryka grupy Michelin to największa fabryka opon w Polsce. W stolicy Warmii i Mazur francuska marka obecna jest od 1995 roku, kiedy to grupa Michelin została większościowym udziałowcem olsztyńskiego zakładu. Fabryka produkuje opony do samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych oraz do pojazdów rolniczych, a także formy, kordy i półfabrykaty; ma też nowoczesne Centrum Logistyczne. Zakład zajmuje powierzchnię około 200 ha. W Olsztynie produkowane są opony marki Michelin oraz należących do grupy marek Kleber, BFGoodrich i Kormoran.

rozwiązań, maszyn projektowanych na zamówienie itd. Na załączonych zdjęciach widać dużo, ale nadal mało – aby sfotografować dokładnie cały zakład, potrzeba by kilku kart pamięci.

Nie tylko opony

Jednym z pretekstów do wizyty w fabryce była rosnąca popularność Michelin CrossClimate – pierwszej opony letniej z homologacją zimową. Formy do jej produkcji powstają właśnie w Olsztynie, a same opony opuszczają na razie linie produkcyjne we Francji, Niemczech, Włoszech i Hiszpanii. Okazuje się, że proces produkcji form jest równie ciekawy (jeśli nie ciekawszy!) jak produkcja samych opon.

Zaczynamy od biura konstrukcyjnego. To właśnie tu siedzą – jak nazwał ich nasz przewodnik – mądre głowy. I mądre są one faktycznie, skoro są w stanie ogarnąć to, co dzieje się na ekranach ich monitorów. Praca odbywa się tu bowiem przy komputerach, na trójwymiarowych modelach – właśnie tak powstają szablony opracowywane na zamówienie klienta (w tym przypadku: Michelin). Wbrew pozorom jest to już jeden z finalnych etapów produkcji.





Przy jednym z komputerów zebrała się grupa młodych ludzi - to nowi pracownicy biura. Dowiadujemy się, że szkolenie z projektowania trwa tu mniej więcej pół roku, a przecież mówimy o osobach, które pracowały wcześniej na podobnych stanowiskach - osobach z doświadczeniem. Okazuje się bowiem, że nie takie koło okrągłe, jak o nim piszą.

Tak jak w biurze konstrukcyjnym panuje względny spokój, tak w hali produkcyjnej dominuje ruch - formy produkowane są pełną parą. Niezmienna jest tylko dbałość o szczegóły, tu rzędu 0,05 mm. Gdy wchodzimy do hali produkcyjnej, przewodnik zwraca uwagę na wszechobecny pył grafitowy, wręczając nam ochronne okulary.

- *Wszystko zaczyna się od takiej grafitowej kostki, którą zamawiamy u podwykonawcy* - mówi, pokazując bryłę grafitu. Po obróbce w maszynach, frezowaniu i przejściu przez ręce doświadczonych ślusarzy otrzymujemy tzw. pozytyw. Negatywem jest silikonowa forma, która trafia na kolejne stanowiska, i kolejne, i kolejne... (ponownie: nie o wszystkim możemy pisać). Nad formami pracują dziesiątki osób, od których wymaga się chirurgicznej wręcz precyzji - tak duży nacisk kładzie się tu na detale. Podobnie jak przy produkcji opon wiele prac wykonują maszyny, które bez operatora pracują bez przerwy nawet po kilkanaście godzin. Jednak to czynnik ludzki tu dominuje, a należy pamiętać, że w niektórych po-

mieszczeniach panują temperatury rzędu 60°C, przy czym pracujący w nich personel nie może mieć przy sobie nawet wody (która wchodzi w reakcję z aluminium, mowa bowiem o odlewni).

Na gotowe formy nanoszona jest grawerka. Ciekawostką jest tzw. Velvet - innowacyjna technologia, której rezultatem jest aksamitny w dotyku napis na boku opony. Efekt jest naprawdę interesujący, również pod względem wizualnym.

Wrażenia

Olsztyński „kampus” Michelin to inny świat. I nie chodzi tylko o zasady, jakie tu panują - to nie tak. Tu wszyscy witają się ze wszystkimi, nawet jeśli się nie znają. Każdy zna swoje zadania, nie wchodzi w czyjeś kompetencje. Zwraca też uwagę brak barier między podwładnymi a ich przełożonymi, którzy nawet ze stołówek korzystają razem.

Objeżdżając fabrykę, zauważyliśmy zakładową jednostkę straży pożarnej. Jak się dowiedzieliśmy, jej pracownicy nie mają dużo do roboty - na szczęście, choć statystyki dają do myślenia. Kilka tysięcy pracowników przy skomplikowanych technologicznie maszynach i jednocześnie doskonałe statystyki dotyczące bezpieczeństwa... To chyba najlepszy dowód wzorowej organizacji pracy w olsztyńskiej fabryce.



**expoSilesia****20-21 kwietnia 2016**

**Nie przegap
8. edycji Targów
SilesiaKOMUNIKACJA**

SilesiaKOMUNIKACJA**Targi Transportu Publicznego**

- Jesteśmy jedynym miejscem w Polsce gdzie spotykają się wszystkie obszary transportu publicznego
- Blisko 90% branżowych zwiedzających w tym blisko 80% osób decyzyjnych
- Współpraca z samorządowcami decydującymi o inwestycjach w transporcie publicznym

Partner



kontakt:

Łukasz Kic

tel. 32 78 87 514, tel. kom. 510 030 321

e-mail: lukasz.kic@exposilesia.pl

**www.silesiakomunikacja.pl****Premierowa edycja salonu Moto Serwis Expo!**

Zapraszamy do skorzystania z promocyjnych cen powierzchni wystawienniczej, obowiązujących do 29.02.2016 roku.

**Salon Wyposażenia****Warsztatów Samochodowych****Targom towarzyszyć będzie:****LOGISTEX****Targi Logistyki, Magazynowania
i Transportu**

tereny targowe:
Expo Silesia Sp. z o. o.
ul. Braci Mieroszewskich 124
41-219 Sosnowiec

www.motoserwisexpo.pl

kontakt:
Łukasz Kic
tel. 32 78 87 514, tel. kom. 510 030 321
e-mail: lukasz.kic@exposilesia.pl

Procedury przy diagnozie czujników ciśnienia TPMS



Filip Biesek, szef projektu Felgi.pl, Oponeo.pl S.A.

Pierwszym krokiem w każdej procedurze diagnostycznej czujników ciśnienia jest ustalenie przyczyny wystąpienia problemu. Jest wiele czynników, które mogą spowodować, że na desce rozdzielczej zapali się lub zacznie mrugać kontrolka TPMS. Niektóre z nich są trudne do wykrycia.

Kontrolka TPMS powinna zaświecić się, gdy ciśnienie w oponie spadnie o więcej niż 20% od zalecanego lub poniżej 1,5 bara, i powinna zgasnąć, gdy opona zostanie napompowana do właściwego ciśnienia.

Minionej zimy swoje obawy wyrażało wielu kierowców, którym w mroźne poranki zapaliła się kontrolka, a następnie zgasiła, gdy opona została rozgrzana w czasie normalnego użytkowania.

Oczywiście mróz jest skrajnym przypadkiem. Kiedy mimo napompowania opon kontrolka wciąż się świeci lub miga na desce rozdzielczej, sygnalizuje to problem z czujnikami ciśnienia, który wymaga dalszej diagnozy i naprawy w specjalistycznym serwisie ogumienia posiadającym odpowiednie urządzenia.

Najczęściej spotykane problemy z czujnikami:

- czujnik TPMS przestał funkcjonować z powodu wyczerpanej baterii,
- czujnik TPMS działa z przerwami z powodu słabej lub uszkodzonej baterii,
- moduł TPMS w aucie nie odbiera sygnału z jednego lub kilku czujników z powodu usterki anteny lub elektroniki,
- moduł TPMS nie działa prawidłowo ze względu na nieprawidłowe napięcia zasilania, uszkodzenie okablowania w instalacji elektrycznej,
- po wymianie opony lub innej naprawie ogumienia w serwisie nie wykonano poprawnie procedury aktywacji nowego czujnika zgodnie z procedurą obowiązującą do konkretnego auta,

■ kierowca nie rozumie, jak działa system kontroli ciśnienia w oponach.

Na początku zawsze diagnoza!

Specjaliści od serwisowania czujników ciśnienia jak mantrę powtarzają, by zawsze przetestować sensor, zanim wymienimy go na nowy. Przed podjęciem jakichkolwiek czynności należy użyć urządzenia diagnostycznego, aby sprawdzić, czy czujniki zamontowane w aucie nadają prawidłowy sygnał. Dzięki temu dowiemy się, czy każdy z czujników (niezależnie) jest zdolny do generowania sygnału oraz (jeżeli sensor nadaje sygnał) czy pomiar ciśnienia jest dokładny.

Wartość ciśnienia odczytana za pomocą narzędzia diagnostycznego z czujnika może być łatwo zweryfikowana poprzez sprawdzenie rzeczywistego ciśnienia w oponie za pomocą manometru. Obie wartości powinny być identyczne. Należy zwrócić uwagę, czy miernik jest dobrze skalibrowany. Najdokładniejsze są cyfrowe manometry, ponieważ wiele z nich ma funkcję autokalibracji, która kompensuje zmiany ciśnienia atmosferycznego i temperatury otoczenia, podczas gdy tanie manometry sprężynowe potrafią się mylić nawet o 0,3-0,4 bara.

Korozja zaworów

Szczególną uwagę należy zwrócić na stan zaworu, do którego przymocowany jest sensor. Skorodowane lub uszkodzone zawory mogą mieć wpływ na prawidłową pracę czujników. W przypadku zdiagnozowania problemu nie ma potrzeby wymiany całego czujnika, wystarczy zamówić odpowiedni zestaw naprawczy. Problem przyspieszonej korozji zaworów był w ostatnim czasie powodem rozgłosu wokół kilku modeli pojazdów, których producenci wzywali kierowców na akcje serwisowe. Korozja zaworów była tak silna, że czujniki wręcz odpadały od zaworu wewnątrz opony, powodując natychmiastową utratę ciśnienia w ogumieniu.

W starszych autach sprawdź baterie

Gdy diagnozujemy system TPMS, zawsze zwracamy uwagę na wiek i przebieg pojazdu. Żywotność baterii w fabrycznych czujnikach wynosi maksymalnie do 7 lat, a często już po



■ Przy diagnozowaniu systemu TPMS niezbędne jest odpowiednie urządzenie

4 latach zaczynają pojawiać się problemy. Oczywiście również przebieg pojazdu jest ważny: ma on tym większy wpływ na żywotność czujnika, im częściej sensor generuje sygnały.

Nie spotkałem się jeszcze z czujnikiem fabrycznym, w którym istnieje możliwość wymiany baterii. Zdiagnozowanie problemów z baterią w większości przypadków kończy się wymianą czujnika na nowy egzemplarz. Możemy zastosować zamiennik OE produkcji Schrader, Huf, Continental VDO itp., który jest identyczny z czujnikiem fabrycznym (firmy te są dostawcami części na wyposażenie fabryczne).

Zaletą tego rozwiązania jest często dużo prostsza procedura aktywacji niż w przypadku czujników uniwersalnych, które trzeba dodatkowo umieć zaprogramować pod konkretne auto. Wadą z pewnością jest czas obsługi, bo tylko serwisy, które specjalizują się w wąskiej gamie marek, najczęściej magazynują niewielką liczbę sensorów, zwykle jednak czujnik taki zamawiany jest dla klienta z hurtowni i zazwyczaj trwa to jeden dzień roboczy.

Diagnoza systemu, gdy czujniki są sprawne

Gdy czujnik nie funkcjonuje prawidłowo, zwykle jego wymiana pomaga w tej sytuacji. Ale dopóki nie sprawdzimy reszty systemu TPMS, nie mamy gwarancji, że sensor jest jedynym elementem wpływającym na nieprawidłowe działanie systemu kontroli ciśnienia w oponach. Jeżeli wszystkie czujniki pracują normalnie według odczytów z urządzenia diagnostycznego i wszystkie opony są napompowane do zalecanej wartości ciśnienia, a kontrolka TPMS na desce rozdzielczej wciąż się świeci lub mruga, konieczna jest głębsza diagnoza, aby poznać usterkę.

Tutaj niezbędne okazuje się urządzenie diagnostyczne, które ma w zestawie złącze OBD2. Najpopularniejsze w tej chwili na rynku urządzenia kompaktowe, przeznaczone dla serwisów ogumienia i warsztatów mechanicznych, to Tecnomotor TPM-02, Bartec Tech500 i ATEQ VT56. Po podłączeniu sprzętu należy odczytać kody błędów i zapisać je po to, aby nie stracić ich w momencie, gdy skasujemy pamięć błędów w komputerze.

Można natrafić na kod wskazujący, że jeden czujnik (lub kilka) jest uszkodzony, ponieważ komputer nie odbiera

z niego sygnału. Jeżeli jednak czujniki są przetestowane i nie wykazują żadnych błędów (urządzenie diagnostyczne odbiera sygnał z czujników i przekazywane wartości ciśnienia są prawidłowe), oznacza to, że problemem jest inny element systemu. Musimy ustalić, co jest odpowiedzialne za fakt, że sygnał z sensora (sensorów) nie dociera do modułu TPMS w samochodzie. Może to być uszkodzenie, zwarcie lub nieprawidłowe napięcie anteny albo uszkodzenie okablowania między anteną a modułem TPMS. W zależności od generacji systemu zastosowanego w aucie występują cztery anteny, po jednej przy każdym kole lub jedna umiejscowiona jest zazwyczaj w tylnej części podwozia.

Jeśli podejrzewamy, że moduł TPMS nie odbiera poprawnie sygnału z sensora (sensorów), sprawdzimy, czy okablowanie antenowe jest ciągłe i ma poprawną rezystancję. Test powinien wykazać spadek napięcia o 0,10 V lub mniej. Odczyt wyższej wartości spadku napięcia wskazuje na zbyt wysoką rezystancję, która ma wpływ na jakość sygnału.

Jeżeli okablowanie jest sprawne, ale moduł TPMS nadal generuje kod błędu, który możemy interpretować jako „brak sygnału czujnika”, prawdopodobnie problem występuje wewnątrz samego modułu. Zanim jednak poinformujemy klienta o konieczności wymiany modułu TPMS, upewnijmy się, że moduł jest prawidłowo zasilany i uziemiony, gdyż czasami problem występuje z powodu zbyt niskiego napięcia.

W niektórych pojazdach sygnały przekazywane do modułu TPMS są podzielone albo przesyłane przez centralny zamek sterowany pilotem, więc problemy z TPMS może powodować okablowanie, które odpowiada za system bezkluczykowego uruchamiania. Moduł TPMS działa dobrze, ale nie jest w stanie uzyskać właściwej informacji od centralnego zamka sterowania pilotem. Z tego powodu należy zawsze sprawdzać informacje serwisowe dla danego pojazdu, aby zrozumieć, w jaki sposób system TPMS działa w konkretnym modelu auta. Należy również sprawdzić, czy w danym modelu samochodu nie jest przypadkiem konieczne wykonanie po raz kolejny procedury manualnej, która przekaże do komputera pokładowego impuls do wejścia w tryb nauki nowo zainstalowanego sensora.

Inną przyczyną nieprawidłowego działania systemu TPMS lub fałszywych kodów błędów mogą być zakłócenia elektromagnetyczne (EMI). EMI z innego źródła mogą powodować zakłócenia sygnału na częstotliwości używanej przez system TPMS. Elektryczne przepięcia między sąsiadującymi obwodami elektrycznymi mogą wystąpić, gdy pole magnetyczne wokół przewodu, który biegnie równoległe do okablowania z anteny, indukuje prąd w drugim przewodzie.

Jak widać na powyższych przykładach, diagnoza błędów systemu TPMS nie ogranicza się wyłącznie do kontroli sensorów. Niezbędne jest również posiadanie urządzenia diagnostycznego ze złączem OBD2, które pozwala na obsługę różnych czujników ciśnienia, zarówno tych OE, jak i uniwersalnych (programowalnych).

Kącik porad TPMS

– procedury stosowane podczas przyuczania auta do nowych czujników (Chevrolet)

TEKST | Wojciech Jacewicz, Global Traders

Serwisanci coraz częściej poszukują fachowej pomocy oraz informacji z zakresu obsługi TPMS. W sytuacji wymiany czujników ciśnienia na nowe często mamy do czynienia z potrzebą zastosowania procedury przyuczania auta do nowych czujników. Informacja ta nierzadko pozostaje trudno dostępna. Zestaw takich procedur zawarła firma Global Traders (wyłączy dystrybutor marki CUB na terenie Polski) w *Kompendium wiedzy z zakresu TPMS*. Sukcesywnie we współpracy z Global Traders będziemy udostępniać Państwu tę wiedzę.



Wojciech Jacewicz, Global Traders

Chevrolet, dawniej Daewoo, to amerykańska marka spotykana głównie na polskich drogach w postaci modeli: Aveo, Captiva, Cruze oraz Matiz. Chevrolet zastosował czujniki ciśnienia już w roku 1997 w modelu Corvette C5. W modelach z rynku amerykańskiego czujniki pojawiły się w roku 2007, a od 2014 roku we wszystkich pozostałych. Na pierwszy montaż Chevrolet stosuje czujniki marki Siemens/VDO o częstotliwości 433 MHz (w przypadku samochodów sprzedawanych w Europie) lub 315

MHz (w wypadku aut sprzedawanych w USA). W czujnikach tych są stosowane głównie wymienne zawory gumowe (na stronie sklepu felgeo.pl oznaczone jako TPMS-04) oraz zawory aluminiowe, których w przypadku uszkodzenia nie można już wymienić. W takiej sytuacji niestety pozostaje tylko zakup całego czujnika.

Auta Chevrolet przyuczają się do nowych czujników zazwyczaj poprzez zastosowanie procedury stacjonarnej, która z reguły polega na ustawieniu samochodu w tryb nauki i użyciu urządzenia aktywującego czujniki. Może to być programator czujników z funkcją diagnozowania czujników lub specjalne urządzenia aktywujące.

Poniżej przedstawiamy listę procedur stosowanych w przypadku aut marki Chevrolet:

CV-1 Orlando

1. Napompuj koła
2. Zaciągnij ręczny
3. Włącz zapłon

4. Wybierz „Vehicle information”, korzystając z przycisku „Menu”
5. Wybierz „Tire pressure”, używając strzałek
6. Naciśnij i przytrzymaj „Set” w celu inicjacji procesu dopasowania
7. Naciśnij „Set” w celu potwierdzenia zaznaczenia, naciśnij dwukrotnie klakson – na ekranie pojawi się tekst: „Tire learning active”
8. Zaczynaj aktywację czujników od lewego przodu. Naciśnij raz klakson w celu potwierdzenia pozycji czujnika
9. Po aktywacji czujnika na lewym tylnym kole potwierdź zakończenie procedury dwukrotnym naciśnięciem klaksonu
10. Wyłącz zapłon

CV-3 Trax

1. Napompuj koła
2. Zaciągnij ręczny
3. Włącz zapłon
4. Użyj przycisku „Menu”, aby wejść w „Vehicle information menu”
5. Naciśnij przycisk „Set”/„Clear” w celu



Więcej informacji na temat procedur TPMS można znaleźć w publikacji *Kompendium wiedzy z zakresu TPMS*. Zapraszamy na www.felgeo.pl

rozpoczęcia procedury. Naciśnij dwukrotnie klakson, aby zacząć proces nauki

6. Aktywuj lewy przedni czujnik.

Naciśnij raz klakson

7. Powtórz procedurę kolejno dla: prawego przodu, prawego tyłu, lewego tyłu. Po zakończeniu lewego tyłu naciśnij dwukrotnie klakson

8. Wyłącz zapłon

CV-4 Corvette

1. Napompuj koła

2. Włącz zapłon

3. Opuść szybę w aucie, aby umożliwić całkowite zamknięcie się pojazdu

4. Naciśnij i przytrzymaj „Lock” oraz „Unlock” na kluczyku, dopóki nie usłyszysz sygnału

5. Zaczynając od lewego przodu, aktywuj czujniki

6. Powtórz procedurę kolejno dla: prawego przodu, prawego tyłu, lewego tyłu. Po zakończeniu lewego tyłu naciśnij dwukrotnie klakson

7. Wyłącz zapłon, aby wyjść z trybu nauki

CV-5 Express

1. Napompuj koła

2. Włącz zapłon

3. Naciśnij i przytrzymaj „Lock” oraz „Unlock” na kluczyku, dopóki nie usłyszysz dwóch sygnałów

4. Pojawi się wiadomość na wyświetlaczu: „Tire learning active”

5. Zaczynając od lewego przodu, aktywuj czujniki, następnie naciśnij klakson (aktywacja, czyli diagnoza zwykła)

6. Powtórz dla pozostałych kół

w kolejności: prawy przód, prawy tył, lewy tył

7. Klakson na zakończenie procesu

8. Wyłącz zapłon

CV-7 Volt

1. Napompuj koła

2. Zaciągnij ręczny

3. Włącz zapłon

4. Wrzuć ustawienia na pełny ekran

5. Wybierz opcję „Tire pressure monitor”

6. Naciśnij i przytrzymaj przez 5 sekund przycisk „Select”

7. Użyj przycisku „Select”, aby wybrać „Yes”

8. Naciśnij przycisk „Select” i dwukrotnie klakson, aby wejść w tryb nauki

9. Aktywuj cztery czujniki. Naciśnij klakson po każdej aktywacji

CV-8 Suburban, Trailblazer

1. Zaciągnij ręczny

2. Włącz zapłon

3. Przekręć przełącznik świateł z wyłączonych na postojowe cztery razy w ciągu 4 sekund

4. Naciśnij dwukrotnie klakson

5. Aktywuj lewy przedni czujnik

6. Naciśnij raz klakson

7. Powtórz dla pozostałych kół w kolejności: prawy przód, prawy tył, lewy tył

8. Wyłącz zapłon

9. Zwolnij ręczny

Model	Kod modelu	Początek produkcji	Koniec produkcji	Tryb przyłączenia (procedura)	Numer części OEM
Aveo	G1SC/G1JC	11/2010	06/2016	S	25789964/22853740/ 13581561
Camaro	GMX521	2012	2015	O	20925925
Camaro (1AG37)	1AG37	01/2016	12/2016	O	20925925
Captiva	C100	06/2006	06/2016	S	25789964/22853740/ 13581561
Cobalt	G1LC	02/2013	12/2015		25789964/
Corvette C5		1997	2000	S	GM10402716
Corvette	GMX245	07/2004	01/2010	S (CV-4)	25758221
Corvette	GMX245	01/2010	01/2013	S (CV-4)	20925925
Cruze		06/2014	06/2016	S	22853740/25789964/ 13581561
Express	GMT610	07/2002	06/2016	S (CV-5)	25789964/22853740/ 13581561
Malibu	V300	01/2012	06/2016	S	22853740/25789964/ 13581561
Matiz	M100	06/2014	06/2016	O	25789964/22853740/ 13581561
Orlando	J309	09/2010	06/2016	S (CV-1)	25789964/22853740/ 13581561
Spark	M1JC	07/2009	06/2016	O	25789964/22853740/ 13581561
Suburban	GMT931	03/2006	07/2008	S (CV-8)	25789964/22853740/ 13581561
Trax	G1UC	01/2013	06/2016	S (CV-3)	20922901
Trailblazer	GMT360	2007	2008	S (CV-8)	25774007
Volt	D1JCI	2012	2014	S (CV-7)	

Opel Insignia 2.0 CDTI, 2012 r.

Obsługa/programowanie czujników TPMS

TEKST | TEXA

Wszyscy dziś wiedzą, że systemy TPMS w pojazdach osobowych stały się obowiązkowym wyposażeniem samochodów zjeżdżających z linii produkcyjnych.

Systemy TPMS mają za zadanie przede wszystkim zwiększyć bezpieczeństwo podczas poruszania się samochodem i ostrzegać kierowcę. Nie każdy bowiem kierujący pojazdem, a zwłaszcza młodzi kierowcy, kontroluje ciśnienie nominalne w oponach. Utrata ciśnienia nominalnego może prowadzić do niekontrolowanego zachowania się pojazdu w trakcie jazdy i skutkować bardzo poważnymi następstwami. Niezależnie od faktu posiadania w samochodzie systemu TPMS czy też wartości podawanych przez niego ciśnień kierowca powinien kontrolować ciśnienie opon co najmniej raz na 2 tygodnie. Inne źródła mówią o tym, że powinno się to robić co najmniej raz w miesiącu. Należy jednak pamiętać, że opona jest jedynym elementem łączącym samochód z nawierzchnią, a utrzymywanie prawidłowego

ciśnienia w ogumieniu ogranicza nadmierne, niewłaściwe zużycie opon, które bezpośrednio prowadzi do pogorszenia ich charakterystyki trakcyjnej oraz generowania kosztów związanych z ich wcześniejszą wymianą. Konkluzja jest taka: opony w samochodzie i ich stan przekładają się bezpośrednio na bezpieczeństwo podróżujących oraz koszty eksploatacji pojazdu. Systemy TPMS mają oczywiście wspierać kierowcę i w porę informować o nieprawidłowościach, jednakże nie zwalania to kierowcy z myślenia.

Podejście do zagadnienia kontroli ciśnienia w ogumieniu jest zróżnicowane, w zależności od producenta samochodu i typu wykorzystanego w nim systemu. Założenia ogólne zawsze pozostają takie same: system powinien ostrzegać kierowcę w momencie, kiedy ciśnienie w którejkolwiek z opon spadło poniżej 20% wartości ciśnienia nominalnego.

Dzisiejszy przykład jest o tyle ciekawy, że przedstawia „niestandardowe” programowanie czujników TPMS. Do wykonania tej operacji potrzebne jest narzędzie, które może nawiązać połączenie szeregowe z Body Computerem i jednocześnie wzbudzić czujniki. Należy zaznaczyć, że w niektórych przypadkach wymiany sezonowej kompletu kół niezbędne jest przeprowadzenie czynności zaprogramowania czujników w poszczególnych kołach w celu ich prawidłowego zidentyfikowania przez sterownik TPMS. Do tego celu zostanie wykorzystane urządzenie Axone 4 Mini z Navigatorem Nano S oraz TPS Key.

Wszystkie te urządzenia zaprojektowała i wyprodukowała firma TEXA S.p.A. specjalizująca się w diagnostyce. Urządzenie Axone 4 Mini oprócz standardowych zastosowań w dziedzinie diagnostyki pojazdów osobowych i dostawczych można



Axone 4 Mini z Navigatorem Nano S oraz TPS Key



Fot. 1

wykorzystać do takich działań jak obsługa systemów TPMS. Z poziomu urządzenia możemy dowiedzieć się między innymi o tym, jakie uniwersalne czujniki można zastosować w obsługiwanym systemie (fot. 1).

W momencie, kiedy mechanik posiada już czujniki zgodne z zainstalowanym w samochodzie systemem TPMS, może przystąpić do procedury. Procedurę przeprowadza się na dwa sposoby, w zależności od preferencji operatora (fot. 2).

Rozpoczynając od pierwszego okna oprogramowania, mechanik wybiera typ operacji, którą chce przeprowadzić. Wybiera wobec tego opcję „Regulacje i kodowania”, a następnie dokonuje wyboru rodzaju pojazdu, marki i modelu (fot. 3-5).

Jak widać, całą operację należy przeprowadzić w Body Computerze. Procedura jest ciekawa, ponieważ przewiduje nawiązanie komunikacji ze sterownikiem i wymaga jednoczesnego wzbudzenia czujników w odpowiedniej kolejno-

ści. W odpowiedziach do procedury możemy przeczytać:

Należy wykonać następujące kroki:

1. Zaczynając od przedniego lewego koła, przytrzymać TPS na ścianie bocznej opony blisko obrzeża koła, na miejscu trzonka zaworu. Uruchomić zawór i poczekać na potwierdzenie, że czujnik przyłączono.

2. Powtórzyć krok 1 w następującej kolejności: przednie prawe koło, tylne prawe koło, tylne lewe koło. Potem potwierdzić, że przyłączono wszystkie czujniki.

Uwaga: kroki te należy wykonać w czasie nie dłuższym niż 2 minuty.

3. Wyregulować zalecane ciśnienie we wszystkich oponach.

Uwaga: ten parametr przełącza się między „nieprzyłączone” a „przyłączone”. W niektórych systemach potwierdzeniem jest pojedynczy sygnał klaksonu. Kiedy konfiguracja czujnika ciśnienia jest już zakończona, usłyszymy sygnał podwójny. Jeśli nie słychać podwójnego sygnału, trzeba sprawdzić, czy wszystkie parametry czujnika ciśnienia opony pokazują, że jest on przyłączony.

Dzięki doskonałemu połączeniu Axone 4 Mini dającego szerokie możliwości diagnostyczne w segmencie samochodów osobowych i dostawczych, z możliwością rozbudowy o oprogramowanie przeznaczone do motocykli, mechanik może wykonać nawet skomplikowane czynności, oszczędzając czas i pieniądze. Wyjątkowy zestaw zawierający aż trzy urządzenia, tj. Axone 4 Mini, Navigator Nano S oraz TPS Key, może być wykorzystany zarówno przez doświadczonych mechaników, jak i młodych adeptów tej trudnej i wymagającej pracy.



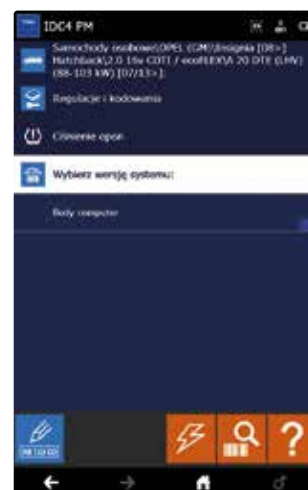
Fot. 2



Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5

TPMS

to gorący temat



Grzegorz Krzyżanowski, Alcar Polska

Jest to chyba jeden z najdynamiczniej rozwijających się tematów w ostatnich miesiącach. Alcar Polska oferuje kompleksowe rozwiązania, począwszy od programatorów Alcar by ATEQ VT56 i VT55, poprzez czujniki, m.in. własne Alcar T-Pro 1 i T-Pro 2, oraz elementy do serwisowania zaworów i czujników, a skończywszy na szczegółowych procedurach wczytywania zaprogramowanych czujników do wszystkich aut jeżdżących po polskich drogach.

Co więcej, wymienione elementy są oferowane poprzez bardzo nowoczesny, a jednocześnie przyjazny *Konfigurator felg stalowych i aluminiowych*. W związku z tym ryzyko popełnienia pomyłki przy doborze czujników do auta, przy założeniu jego prawidłowego wyboru, jest praktycznie wyeliminowane.

ATEQ jest światowym liderem w technice pomiarowej z 40-letnim doświadczeniem. Jego produkty stosowane są w przemyśle motoryzacyjnym, lotniczym, medycznym, gazowym, elektronicznym, odlewniczym, spożywczym i wielu innych. Mówi się, że każdy czujnik ciśnienia na jakimś etapie swojej produkcji czy też testów ma do czynienia z urządzeniami tej francuskiej firmy. Alcar Holding działa z firmą ATEQ na zasadzie współpracy producenckiej, co oznacza, że wiele decyzji zapada w wyniku wspólnych badań i przemysłów.

Na polskim rynku jest oczywiście bardzo dużo różnych rozwiązań i nie chcemy kwestionować ich skuteczności, ale ze wszystkich urządzeń oferowanych do szeroko rozumianej obsługi czujników ciśnienia rozwiązania firmy ATEQ wydają się najnowocześniejsze i najbardziej uniwersalne.

W ostatnim czasie udało nam się istotnie obniżyć ich początkowe koszty, gdyż zdajemy sobie sprawę, że dla wielu serwisów jest to znaczne obciążenie finansowe. Ponadto chcemy, żeby coraz więcej polskich firm było w stanie sprawnie obsłużyć wszystkich potencjalnych klientów.

Zapraszamy na naszą stronę: www.alcar.pl w celu zapoznania się z nowymi cenami Alcar by ATEQ VT56 i VT55.



Skąd się biorą drgania kierownicy?

TEKST | Dariusz Walisiak, Tyresure Limited / RECENZJA | Rafał Kosiński,
www.akademiapu.pl

Najczęstszymi problemami zgłaszanymi przez użytkowników aut są: nadmierny hałas przejawiający się zgrzytaniem, stukami lub skrzypieniem, związany z problemami z układem zawieszenia bądź pochodzący od kół, ściąganie samochodu spowodowane niewłaściwym ustawieniem geometrii oraz drgania kierownicy, na których chciałbym się skupić w poniższym artykule.



Dariusz Walisiak, Tyresure Limited

Drgania kierownicy pojawiają się niezależnie od tego, czy auto jest leciwe, czy nowe. Mogą być efektem nieprawidłowości w układzie jezdnym samochodu, spowodowanych uszkodzeniem elementów zawieszenia bądź kół. Przyczyny drgań możemy podzielić ze względu na moment, w którym występują:

Podczas jazdy ze stałą prędkością

- nieprawidłowo wyważone koła,
- zniekształcone oraz uszkodzone opony,
- krzywe i uszkodzone felgi,
- bicie promieniowe (wzdłużne) koła.

Podczas przyspieszania

- uszkodzenie elementu układu napędowego,
- zużyte metalowo-gumowe tuleje wahaczy,

- luzy na sworzniach lub końcówkach drążków kierowniczych,
- zużyte przeguby napędowe.

W czasie hamowania

- zwichrowane tarcze hamulcowe,
- bicie poprzeczne koła (felga, opona),
- uszkodzone łożyska lub piasty.

W zależności od typu uszkodzenia układu jezdny drgania występują zarówno podczas jazdy ze stałą prędkością, jak i w czasie hamowania lub przyspieszania:

- uszkodzone łożysko podpory wału,
- zużyte, uszkodzone przeguby półosi napędowych,
- luzy w układzie kierowniczym.

Wśród najczęstszych przyczyn drgań można wymienić m.in.:

1) Nieprawidłowy proces wyważenia koła, niewyważone lub źle wyważone koło

Niewyważone koło będzie powodowało wibracje, które będą przenosiły się na układ masy nieresorowanej pojazdu, co w konsekwencji spowoduje wibracje odczuwalne na kierownicy.

Wśród powodów, które mogą wpłynąć na nieprawidłowe wyważenie koła, można wymienić:

a) Nieprawidłowe osadzenie (wycentrowanie) obręczy

Aby prawidłowo wyważyć koło, niezwykle ważne jest odpowiednie osadzenie i wycentrowanie koła na maszynie, jak

również jego prawidłowe dokręcenie za pomocą uchwytu szybko mocującego z wykorzystaniem odpowiedniego kielicha lub większej tarczy dociskowej. Najlepszym rozwiązaniem są tarcze dociskowe z bolcami odwzorowującymi montaż koła w pojeździe. Powinny się one znaleźć w każdym serwisie, który chce uchodzić za profesjonalny i stać się solidną marką na rynku lokalnym.

W przypadku wibracji odczuwalnych na kierownicy należy określić, czy są to drgania pionowe, które występują z tą samą częstotliwością podczas obrotu koła (vs phasing – zmienna częstotliwość), czy poprzeczne. Drgania pionowe wynikają najczęściej z pozostałego niewyważenia resztkowego po zamocowaniu ciężarków na obręczy podczas wyważania.

Najlepszą jakość wyważenia może zapewnić jedynie system mocowania koła na wyważarce, który odwzorowuje montaż koła na piaście. W przypadku niektórych obręczy użycie stożka od wewnętrznej strony koła jest niewystarczające. Mimo że jest to bardzo czasochłonne, to najlepiej jest ocenić wycentrowanie koła na piaście poprzez dokonanie pomiaru oraz oznaczenie najwyższej wartości bicia promieniowego na kole przykręconym do pojazdu lub piasty (wielkość i położenie), a następnie powtórzenie pomiaru na wyważarce.

Aby wyważanie było prawidłowe, należy stosować właściwe stożki dostosowane do wielkości otworu w obręczy lub pierścienie pasujące do otworu centralnego danej obręczy. Najlepszym sposobem będzie zastosowanie dopasowanego do obręczy pierścienia lub narzędzia centrującego Duo Expert wraz ze zmiennymi płytami dociskowymi QuickPlate z pływającymi bolcami lub wcześniejszego rozwiązania FixPlate z przekładanymi bolcami. Firma Haweka podaje, że różnica przy ponownych wyważeniach nie powinna przekroczyć 2 g (w porównaniu z 7 g w przypadku zwykłego wyważania jedynie na stożku).

b) Niewystarczająca ilość pasty lub jej niewłaściwa jakość

Pasta używana do montażu opon powinna zapewniać odpowiedni poślizg podczas całego procesu montażu opony w celu przejścia stopek opony nad profilami bezpieczeństwa oraz odpowiedniego osadzenia lub wycentrowania opony na obręczy (właściwego montażu stopek na półkach osadczych). Pasta powinna szybko wyschnąć, aby zapobiec obracaniu się opony na obręczy w przypadku ruszania lub hamowania.

Zdecydowanie lepsze od syntetycznych są pasty wyprodukowane na bazie składników organicznych oraz pasty o konsystencji zwartej zamiast płynnej. Nie powinny być to jednak pasty wyprodukowane na bazie środków ropopochodnych, ponieważ mają one negatywny wpływ na gumę stopki, którą mogą rozpuszczać, sprawiając, że trzeba będzie później poświęcić sporo czasu, aby oczyścić obręcz z przylepionej do niej gumy.

W przypadku past płynnych kluczowe jest również właściwe rozcieńczenie. W ofercie firmy Tip-Topol znajduje się

pasta do montażu Remaxx, która zapewnia właściwy poślizg podczas montażu. Produkt szybko wysycha i daje się bardzo precyzyjnie aplikować nawet w przypadku niedużej szczeliny między stopką opony a rantem obręczy.

c) Nieprawidłowy proces wyważenia (wysokie resztkowe wartości niewyważenia dynamicznego)

Coraz powszechniejszą praktyką dotyczącą obręczy aluminiowych jest ich produkcja w taki sposób, że na zewnętrznym rancie nie ma możliwości zamocowania ciężarków nabijanych.

Większość wyważarek ma statyczny tryb wyważania, który pokazuje, gdzie należy umiejscowić pojedynczy ciężarek na wewnętrznym rancie obręczy bez mocowania ciężarka na rancie zewnętrznym. Jeżeli użyjemy tego trybu, wyważarka może pokazać zerową wartość niewyważenia statycznego, ale w 50% przypadków wartości dla wyważenia dynamicznego będą wyższe, niż gdyby w ogóle nie było ciężarka. Aby prawidłowo wyważyć koło statycznie, należy umiejscowić ciężarek na osi symetrii obręczy lub należy połowę wartości rozlokować na obu rantach obręczy. Oczywiście najlepszym sposobem będzie wyważenie dynamiczne z uwzględnieniem miejsca mocowania ciężarków nabijanych na rantach obręczy lub w przypadku ciężarków klejonych (przyklejenie ich od wewnątrz możliwie jak najbliżej rantu obręczy). Czym bardziej przybliżymy miejsca montażu ciężarków do osi symetrii obręczy, tym większe masy ciężarków wskaże nam wyważarka, co w jakimś stopniu pogorszy jakość całego procesu wyważania.

Zawsze trzeba się upewnić, że obręcz jest czysta, wolna od przyklejonego brudu i błota. Dodatkowo z rowków bieżnika należy usunąć kamyki, które pozostały po wcześniejszym myciu koła.

d) Miejscowe spłaszczenie opony (tzw. flatspotting)

Trwałe odkształcenie opon, będące skutkiem długotrwałego postoju pojazdu, również może być przyczyną drgań odczuwalnych na kierownicy. Problem nie dotyczy tylko starszych i rzadko używanych samochodów. Może się także pojawić w nowych autach, które długo stały na placu w salonie przed ich sprzedażą. Aby uniknąć tego problemu, w pojazdach unieruchomionych na dłużej zaleca się, by co dwa lub trzy tygodnie przetoczyć auto. Pomocne może być również zwiększenie ciśnienia. Z tego też powodu nie powinna dziwić nas sytuacja, że w nowo odebranym z salonu samochodzie ciśnienie w oponach może wynosić nawet 3,5 bara. Po zakupie aut w celu uzyskania optymalnych właściwości jezdnych oraz komfortu należy odwiedzić serwis, by sprawdzić ciśnienie i dostosować je do zalecanego przez producenta pojazdu.

Jeżeli chcemy ocenić drgania pochodzące od opony, która była użytkowana, nie należy zdejmować ciężarków, zanim nie sprawdzimy wartości niewyrównoważenia dla całego koła. Jeżeli wartość niewyrównoważenia statycznego jest duża, należy sprawdzić bicie promieniowe pośrodku bieżni-

ka. Jeżeli niewyrównoważenie jest spowodowane miejscowym spłaszczeniem opony (tzw. flatspotting), które pojawiło się od momentu montażu opony, wyważarka wskaże w przypadku wyważania statycznego umiejscowienie ciężarka pośrodku spłaszczenia. W wypadku opon, które uległy spłaszczeniu podczas przechowywania w magazynie przez 30 dni, nie jest rzadkością sytuacja, że wartość ciężarka do nabicia wskazana przez wyważarkę może wynieść nawet 30-80 g. Najlepiej byłoby wtedy przed wyważeniem opon przejechać autem po autostradzie z prędkością powyżej 160 km/h lub wystarczająco rozgrzać strukturę wewnętrzną opony, by kształt powrócił do okrągłego, co niestety nie jest możliwe w Polsce ze względu na maksymalną prędkość, z jaką możemy się poruszać po naszych drogach.

e) Złe osadzenie stopek opony

Powodem nieprawidłowego osadzenia stopek na obręczy może być brak przesmarowania stopek opony i półek osadczycy obręczy, co może spowodować jej podwinięcie. Można to dostrzec, porównując położenie ryski centrującej opony względem rantu obręczy.

f) Zły stan techniczny wyważarki lub brak jej skalibrowania

Częstym powodem niewłaściwego wyważenia kół są mocno wyeksploatowane wyważarki. Elementy takie jak trzpień wałka wyważarki oraz stożki powinny być raz na jakiś czas wymieniane. Trzpień niszczy się poprzez stały i często agresywny kontakt z obręczą podczas mocowania koła na wyważarce. Stożki wycierają się w miejscu styku z obręczą. Ponadto zabrudzenia, które osadzają się na stożkach i nie są czyszczone, powodują duże przekłamanie w czasie wyważania.

Dodatkowym, nie mniej istotnym powodem może być rozkalibrowana wyważarka. Urządzenie należy obowiązkowo kalibrować po każdym jej przestawieniu, a także po mocniejszym uderzeniu we wrzeciono. Wyważarki powinny być ponadto kalibrowane okresowo (np. co dwa miesiące). Częstotliwość wykonywania tej operacji może być również uzależniona od warunków, w jakich wyważarka pracuje (urządzenie jest czułe na skoki temperatur).

Aby zminimalizować możliwość rozkalibrowania urządzenia, wyważarka powinna być na sztywno zamocowana do podłoża.

g) Zastosowanie niewłaściwego ciężarka do wyważania

Przemysł określa standardy dla specyfikacji obręczy, ale normy te nie obejmują rantów, na których montuje się ciężarki. Z tego powodu istnieje wiele rodzajów kształtów ciężarków. Jeżeli użyjemy nieodpowiedniego, jego mocowanie na rancie obręczy nie jest właściwe, co prowadzi do jego zgubienia, a w konsekwencji powoduje niewyważenie koła. Im większa jest waga ciężarka, tym większe jest ryzyko jego odpadnięcia. Wzrasta również prawdopodobieństwo, że powstałe w ten sposób niewyrównoważenie koła będzie wystarczająco duże, żeby klient pojawił się w serwisie z reklamacją.

Dlatego też zalecałbym, by w przypadku aut osobowych nie używać ciężarków, których masa przekracza 55 g. Aby zminimalizować taką ewentualność, można nabić dwa mniejsze ciężarki zamiast jednego, co zmniejszy ryzyko odpadnięcia ciężarka, a jeżeli już tak się stanie, to połowa niewyrównoważenia może zostać niezauważona. Jednak dwa ciężarki w jednym miejscu mogą oznaczać brak profesjonalizmu osoby, która wyważała oponę dwa razy i dobiła drugi ciężarek. Biorąc pod uwagę fakt, że zaleca się, by od wartości 45 g dla aut osobowych przeprowadzić optymalizację koła, sytuacja, w której będziemy zmuszeni nabić większy ciężarek, nie powinna mieć miejsca.

h) Zbyt duża wariacja siły bicia koła

Koło samochodowe nie jest dokładnie okrągłe w sensie geometrycznym. To zespół złożony przynajmniej z opony oraz obręczy, zaworu lub czujnika ciśnienia. Obręcz jest teoretycznie elementem sztywnym o kształcie zbliżonym do geometrycznego koła. Opona jest elementem sprężystym, który wykazuje inne cechy podczas swojej pracy w pojeździe.

Zespół sprężystej opony, osadzonej na sztywnej obręczy, może generować drgania na różne sposoby, o czym decydują następujące czynniki:

- niejednorodność masy całego koła oraz poszczególnych elementów (opona, obręcz),
- niejednorodność sztywności (opona zamontowana na obręczy),
- niejednorodność kształtu (obrach),
- ugięcie opony obciążonej (w odniesieniu do nominalnej średnicy koła),
- boczna siła znosząca wynikająca ze stożkowatości obciążonej opony.

Niejednorodność rozkładu masy w przypadku opony dotyczy jej budowy wewnętrznej (kilka warstw, zakładki). Rozkład ten może się zmieniać podczas eksploatacji w efekcie zużywania się bieżnika (nie zawsze równomiernego). Podobna sytuacja może dotyczyć również obręczy ze względu na różnice w gęstości materiału, z którego jest wykonana, błędów produkcyjnych lub uszkodzeń powstających w czasie eksploatacji.

Niejednorodność masy jest przyczyną niewyważenia statycznego (w wypadku promieniowej symetrii koła), a także dynamicznego (w przypadku niejednorodności występującej po dwóch stronach koła). Drgania pionowe pojawiają się w przypadku niewyważenia statycznego, a poprzeczne w sytuacji niewyważenia dynamicznego (tzw. trzepotanie). Oczywiście siły i momenty wywołane niejednorodnością masy mogą się składać i działać jako wypadkowe. Zadaniem wyważarki jest zmierzenie sił i momentów wywołanych niejednorodnością masy oraz określenie, w którym miejscu występują, a także zaproponowanie ich zrównoważenia przez wskazanie miejsc, w których należy nabić lub nakleić ciężarki.

Niejednorodność masy koła w przypadku, gdy obręcz i opona są fabrycznie nowe, przy niekorzystnym zestawieniu

opony z obręczą może wynosić nawet do 50 g. W sytuacji niewłaściwego mocowania i wycentrowania tego samego koła na trzpieniu wyważarki wartości te mogą znacząco wzrastać.

Niejednorodność sztywności wyraża się w jednostkach siły – niutonach [N]. Występuje ona zawsze w nowych oponach i powiększa się w trakcie ich eksploatacji nawet kilkakrotnie, np. po najechaniu na przeszkodę lub wjechaniu w dziurę w nawierzchni. Parametr ten jest kontrolowany przez producentów opon (tzw. uniformity). Jest to szczególnie ważne w przypadku opon z wyższymi indeksami prędkości (100% opon testowanych powyżej symbolu prędkości H – 210 km/h).

Niejednorodność kształtu związana jest przeważnie z obręczą, która jest sztywna. Jest ona określana przez pomiar bicia promieniowego i osiowego w miejscu osadzenia stopki opony. Dopuszczalne bicie promieniowe i osiowe dla lewej i prawej płaszczyzny obręczy jest określane przez producentów samochodów i wynosi około 1-1,2 mm.

i) Uszkodzony pierścień centrujący (plastikowy lub aluminiowy)

Uszkodzenie pierścienia centrującego (plastikowego lub aluminiowego w zależności od producenta obręczy) może skutkować złym wycentrowaniem obręczy na piaście, co w konsekwencji będzie oznaczało nierównomierne odtaczanie się koła powodujące drgania odczuwalne na kierownicy.

W przypadku bardzo dokładnie wykonanych pierścieni ze stopu aluminium panuje mylne przekonanie wielu właścicieli firm, że są one niedobre, ponieważ się zapiekają. Powodem tego jest brak wiedzy na temat stosowania odpowiednich środków smarnych. Najczęściej wykorzystywana w serwisach pasta miedziana wchodzi w reakcję z aluminium. Wytwarza się tzw. ogniwo elektrolityczne i pojawia się materiał utleniony, w wyniku czego trudno jest zdjąć zabezpieczoną obręcz. Piast kół i pierścieni aluminiowych nie należy smarować pastą miedzianą. Najlepszą pastą będzie w tym wypadku pasta aluminiowa lub ceramiczna, która zapobiegnie powstawaniu tego typu problemów.

2) Niecentryczny montaż opony na obręczy spowodowany np. zbyt małą ilością pasty montażowej na obręczy i stopkach opony

Aby dobrze osadzić i wycentrować stopki opony, należy przepompować oponę do ciśnienia podanego na boku, np. Maxx Inflation Pressure 350 kPa, tj. do 3,5 bara (TYLKO po wcześniejszym osadzeniu stopki). Jest to ciśnienie do krótkotrwałego zastosowania przy przepompowywaniu opon, a nie – jak to jest często mylone – do maksymalnego obciążenia w pracy. Po przepompowaniu opony należy dostosować ciśnienie do zalecanego przez producenta pojazdu. Czasami w trudniejszych przypadkach należy powtórzyć tę czynność dwukrotnie. Dla opony 205/55R16 91V ciśnienie do przepompowania to 3,5 bara, a do zastosowania przy pełnym obciążeniu – 2,5 bara.

3) Niedokręcenie lub niewłaściwe dokręcenie koła

To, że wszystkie mocujące śruby nie zostały dokręcone, co zdarza się naprawdę rzadko, można wykryć natychmiast po przejechaniu kilku metrów, o czym informuje nas charakterystyczny hałas i zachowanie pojazdu, które jednoznacznie wskazuje na to, że coś jest nie tak. Jeśli niedokręcona jest tylko jedna śruba, może nie być żadnych efektów dźwiękowych i możemy w ogóle nie zorientować się, że jej brakuje.

Zbyt mocne opuszczenie pojazdu na posadzkę w serwisie, przed ostatecznym dociągnięciem śrub, może skutkować niecentrycznym przykręceniem koła do piasty. Luz między piastą auta a zamontowaną felgą może być nieduży, ale na tyle istotny, że w wyniku wyrobienia się otworów w piaście śruby mogą się odkręcać. W takim wypadku autem zaczyna coraz mocniej rzucać, jazda staje się mało komfortowa, a kierowcy pozostaje jedynie wymiana niewłaściwie zużytych elementów.

4) Skorodowana lub nieoczyszczona piasta

Piasta jest elementem na tyle lekkim i dokładnie wykonanym, że jego niewyrównoważenie nie jest zbyt duże. Zdarzają się oczywiście przypadki, że wartość ta może wynieść nawet kilkadziesiąt gramów, co – podobnie jak w przypadku niewyważonej opony – może powodować efekt bicia i drgania odczuwalne na kierownicy. Zawsze należy zwracać uwagę na czoło piasty, tj. fragment przylegający do tarczy hamulcowej. Jeśli korozja spowodowała jego odkształcenie w ten sposób, że tarcza nie przylega idealnie równo do obręczy, to montaż koła nie będzie prawidłowy i spowoduje bicie całego zestawu. Podobny problem może wystąpić również wtedy, gdy tarcza nie jest oczyszczona z brudu przed montażem koła.

5) Kąt wyprzedzenia osi sworznia zwrotnicy

Kąt wyprzedzenia osi sworznia zwrotnicy ma wpływ na stabilność utrzymania kierunku jazdy przez układ kierowniczy, powoduje powracanie kierownicy i ułatwia skręcanie. Nie wiele osób zdaje sobie sprawę z tego, że nieprawidłowy kąt wyprzedzenia osi sworznia zwrotnicy poza ściąganiem pojazdu oraz nadmiernym oporem na kole kierowniczym powoduje również drgania kierownicy odczuwalne przez kierowcę.

6) Uszkodzenie mechaniczne opony

Wszelkie uszkodzenia wewnętrznej struktury opony mogą powodować wybrzuszenia na boku opony, które w przypadku opon niskoprofilowych nie zawsze muszą być widoczne. Rozwarstwienie się warstw z kordu stalowego spowodowane korozją na skutek uszkodzenia bieżnika opony, niewłaściwej eksploatacji lub nieprawidłowo wykonanej naprawy może w konsekwencji doprowadzić do nagłej utraty powietrza przez oponę i poważnego wypadku. Aby uniknąć takiej sytuacji, należy wymienić oponę na nową.

Od uderzenia kołem w przeszkodę lub wjechania np. w dziurę do powstania wybrzuszenia na boku opony może

minąć nawet rok lub przejechać możemy kolejne kilka tysięcy kilometrów. Dlatego też kierowcy często trudno jest skojarzyć przyczynę usterki z wydarzeniem drogowym, do którego doszło dawno temu. Przyczyną uszkodzenia wewnętrznej struktury opony może być również źle wykonana naprawa. W wielu przypadkach naprawa jest wykonywana tylko za pomocą łatki wklejanej we wnętrzu opony. Niezabezpieczony z zewnątrz otwór sprawia, że opona zasysa wodę oraz powietrze jak pompka. W konsekwencji w dłuższej perspektywie czasu zaczynają korodować metalowe kordy warstw opasania. W miejscu, gdzie kordy są zerwane, bieżnik opony zaczyna się wybrzuszać i mocniej zużywać. W efekcie drgania odczuwalne na kierownicy mogą przybierać na sile.

7) Słaba jakość opon

Niekiedy zdarza się, że najtańsze opony, których jakość pozostawia czasami wiele do życzenia, po 2-3 sezonach sprawiają duże problemy podczas wyważania. Nierzadko jedynym rozwiązaniem będzie ich wymiana na nowe. Na pewno warto zainwestować w opony znanych z jakości oraz renomowanych producentów, które będą oferowały bezpieczeństwo na najwyższym poziomie.

8) Miejscowe zużycie opony na skutek nagłego hamowania

Miejscowe zużycie bieżnika, powstałe wskutek zablokowania koła podczas nagłego hamowania, może być również przyczyną drgań odczuwalnych na kierownicy. W takim wypadku jedynym sposobem, aby zlikwidować ten problem, jest skorzystanie z usługi tzw. szorstkowania (szlifowania) powierzchni styku bieżnika z podłożem, która jest przeprowadzana na specjalnym urządzeniu dostępnym w nielicznych serwisach oponiarskich. Odbywa się to jednak kosztem zmniejszenia przebiegu opon. Operacja ta ma większy sens w przypadku opon, których bieżnik nie jest bardzo zużyty.

9) Skrzywione felgi aluminiowe

Skrzywione felgi mogą być również przyczyną drgań odczuwalnych na kierownicy. Do uszkodzenia obręczy może dojść w wyniku najechania na przeszkodę, wjechania w dziurę, przejechania ze zbyt dużą prędkością przez progi zwalniające lub nawet torowisko, niezależnie od producenta felg, które posiadamy. Niemniej jednak kiepskiej jakości obręcze nieposiadające odpowiednich certyfikatów mogą ulec uszkodzeniu w zdecydowanie krótszym czasie. Krzywe obręcze można wyprostować na specjalnie przystosowanej do tego celu maszynie, co nie oznacza, że wszystkie uszkodzenia będzie można naprawić.

10) Krzywe tarcze hamulcowe – zazwyczaj tylko podczas hamowania

Jedną z najczęstszych przyczyn występowania drgań kierownicy są zniszczone tarcze hamulcowe. Mogły się one po prostu zużyć lub zwichrować pod wpływem szoku termicznego, w momencie kiedy zostały bardzo nagrzane, a następnie

auto wjechało w kałużę. Dodatkowo powodem bicia może być niewłaściwie zamontowana tarcza hamulcowa. W tym wypadku drgania przenoszone są nie tylko na kierownicę, ale w wielu przypadkach może być też odczuwalne pulsowanie pedału hamulca. Zniszczeniu może ulec każda tarcza hamulcowa niezależnie od producenta. Po wymianie tarcz należy pamiętać, aby wymienić również stare klocki na nowe.

11) Zużyte lub uszkodzone amortyzatory

W przypadku aut wyposażonych w kolumny MacPhersona nieprzyjemne drgania odczuwalne na kierownicy mogą być wywołane przez nadmierny luz na dolnym sworzniu, pojawiający się, zanim do uszu kierowcy zaczną docierać stuki. Kolumna kierownicza będzie w takim wypadku przenosić również wszystkie wibracje wywołane nadmiernym wybiciem łączników gumowo-metalowych oraz złym stanem amortyzatorów. Aby wyeliminować wibracje, należy naprawić lub wymienić wszystkie uszkodzone części, a następnie ustawić geometrię układu jezdnego.

Niezależnie od przyczyn drgań kierownicy należy w każdym przypadku jak najszybciej zlokalizować i usunąć usterkę. Drgania, którym często towarzyszą wibracje całego samochodu, niezależnie od przyczyny ich powstawania, powodują przyspieszone zużycie układu kierowniczego, elementów zawieszenia, a także łożysk kół. Wydatki związane z wymianą uszkodzonych elementów są często o wiele wyższe niż koszty wymiany opony lub wyważenia całego ich kompletu. Dlatego warto wybrać się do profesjonalnego serwisu (np. z sieci Premio, która posiada w całym kraju ponad 130 serwisów), który zdiagnozuje problem i go usunie lub po prostu w prawidłowy, zgodny z procedurami sposób wyważy nasze koła.

Aby uniknąć wibracji na kierownicy, każdorazowo po montażu nowych opon lub ich sezonowej przekładce należy pamiętać o używaniu serwisowanego na bieżąco i skalibrowanego sprzętu do wyważania opon, stosowaniu się do procedur serwisowych, używaniu właściwej pasty montażowej, zastosowaniu odpowiednich pierścieni (stożków) i tarcz z bolcami centrującymi, montowaniu opon w temperaturze 20°C oraz eliminowaniu opon z widocznymi uszkodzeniami, deformacjami i miejscowym nadmiernym zużyciem bieżnika, a także o prawidłowym mocowaniu i wycentrowaniu koła na trzpieniu. Wybór opon renomowanych marek, takich jak np. Goodyear oraz Dunlop, których produkty wykonane są zgodnie z najwyższymi standardami, może pomóc w szybkim i poprawnym przeprowadzeniu procesu wyważania kół oraz wpłynąć na zadowolenie w czasie ich użytkowania. Dlatego też warto zainwestować w bezpieczeństwo i komfort podczas zakupu opon. Później pozostaje tylko dbać o ogumienie oraz sprawdzać wyważenie kół i geometrię raz na jakiś czas, a zwłaszcza w sytuacji, kiedy wyczuwamy drgania kierownicy.



Małgorzata Michalska-Wojciechowska,
specjalista ds. szkoleń i koordynator
Centrum Szkoleniowego Michelin

Dobór opon do zbliżającego się sezonu

TEKST | Małgorzata Michalska-Wojciechowska

Każdy posiadacz auta staje co najmniej kilka razy przed koniecznością wyboru do niego ogumienia. Niejeden kierowca właśnie teraz, na początku kalendarzowej wiosny, bije się z myślami, czy zmieniać swoje „zimówki” na letnie, czy dalej je użytkować.

A może w ogóle przestać używać opon sezonowych i zainwestować w wielosezonowe? Pytania te pojawiają się w głowach wielu osób, a takim rozważaniom sprzyja także aura. Ostatnimi czasy zimy w Polsce są łagodne i mało śnieżne, a zewsząd słychać głosy o ocieplaniu się klimatu. Oczywiście zdecydować musi każdy z nas samodzielnie, ale jest kilka faktów, które mogą ułatwić nam podjęcie decyzji.

Załóżmy, że jesienią zamontowaliśmy w swoim samochodzie opony zimowe i teraz rozważamy dalszą ich eksploatację latem. Plusem tej decyzji będzie zaoszczędzenie pieniędzy na usłudze wymiany opon oraz ewentualnego kolejnego kompletu opon. Oszczędności te jednak mogą się okazać pozorne, bo na szali kładziemy swoje bezpieczeństwo. Przede wszystkim musimy przyjąć do wiadomości, że mieszanki, z których zrobione są opony zimowe, są odpowiednie do stosowania w niskiej temperaturze. Są to temperatury oscylujące w granicach 0°C oraz temperatury ujemne. Jedynie w takich warunkach, dzięki elastycznej mieszance, opona zachowuje swoje parametry.

Na co więc powinniśmy być przygotowani, gdy decydujemy się pozostawić ogumienie zimowe na lato? Zdecydowanie najpoważniejszym zagrożeniem tego rozwiązania jest jego wpływ na nasze bezpieczeństwo, naszych pasażerów, przechodniów i innych użytkowników ruchu drogowego. Na zakrętach samochód będzie gorzej trzymał się drogi i konieczne będzie dostosowanie prędkości do ograniczonych możliwości ogumienia. Ponadto sprawy nie ułatwi też fakt, że opony zimowe w letnich temperaturach upośledzają działanie systemów bezpieczeństwa, takich jak ABS czy ESP, fałszując odczyt z czujników rozpoznających poślizg kół i powodując ich nie zawsze adekwatną do sytuacji na drodze reakcję.

Decyzja o użytkowaniu opon zimowych latem równa się także zgodzie na to, że w sytuacji awaryjnej na suchej drodze, hamując przy prędkości 50 km/h, zatrzymamy się średnio o 1,5 m dalej, niż miałyby to miejsce na oponach letnich. Jeśli będziemy hamować na drodze mokrej przy prędkości 80 km/h, odległość, po której samochód się zatrzyma, wzrasta do 4 m. Ktoś może powiedzieć, że przy całkowitej drodze hamowania te kilka metrów nie ma takiego dużego znaczenia, ale jeśli wyobrazimy sobie, że zatrzymujemy się przed przejściem dla pieszych lub na nim, to sprawa wygląda już zupełnie inaczej. Jeśli konieczność nagłego hamowania pojawia się na autostradzie, to zwiększa się i prędkość, przy której przyjdzie nam reagować, i droga hamowania. Dodatkowo te dane dotyczą opon premium, w przypadku opon z niższej półki różnice mogą być wielokrotnie większe.

Powszechnie znanym faktem jest także to, że opony zimowe latem szybciej się zużywają. Dzieje się tak z powodu większego stopnia ścierania miękkiej mieszanki gumy. Do tego dochodzi zwiększenie oporów toczenia kół, co przekłada się z kolei na większe spalanie i konieczność tankowania dodatkowych litrów paliwa.

O ile możemy porównać ewentualne oszczędności na wymianie i zakupie drugiego kompletu opon ze zwiększonymi wydatkami na paliwo i większym zużyciem opon, o tyle nie sposób wycenić bezpieczeństwa i życia ludzkiego. To może opony całoroczne? Te, zwane także wielosezonowymi, w związku ze zmianami pogodowymi zyskują coraz większą liczbę zwolenników. Trudno się dziwić, że część kierowców sięga po to rozwiązanie, skoro wydaje się, że oszczędza ono zarówno nasz czas, jak i pieniądze. Daje też pozorne poczucie zabezpieczenia na wszystkie miesiące

w roku. Ale pamiętajmy, że produkt, który musi się sprawdzić w skrajnie różnych warunkach, a więc zimą i latem, jest swojego rodzaju kompromisem. Producenci starają się stworzyć oponę, która będzie sprawdzała się we wszystkich sezonach, ale prawda jest taka, że nadal mamy do czynienia z kompromisem trudnym do osiągnięcia.

Decydując się na jazdę na ogumieniu wielosezonowym warto wiedzieć, że dostępne na rynku opony całoroczne konstrukcyjnie są oponami zimowymi. Oczywiście wspomniany kompromis polega na dostosowaniu pewnych ich parametrów do użytkowania latem, ale opisane już szczegółowo zachowania zimowej mieszanki w lecie dotyczą także większości opon całorocznych. Choć zimą spisują się dobrze, w warunkach letnich górę bierze ich zimowa natura. Musimy się więc liczyć również w tym przypadku z koniecznością dostosowania prędkości, dłuższą drogą hamowania niż w wypadku opon letnich, a także większym zużyciem paliwa. W dostępnych na rynku testach można zauważyć, że w hamowaniu na suchej nawierzchni w temperaturach letnich nawet opony czołowych producentów hamują o kilka metrów dalej niż opony letnie.

Obydwa opisane rozwiązania wiążą się niestety z ryzykiem dla użytkownika. Trzeba powiedzieć wprost, że decydując się na pozostawienie latem w samochodzie opon zimowych lub całorocznych, narażamy swoje zdrowie. Nie wynaleziono do tej pory rozwiązania bardziej skutecznego niż dwa komplety opon sezonowych: zimowych i letnich używanych w odpowiednich dla nich porach roku. I choć ono również ma swoje minusy, bo zdarzają się sytuacje, kiedy nagle zmiana pogody zastaje nas jeszcze przed sezonową wymianą, to jednak nadal jest to rozwiązanie najbardziej optymalne dla kierowców ceniących sobie bezpieczeństwo, trwałość i ekonomię użytkowania opon. Pamiętajmy, latem tylko na oponach letnich możemy się czuć pewnie i bezpiecznie.

Jeśli jednak z jakichś powodów niektórzy użytkownicy zdecydują się na jeden komplet opon przez cały rok, rozwiązaniem mogą być takie produkty jak Michelin Cross-Climate. Powstał on właśnie jako odpowiedź na potrzebę bezpieczeństwa w każdych warunkach pogodowych,

komunikowaną przez użytkowników opon. Ta innowacyjna opona letnia z homologacją 3PMSF jest inteligentnym połączeniem technologii letnich z zimowymi. Jest też zdecydowanie bardziej zaawansowana technologicznie niż tradycyjne opony całoroczne i daje nam pewność wysokich parametrów w lecie na poziomie opon letnich, kiedy tradycyjnym oponom całorocznym bliżej do opon zimowych. Może to być rozwiązanie dla wszystkich kierowców, którzy chcą wyeliminować ryzyko poślizgu i utraty kontroli nad pojazdem z powodu nieodpowiedniego ogumienia. Oznaczenie 3PMSF daje nam pewność, że opona została sprawdzona i może być użytkowana także w warunkach zimowych. I choć jest to opona o konstrukcji letniej, to funkcjonalnie sprawdzi się w każdą pogodę. Niestraszne jej niskie temperatury, deszcz czy śnieg. Zachowuje swoje wysokie parametry także wtedy, gdy pozostałe opony letnie leżą w przechowalniach.

Michelin CrossClimate to opona nowej generacji, która zapewnia nam mobilność i bezpieczeństwo na ośnieżonych drogach. Bezpiecznie możemy się czuć także podczas hamowania na mokrej nawierzchni, ponieważ klasa A na etykiecie gwarantuje jej przewagę nad oponami wielosezonowymi, mającymi przeważnie klasę C. W metrach to różnica długości dwóch aut osobowych. Jest to przede wszystkim rewelacyjne rozwiązanie dla wszystkich kierowców, którzy do tej pory jeździli cały rok na jednym komplecie opon sezonowych lub wielosezonowych, ale także dla tych, którzy chcieliby opony z niższej półki zamienić na premium i korzystać z dobrodziejstwa nowoczesnych technologii.

Bez względu na to, jaka będzie decyzja użytkownika, zawsze trzeba pamiętać o zdrowym rozsądku oraz dostosowaniu jazdy do warunków atmosferycznych i posiadanego wyposażenia, w tym również opon. I nawet jeśli decydujemy się na używanie jednego kompletu przez cały rok, pamiętajmy, aby odwiedzać regularnie serwis ogumienia i kontrolować choćby tak podstawowe sprawy jak stan opon, ciśnienie w oponach czy też układ zawieszenia.

Reklama

WULKAN 4x4HP

Myjka do kół samochodów osobowych, dostawczych, terenowych oraz SUV ze zintegrowaną, pneumatyczną, obrotową windą do załadunku i rozładunku koła. Sterowanie komputerowe z funkcją ogrzewania wody, pneumatyczny system stabilizacji koła, pistolet odmuchu.

z windą



NOWOŚĆ!



www.kart.pl
info@kart.pl



Myjki do kół
WULKAN



Plastik zimny w dotyku

Łatwe w montażu łańcuchy śniegowe wykonane z materiału Elastollan (TPU) firmy BASF, odpornego na ścieranie i elastycznego w niskich temperaturach.

Nawet w niskich temperaturach tworzywo sztuczne może skutecznie zastąpić metal: francuska firma z branży tekstylnej i gumowej Joubert Productions (Ambert) po raz pierwszy wprowadza na rynek łańcuchy śniegowe, których ogniwa są wykonane w całości z plastiku. Jest to możliwe dzięki poliuretanowi termoplastycznemu (TPU) firmy BASF o nazwie Elastollan, który wpływa na optymalizację geometrii i produkcję komponentów. Łańcuchy śniegowe wykonane z dwóch gatunków materiału Elastollan® (B90A15 i B60A10WH) spełniają obowiązującą w całej Europie normę ÖNORM 5117, nadają się do różnych rozmiarów opon i są łatwe w montażu. Te wersje tworzywa Elastollan są odporne na ścieranie, sypani żwir i sól drogową oraz elastyczne w niskich temperaturach. Dzięki temu zapewniają optymalną przyczepność łańcuchów śniegowych na lodzie i śniegu.

Elastollan oferuje doskonałe połączenie lekkiej konstrukcji z seryjną produkcją: konwencjonalne metalowe oczko łańcucha zostaje zastąpione dwoma różnokolorowymi gatunkami materiału Elastollan, które chemicznie przylegają do siebie w procesie formowania wtryskowego, a więc nie muszą być dodatkowo montowane. Twardszy czarny Elastollan B90A15 wykazuje bardzo dobre właściwości mechaniczne oraz znakomitą elastyczność w niskich temperaturach. Czerwony Elastollan B60A10WH jest elastyczniejszy i plastyczniejszy. W procesie kompaktowego formowania wtryskowego czarne ogniwa łańcucha są powlekane czerwonym tworzywem Elastollan w jednej formie, w której łączą się ze sobą chemicznie.

Ponieważ poliuretan termoplastyczny bardzo dobrze przylega do TPU, w odróżnieniu od ogniw metalowych, w tym wypadku nie jest potrzebny dalszy montaż.



Falszowanie wyników

Testy porównawcze opon w Europie często były fałszowane – taka wiadomość obiegła niedawno branżowe media w krajach skandynawskich. Sprawa miała dotyczyć m.in. producenta opon Nokian Tyres, a fałszowanie wyników polegało na wysyłaniu na testy opon o lepszych parametrach niż te, które w rzeczywistości trafiały do sprzedaży. Nokian Tyres przyznał się do udziału w fałszerstwach, a prezes firmy, Ari Lehtoranta, oficjalnie przeprosił klientów.

Tego tematu nie mogło jednak zabraknąć podczas spotkania w Finlandii z okazji oficjalnej premiery kolejnych opon z rodziny Nokian (więcej o tym wydarzeniu na str. 52). Antti-Jussi Tähtinen, wiceprezes firmy ds. marketingu i komunikacji, przedstawił dziennikarzom historię fałszerstw i działania, jakie podjęła firma, by wyeliminować tego typu sytuację z rynku.

Pierwsze takie zdarzenia miały miejsce już w latach 80. - *Testy porównawcze opon to drogie przedsięwzięcie. Składa się na nie koszt opon i samochodów, logistyka, analiza wyników. Trzeba pamiętać, że zarówno producenci opon, jak i dziennikarze czy wydawcy prasy branżowej mają swoje cele finansowe. Testy są wykorzystywane do promocji opon, ale mają też wpływ na sprzedaż prasy czy reklam w czasopiśmie – tłumaczył genezę fałszerstw Antti-Jussi Tähtinen. - Przez lata współpracy między producentami opon, instytucjami badawczymi i wydawcami prasy branżowej dochodziło do licznych przypadków korupcji.*

Jesienią 2015 roku zarząd firmy Nokian Tyres zakończył wewnętrzne śledztwo, które potwierdziło wiele nieprawidłowości. Jedną z pierwszych decyzji było dostarczenie klientom, którzy zdecydowali się na zakup opon pod wpływem wyników sfałszowanych badań, produktu z dokładnie takimi parametrami jak w testowanej wersji.

Firma uznała, że sprzedane wówczas opony również były pełnowartościowe, dlatego nie zamierza wypłacać klientom odszkodowań. Chce natomiast wprowadzić pełną przejrzystość organizowania tego typu testów porównawczych. Jedno z rozwiązań można wprost skopiować ze Stanów Zjednoczonych. Instytuty organizujące testy powinny nabywać opony od detalistów, a nie bezpośrednio od producenta.

- *Zaproponowaliśmy stworzenie ogólnych, przejrzystych zasad dla całej branży w kwestii testów porównawczych – zakończył wiceprezes firmy. Zaznaczył jeszcze, że wysoka pozycja firmy Nokian Tyres to z pewnością efekt know-how firmy, zaawansowanych technologii i wydajnych procesów, a nie dobrych wyników testów w mediach motoryzacyjnych.*

Driving Tomorrow

**EXTREME
PERFORMANCE**
N blue HD Plus



HANDLOPEX s.A.® www.handloplex.pl



NEXEN TIRE

MICHELIN CROSSCLIMATE

OPONA, KTÓREJ NIE DA SIĘ ZASKOCZYĆ

NOWA, INTELIWENTNA MIESZANKA

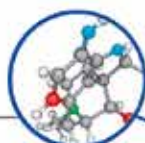
- ŚWIETNA PRZYCZEPNOŚĆ
W KAŻDYCH WARUNKACH
POGODOWYCH⁽¹⁾

KOMBINACJA UNIKALNEJ KIERUNKOWEJ RZEŻBY Z LAAMELAMI WYSOKIEJ EFEKTYWNOŚCI

- DOSKONAŁE OSIĄGI NA SUCHEJ
NAWIERZCHNI⁽²⁾

INNOWACYJNE POŁĄCZENIE FAZOWANYCH MOTYWÓW BIEŻNIKA Z LAAMELAMI O WYSOKIEJ EFEKTYWNOŚCI

- EFEKTYWNE HAMOWANIE NA SUCHEJ DRODZE⁽³⁾
- DOSKONAŁE OSIĄGI NA ŚNIEGU⁽⁴⁾



(1) TÜV SÜD 2014/12 w rozmiarach 205/55 R16 i 195/55 R15.
(2) Efektywność paliwowa (od A do G).
(3) Przyczepność na mokrej nawierzchni (od A do G).
(4) Klasa zewnętrznej hałasu toczenia (od 1 do 3).
(5) Zmierzona wartość zewnętrznej hałasu toczenia (dB).



WYBIERZ MICHELIN

BEZPIECZEŃSTWO W KAŻDYCH WARUNKACH DROGOWYCH

Opony sezonowe czy całoroczne? Dla wszystkich stojących przed podobnym wyborem Michelin przygotowało rewolucję – MICHELIN CrossClimate to pierwsza letnia opona z homologacją zimową 3PMSF.



3PMSF „Alpin Symbol” – piktogram góry z płatkami śniegu.

Specjaliści odpowiedzialni za stworzenie tej opony postawili przed sobą zadanie do tej pory uznawane za niemożliwe. Dzięki zastosowaniu nowatorskich technologii powstała opona, która dostosowuje swoje właściwości do warunków pogodowych i zyskuje najwyższe oceny w testach przyczepności na mokrej nawierzchni według kryteriów oceny zarówno opon letnich, jak i zimowych.

MICHELIN CrossClimate to opona stworzona dla kierowców, którzy chcą czerpać przyjemność z jazdy i czuć się bezpiecznie w każdych warunkach.

Wybierz opony MICHELIN, weź udział w konkursie i wygraj wyjazd dla fanów motoryzacyjnych wrażeń – MICHELIN & BMW DRIVING EXPERIENCE



1. Kup komplet 4 opon MICHELIN
w terminie od 15 marca do 15 maja 2016 r.
Pamiętaj o zachowaniu czytelnych dowodów zakupu.



2. Zarejestruj swój zakup:
wysyłając SMS* o treści MICHELIN pod numer 799 599 888
lub

wchodząc na stronę www.konkurs.michelin.pl.
Odbierz wyjątkowy gadżet – kubek Michelin**.



3. Odpowiedz na pytanie konkursowe i walcz o 1 z 12 miejsc
na wyjątkowy wyjazd dla fanów wrażeń motoryzacyjnych
MICHELIN & BMW DRIVING EXPERIENCE

* Koszt SMS-a wg taryfy lokalnego operatora. Wysłanie SMS-a o treści MICHELIN oznacza zgodę na skontaktowanie się przedstawicieli Michelin w celu dokonania procesu rejestracji w konkursie.
** Kubek otrzyma pierwsze 3000 osób, które zarejestrują się w konkursie.
Szczegóły w regulaminie na www.konkurs.michelin.pl.