

ŚWIAT opon.

MAGAZYN BRANŻY
OPONIARSKIEJ

LATO 2021
2(40)/2021
ISSN 2449-6936



NASZ RAPORT:

**NA FALI
WZROSTÓW**

str. 32

www.SWIATopon.info

ŚWIĘTUJEMY 25 LAT

FIRMY CONTINENTAL W POLSCE

i 150 lat istnienia marki na świecie

Weź udział w loterii

1000 nagród natychmiastowych

100 nagród gwarantowanych

25 nagród głównych o wartości 10 000 zł

Szczegóły na: contiloteria.pl



Partnerzy akcji: Handlopex S.A., InterCars S.A., Latex S.A., Boma, AutoGum, Moto Budrex Sp. z o.o., Interland, JMK Sp. z o.o., Motohurt S.A., Walmar-Drazba Sp.J., Oponet, Quin-Gum S.C., Martex Sp. z o.o., Autos Sp. z o.o., Opoltrans Sp. z o.o., Pneuhage Sp. z o.o.

DOTZ
WHEELS



SPA DARK



Kolor: czarny polerowany | Felga aluminiowa dostępna w rozmiarach od 17" do 19"
www.alcar.pl

SPA

WYDAWCA

GoldMan S.C.
Armii Krajowej 86, 83-110 Tczew
tel./faks 58 777 01 25
redakcja@swiatopon.info
www.swiatopon.info

NASZ ZESPÓŁ

DYREKTOR

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

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Giecwicz
tel. 58 777 01 25
miroslaw.giecwicz@swiatopon.info

DZIENNIKARZE

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

Rafał Dobrowolski
rafal.dobrowolski@warsztat.pl

Piotr Łukaszewicz
piotr.lukaszewicz@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
magda.bielawska@warsztat.pl

Ewa Hampel
ewa.hampel@warsztat.pl

STUDIO GRAFICZNE

Arkadiusz Grzesiński - fotoedycja
tel. 58 777 01 25 wew. 320

Anna Kaldus - skład i łamanie
annakaldus@gmail.com

KOREKTA

Iwona Guzik

24

CONTINENTAL

Bezpieczeństwo
napędza nasze
działania



SPIDFAIS

Będzie, będzie
się działo

16

30

NOKIAN TYRES

Początek testów
w nowym centrum



NASZ RAPORT

Wulkanizator niczym
człowiek orkiestra

74

53

RAD

Zauważamy
wzrost liczby
zamówień





Drodzy Czytelnicy

Oddajemy w Państwa ręce kolejne wydanie „Świata Opon”. Tym razem na Wasze biurka trafia letni numer, który stanowi podsumowanie ostatnich miesięcy. Sytuacja na rynku jest obecnie niezwykle dynamiczna i nieprzewidywalna, dlatego tym bardziej liczymy, że sięgniecie po to wydanie, by dowiedzieć się, jak rynek radził sobie w tym trudnym okresie, jak firmy funkcjonowały na przełomie roku 2020/2021 i jakie są prognozy na przyszłość.

Jak zwykle zachęcamy do lektury dwóch głównych działów: „Nasz raport” i „Nasz temat”. Ten pierwszy prezentuje bieżącą sytuację, zwracając uwagę na fakt, że zarówno w branży oponiarskiej, jak i w innych rośnie sprzedaż online. Z kolei ten drugi podejmuje kwestię wymiany opon i tego, ile dzięki niej możemy dowiedzieć się o kondycji pojazdu naszego klienta.

Sektorem, który niesamowicie ucierpiał w wyniku pandemii, są targi. Znane i lubiane oponiarskie imprezy wystawiennicze nie odbyły się, planowane są dopiero w roku 2022. Natomiast już we wrześniu będą miały miejsce targi Automechanika we Frankfurcie. Nie będzie to tak spektakularne wydarzenie, jak te znane z lat poprzednich, ale organizatorzy robią, co mogą, aby wypadło jak najlepiej.

Mimo letniej pory, już rozpoczęliśmy przygotowania do jesienno-wydanego naszego periodyku, w którym będzie dominować tematyka zimowa. Tak, niestety, zima już wkrótce. Do usłyszenia!

Zajmującej lektury!
Mirosław Giecwicz | redaktor naczelny

Zmiany w marketingu Koelnmesse

Po 22 latach pracy dla Koelnmesse z pracą pożegnał się Jochen Dosch, który dotychczas zajmował się współpracą z mediami. Jego zadania przejmie dotychczasowa wiceprezes firmy ds. zarządzania targami Catja Caspary. Dodajmy, że Koelnmesse to jeden z organizatorów targów branży oponiarskiej The Tire.

Catja Caspary z targami związana jest od 2012 roku. Pracowała już jako menedżer ds. komunikacji marketingowej, dlatego nowe obowiązki nie są jej obce. Caspary zachowa funkcję wiceprezesa ds. zarządzania targami.

– *Dzięki tym zmianom, które wchodzić w życie błyskawicznie, odpowiadamy na potrzeby naszych przyszłych klientów i rynku – mówi Oliver Fresem, dyrektor operacyjny Koelnmesse. – Cieszymy się na dalszą współpracę z panią Caspary i życzymy jej sukcesów na nowym stanowisku. Chcielibyśmy też wyrazić nasze szczerze podziękowania dla pana Doscha za jego pełną sukcesów i zaangażowania pracę w ciągu ostatnich 22 lat w firmie Koelnmesse. Życzymy mu wszystkiego najlepszego w jego osobistej i zawodowej przyszłości.*



Yokohama CEE

14 maja Yokohama Europe GmbH z siedzibą w Niemczech, pełniąc funkcję Europejskiej Regionalnej Centrali japońskiego producenta opon premium Yokohama, podpisała umowę zakupu 100% udziałów ITR CEE Spółka z o.o. – polskiej firmy będącej hurtowym dystrybutorem opon Yokohama w Europie Środkowo-Wschodniej. Po okresie przejścia nazwa polskiej firmy została zmieniona na Yokohama CEE Spółka z o.o.

Yokohama CEE odpowiada za sprzedaż opon osobowych Yokohama i Alliance oraz opon Yokohama Motorsport w Polsce i na Ukrainie oraz w Kaliningradzie, Mołdawii i Bułgarii. Szefem operacji biznesowych został Artur Posłuszny, zastępca dyrektora generalnego, który do momentu przejścia pełnił podobną rolę. Ma on bogate doświadczenie w branży oponiarskiej oraz w zakresie sprzedaży opon Yokohama, odpowiada również za współpracę z kluczowymi klientami i działania marketingowe.

Uniwersalna opona do ładowarek kołowych

Nowa niepneumatyczna Galaxy LHD 510 SDS przeznaczona jest do ekstremalnych zastosowań i warunków, jakie występują na wysypiskach odpadów, złomowiskach i w innych centrach recyklingu.

Aby zapewnić maksymalną przyczepność na wszystkich rodzajach powierzchni, opona ma bieżnik z głębokimi rowkami na krawędzi, które wgrzyżają się w podłoże. Unikalny zygzakowy wzór pomaga odprowadzać wodę z powierzchni styku opony z podłożem, zapewniając niezawodną trakcję w mokrych warunkach. Efekt ten jest dodatkowo wzmocniony przez wspomniane rowki na krawędzi opony. Stopniowana konstrukcja wiązania zapewnia lepszą stabilność na podłożu, a specjalna osłona skutecznie chroni felgę.

Na całym przekroju poprzecznym opony Galaxy LHD 510 SDS zastosowano opłot z drutu stalowego, utrzymując zwartą i jednolitą powierzchnię styku z podłożem, co zapewnia wytrzymałość na wysokie momenty obrotowe i eliminuje poślizg obręczy. Formuła mieszanki tych nowych opon również zapewnia długotrwałe osiągi. Wytrzymałe, odporne na przecięcia i odpryski komponenty przyczyniają się do maksymalnego wydłużenia okresu eksploatacji, a także do zminimalizowania gromadzenia się ciepła. Jednocześnie otwory w ścianach bocznych umożliwiają skuteczne odprowadzanie ciepła, zwiększając komfort operatora nawet podczas długich dni pracy na twardych i nierównych powierzchniach.

Nowa gama opon dostępna jest w czterech rozmiarach: 20,5-25; 23,5-25; 26,5-25 i 29,5-25.



Rolnicze opony Michelin z nowymi rozmiarami

O pięć nowych rozmiarów rozrosła się gama opon rolniczych Michelin RoadBib. Została ona objęta pakietem bezpłatnych gwarancji dla opon rolniczych i agropremysłowych.

Wprowadzona na rynek w 2018 roku opona była pierwszym modelem przeznaczonym do ciągników rolniczych o mocy powyżej 200 KM. Zaprojektowano ją z myślą o maszynach użytkowanych intensywnie również na utwardzonych nawierzchniach.

Kluczową cechą Michelin RoadBib jest unikatowa konstrukcja bieżnika, na którą składają się połączone z centralnym żebrem 52 klocki maksymalizujące trakcję. Dzięki temu 40% bieżnika opony pozostaje w kontakcie z nawierzchnią drogi, co stanowi wzrost o 60% w porównaniu z inną oponą rolniczą – Michelin MachXBib z regularnymi żebkami. Innowacyjny hybrydowy wzór bieżnika RoadBib poprawia również komfort pracy kierowcy i obniża zużycie paliwa podczas jazdy po drodze.

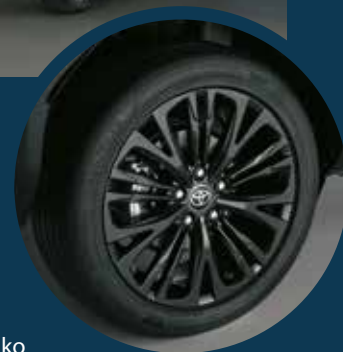
W tym sezonie do sprzedaży trafiło pięć nowych rozmiarów Michelin RoadBib: 540/65 R 30, 650/60 R 34, 650/65 R 34, 650/65 R 42 i 710/75 R 42. Będą one dostępne zarówno na rynku wymiany, jak i wyposażenia oryginalnego.

Dodajmy, że opony rolnicze i agropremysłowe Michelin objęte są pakietem bezpłatnych gwarancji, który zawiera:

- rozszerzoną gwarancję z tytułu wad produkcyjnych i materiałowych (obejmuje opony zakupione po 1 stycznia 2018 r.) – w przypadku ich wystąpienia w ciągu 2 lat od zakupu ogumienie jest wymieniane na nowe bez żadnych opłat. W kolejnych latach użytkowania właściciele ponoszą częściową opłatę (proporcjonalnie od okresu eksploatacji i zużycia bieżnika), a pozostałą część kosztów Michelin bierze na siebie;
- gwarancję na uszkodzenia przypadkowe (obejmuje opony zakupione w okresie od 1 czerwca 2019 r. do 31 grudnia 2021 r.) – obejmuje miejscowe uszkodzenia przypadkowe, niepowtarzalne i nienaprawialne, takie jak uszkodzenie na skutek uderzenia, przebicie boku czy czoła bieżnika. Przez pierwszy rok od zakupu w razie zniszczenia opony jest ona wymieniana na nową całkowicie bezpłatnie w przypadku opon rolniczych z technologią Michelin Ultraflex oraz stosowanych na budowach opon agropremysłowych Michelin Compact Line.



Goodyear dla Toyoty Yaris Cross



Toyota wybrała oponę Goodyear EfficientGrip Performance 2 jako oryginalne wyposażenie (OE) swojego nowego modelu Yaris Cross, SUV-a z segmentu B zaprojektowanego specjalnie na europejski rynek. Opona będzie montowana w rozmiarze 215/50 R18 o indeksie nośności/prędkości 92V.

Goodyear EfficientGrip Performance 2 została opracowana z myślą o specyficznych potrzebach Toyoty i jej klientów. Standardowa opona EfficientGrip Performance 2 znana jest z dużego przebiegu i doskonałych właściwości podczas hamowania na mokrej i suchej nawierzchni. W przypadku modelu Yaris Cross zespół projektowy Goodyear ds. oryginalnego wyposażenia skupił się na zapewnieniu doskonałej jakości jazdy i niskiego poziomu hałasu, ponieważ są to elementy ważne dla klienta docelowego.

Wysoka przyczepność, wszechstronna efektywność i komfort jazdy sprawiają, że opona idealnie pasuje do hybrydowego SUV-a, jakim jest Toyota Yaris Cross. Kierowcy oczekują opony o wysokich osiągnięciach, która zapewni im dobre zużycie paliwa i niską emisję CO₂.

Toyota planuje wyprodukować ponad 150 000 modeli Yaris Cross rocznie, aby osiągnąć udział w segmencie B-SUV na poziomie ponad 8%.

Michelin do autobusów elektrycznych

Michelin wprowadza na rynek nową gamę opon Michelin X Incity EV Z do autobusów elektrycznych. To pierwszy model w ofercie marki o takim przeznaczeniu.



Dzięki nośności na poziomie 8 ton nowa opona może być z powodzeniem stosowana w autobusach elektrycznych, które z uwagi na wyższą wagę akumulatorów są cięższe od pojazdów spalinowych. Dla większego bezpieczeństwa nową oponę wyposażono w mocniejsze boki, odporniejsze na uszkodzenia o krawężniki. Na barkach opony znajduje się wskaźnik zużycia bieżnika, który ułatwia określenie momentu obrotu na obręczy.

Samoregenerująca się rzeźba bieżnika, co jest możliwe dzięki technologii Michelin Regenion, zapewnia przyczepność wzdłużną i poprzeczną nowej Michelin X Incity EV Z przez cały okres użytkowania. Oponę można pogłębiać i bieżnikować, a oznaczenie 3PMFS jest gwarancją jej wysokiej przyczepności na zaśnieżonych drogach. Pomimo konstrukcji dostosowanej do wymogów transportu elektrycznego oponę można montować również w tradycyjnych autobusach miejskich i podmiejskich. Michelin X Incity EV Z będzie dostępna w standardowym rozmiarze 275/70 R 22.5 152/149J.



Wybrana do najnowszego Porsche 911 GT3



Goodyear Eagle F1 SuperSport R uzyskała homologację Porsche i będzie montowana jako oryginalne wyposażenie w najnowszej wersji 911 GT3. Opona należy do flagowej linii Goodyear Eagle F1 SuperSport klasy UUHP, do której zaliczają się również opony SuperSport i SuperSport RS.

Opona Eagle F1 SuperSport R oferuje doskonałe poziomy przyczepności i precyzję kierowania na torze i poza nim. Zapewnia również świetną stabilność na zakrętach, którą gwarantują mostki w wewnętrznym rowku bieżnika, zmniejszające deformacje bloków bieżnika powstające pod wpływem ekstremalnych sił działających na zakrętach. Eagle F1 SuperSport R wyróżnia się też sprzężeniem zwrotnym, które uzyskano dzięki optymalizacji śladu opony, co przełożyło się na bardziej równomierny rozkład ciśnienia.

– *Doświadczenie Goodyear w motorsporcie odegrało ważną rolę w rozwoju naszych opon UUHP* – komentuje Hans Vrijksen, dyrektor zarządzający ds. oryginalnego wyposażenia Goodyear. – *Opony Goodyear Eagle F1 SuperSport zostały zaprojektowane z myślą o poprawie właściwości jezdnych samochodów, które już dziś osiągają najlepsze wyniki na drogach, a także z myślą o przyszłych ekscytujących projektach, które są w planach rozwojowych producentów pojazdów.*

Opona Goodyear Eagle F1 SuperSport R będzie montowana w nowym Porsche 911 GT3 w rozmiarach 255/35ZR20 z przodu i 315/30ZR21 z tyłu.



Opony na każde koło

Matador. Marka koncernu Continental.
www.oponymatador.pl

Zawsze
właściwe osiągi



MP47 Hectorra 3

Dla samochodów luksusowych i klasy średniej



Zawsze bezpiecznie
do celu



Kumho Tire nagrodzone Red Dot Design 2021

Red Dot Design Award, uznawaną za jedną z trzech najważniejszych nagród w dziedzinie wzornictwa, uhonorowana została Ecsta V730 – opona o ultrawysokich osiąгах, zoptymalizowana pod kątem samochodów najwyższych kategorii, w tym sportowych i wyścigowych. W oponie zastosowano asymetryczny wzór bieżnika, aby sprostać różnym wymaganiom, takim jak wysoka przyczepność podczas jazdy i hamowania na suchych nawierzchniach oraz duża efektywność na mokrej nawierzchni. Opracowany za pomocą zaawansowanych symulacji wzór bieżnika znacząco zmniejszył hałas, a jednocześnie zapewnił kierowcy najlepsze wrażenia z jazdy, maksymalne wyczucie i perfekcyjne prowadzenie. Na ścianie bocznej opony znalazła się dynamiczna grafika z hologramem flagi w czarną szachownicę, symbolizującą wyścigi samochodowe, która nadaje jej tożsamość opony wyścigowej i przyczyniła się do uznania doskonałości jej projektu.



ZF i Goodyear łączą siły

Koncern ZF ogłosił zawarcie długoterminowej umowy z firmą Goodyear, łącząc swoje zaawansowane rozwiązania do zarządzania flotą marki Transics z asortymentem wysokowydajnych opon i rozwiązaniami mobilnymi marki Goodyear.



Początkowo ZF i Goodyear będą oferować europejskim flotom pojazdów użytkowych zintegrowany pakiet aplikacji do zarządzania flotą i oponami, obsługujący floty mieszane i wielomarkowe. Poprzez kompatybilne i elastyczne rozwiązanie, oparte na jednej skrzynce telematycznej – TX-Trailerpulse – floty mogą uzyskać dostęp do usług i wsparcia obu firm, w tym do danych dotyczących opon Goodyear i rozwiązań ZF Transics FMS, TX-Trailerfit oraz TX-Connect.

Aby dostarczyć zintegrowane rozwiązanie do zarządzania flotą i oponami, ZF i Goodyear będą w czasie rzeczywistym wykorzystywać dane generowane przez naczepy wszelkich producentów układów hamulcowych (Trailer Braking Systems) i czujniki opon. Pozwoli to operatorom flot i kierowcom uzyskać szeroki zakres przydatnych informacji i inteligentnych funkcji. Mają one umożliwić optymalizację wykorzystania czasu postoju, a jednocześnie unikanie wypadków drogowych i ograniczanie nieplanowanych przestojów. Nawiązana współpraca zapewni flotom połączone korzyści płynące zarówno z usług zarządzania flotą, jak i z portfolio marki Goodyear oferującej wysokowydajne opony do pojazdów użytkowych, wychodząc naprzeciw zapotrzebowaniu rynkowemu na bardziej otwarte i płynnie zintegrowane rozwiązania do zarządzania flotą.

Dzięki dostarczeniu zaawansowanych informacji na temat stanu technicznego opon i naczep, a także zapewnieniu ulepszonego monitorowania bezpieczeństwa kierowców współpraca między ZF a Goodyear pomoże również znacznie zmniejszyć liczbę incydentów drogowych na terenie Unii Europejskiej, szacowanych na około 200 tys. przypadków rocznie.

Wspieranie bardziej ekologicznej mobilności umożliwi optymalizację użytkowania pojazdów i niższe emisje. Partnerzy szacują, że współpraca może doprowadzić do redukcji emisji nawet o 2 tony CO₂ na przyczepę.



ALZURA.COM

TYRE 24[®]
INSIDE

Portal zakupowy

dla branży motoryzacyjnej

Szukamy
dostawców!

- ✓ Wiodąca platforma B2B handlu oponami, felgami i częściami zamiennymi
- ✓ Ponad 40.000 zarejestrowanych klientów w całej Europie
- ✓ 100.000 zamówień dziennie



Zostań dostawcą już teraz
i sprzedawaj w całej Europie

tyre24.alzura.com

Nexen w Volkswagencie Golfie i Seacie Leonie



Opona Nexen N'Fera Sport trafia na oryginalne wyposażenie Volkswagena Golfa ósmej generacji oraz Seata Leona czwartej generacji. Będzie montowana w rozmiarze 225/45R17 91W.

Mowa o bardzo popularnych modelach aut. VW Golf od momentu wprowadzenia na rynek w 1979 roku sprzedał się w ponad 35 milionach egzemplarzy, natomiast Seat Leon od uruchomienia sprzedaży w 1999 roku – w liczbie ponad 2 milionów egzemplarzy.

Nexen Tire podkreśla, że opona N'Fera Sport została zaprojektowana z myślą o europejskich pojazdach sportowych, zapewniając doskonałe osiągi i bezpieczeństwo podczas jazdy z dużą prędkością. „W szczególności produkt ten charakteryzuje się doskonałym prowadzeniem i krótką drogą hamowania, nawet podczas gwałtownych manewrów”, czytamy w informacji prasowej producenta.

Opona otrzymała szereg wyróżnień, w tym od czołowego niemieckiego magazynu motoryzacyjnego „Auto Club Europa (ACE) Lenkrad”, który ostatnio ocenił N'Fera Sport jako najlepszą w teście opon letnich.

Nexen Tire podkreśla, że kontynuuje działania mające na celu zwiększenie dostaw opon OE we wszystkich krajach Europy.

Flota jeszcze bardziej wydajna

Pro Check to usługa cyfrowego monitorowania opon opracowana po to, aby zapewnić flotom i pośrednikom łatwe i skuteczne zarządzanie oponami. Prometeon Tyre Group Polska zapowiedział jej wprowadzenie również w Polsce.

Kontrola i konserwacja to bardzo ważne aspekty umożliwiające lepsze wykorzystanie pełnej wydajności i trwałości opon. Jednak stałe monitorowanie ich ciśnienia i stanu wymaga czasochłonnych zabiegów i profesjonalnej pomocy. Powszechnie wiadomo, że niewłaściwe ciśnienie i zużyty bieżnik mogą mieć poważny wpływ na wydajność opon i bezpieczeństwo transportu.

Pro Check to idealne rozwiązanie zarówno dla nowoczesnych flot, jak i pośredników chcących zaoferować kompleksową obsługę. Dzięki szybkiej i łatwej kontroli oraz stałemu monitorowaniu nowa usługa dostarcza szczegółowych i interaktywnych informacji online zarówno o stanie pojazdu, jak i opon, umożliwiając jednocześnie prognozę demontażu, optymalne uzupełnianie zapasów oraz zarządzanie umowami na stawkę za kilometr.

Pro Check opiera się na trzech ważnych elementach:

- nowe i wydajne narzędzie kontrolne TAP200 firmy Bartec Auto ID – lidera w rozwoju i produkcji systemów monitorowania ciśnienia w oponach,
- bezpłatna, szybka i łatwa w obsłudze aplikacja, łącząca się przez Bluetooth z TAP200, dostępna zarówno na IOS, jak i Androida,
- nowa, otwarta, wydajna, kompleksowa, bezpieczna i niezwykle przyjazna dla użytkownika platforma internetowa z pełnym zestawem raportów, analiz i interaktywnych funkcji.

Pro Check jest już dostępny we Włoszech, Wielkiej Brytanii, Niemczech, Hiszpanii i w Polsce, a do innych krajów europejskich, Turcji i Brazylii trafi w przyszłym roku.



NEXEN NEXEN TIRE
we got you



Połączone dla osiągnięć

*Opracowane dla **Porsche Panamera***



N FERA Sport



NEXEN TIRE EUROPE s.r.o.

Bucharova 1314/8, 158 00 Praha 13,
Czech Republic

E-mail piotr.lukaszewicz@nexentire.com

www.nexentire.com/pl

Felga Wrath Wheels WF-14

Kolejna felga z serii WF, czyli brytyjskich felg aluminiowych wykonanych w technologii Flow Formed. Dzięki zastosowaniu tej metody są lżejsze i jednocześnie wytrzymalsze od powszechnie spotykanych odlewów niskociśnieniowych. WF-14 stanowi przykład najwyższej próby wzornictwa – oszczędna w stylu, ale o niezwyklej elegancji, będzie dobrze komponować się szczególnie ze średniej i wyższej klasy pojazdami. Właściciele różnych modeli Audi, BMW, Mercedesa, Škody, Tesli (modele S i X), a także Volkswagena powinni zwrócić uwagę na WF-14.

Felga dostępna jest w trzech wersjach kolorystycznych: BR (satynowy brąz), GR (grafit) i BLK (czarny połysk). Rozstawy otworów montażowych to 5×112 lub 5×120, średnice od 18 do 20 cali (przy czym kolory BR i GR oferowane są tylko w średnicy 19 cali). Wraz z felgami nabywca otrzymuje chromowane zawory, zestaw montażowy (śruby lub nakrętki) oraz pierścienie centrujące (o ile zachodzi konieczność ich zastosowania w danym pojeździe).



Więcej informacji na: felgeo.pl

Dodatkowa gwarancja na opony

Firma Nokian Tyres zaoferowała klientom z rynków Europy Środkowej specjalną gwarancję na opony klasy premium z wybranych serii.



Najnowsza gwarancja Nokian Tyres obowiązuje przez 24 miesiące od dnia zakupu nowego zestawu opon i oferuje różne korzyści. Aby ją uzyskać, wystarczy, że klient zarejestruje się w witrynie internetowej Nokian Tyres albo poprosi o to sprzedawcę. W razie uszkodzenia opony wskutek wypadku firma wymieni ją niezwłocznie i bezpłatnie.

Dodatkowa gwarancja dostępna jest dla wszystkich klientów, którzy zakupią pełny zestaw (lub co najmniej parę) opon jednego z wybranych modeli. W ramach gwarancji można wymienić każdą uszkodzoną oponę tylko raz, a opona na wymianę będzie w tym samym rozmiarze co oryginalna. Gwarancja nie obejmuje wymienionych opon ani wypadków spowodowanych celowo, wskutek nieumiejętnego obchodzenia się z ogumieniem lub podczas uprawiania sportów motorowych, a także opon używanych w pojazdach ratunkowych. Gwarancję tę mogą oferować wybrani sprzedawcy, dlatego warto sprawdzić jej dostępność z wyprzedzeniem.

Niektórzy klienci wybierają nowe opony na podstawie zaleceń uznanych specjalistów. Inni kupują online lub kierując się intuicją, dlatego czasami nowe opony nie do końca odpowiadają ich oczekiwaniom.

– Z uwagi na takie przypadki oferujemy dwutygodniową Gwarancję zadowolenia Nokian Tyres, dzięki której klient może łatwo zmienić zdanie w ciągu dwóch tygodni i wymienić bezpłatnie opony na lepiej dopasowany zestaw – mówi Martin Dražik, menedżer produktu na Europę w Nokian Tyres.

Gwarancja obejmuje tylko całe zestawy czterech opon wybranych modeli wskazanych w witrynie internetowej Nokian Tyres. Opony nie mogą wykazywać nadmiernego zużycia, a te na wymianę są w takim samym rozmiarze, co kupione pierwotnie. Zużycie można sprawdzić na podstawie wskaźnika DSI na wzorze opony, który musi mieć widoczną cyfrę 8. Klient musi także wypełnić formularz wymiany u swojego sprzedawcy.

Lista wszystkich modeli objętych poszczególnymi gwarancjami dostępna jest na witrynie internetowej Nokian Tyres, na której można znaleźć także rejestr sprzedawców.

Rośnie liczba wystawców wirtualnego CITEXPO

Ponad 170 wystawców i ponad 2600 produktów – tak wygląda wirtualna wersja międzynarodowych targów oponiarskich CITEXPO. Uruchomiona w marcu tego roku platforma CITEXPO Direct z każdym tygodniem zyskuje nowych uczestników.

Wersja online to oczywiście odpowiedź organizatorów na ograniczenia związane z pandemią. Wiosną tego roku komitet targów poinformował o odwołaniu edycji stacjonarnej w 2021 roku. Najbliższe targi w standardowej formule odbędą się w Szanghaju w roku przyszłym. Mówimy o wydarzeniu wybitnie międzynarodowym – biorą w nim udział przedstawiciele 120 państw. W oczekiwaniu na targi – warto skorzystać z możliwości CITEXPO Direct.

Ronal R64

Obręcz Ronal R64 dostępna jest teraz również w kolorze Jetblack. Ponadto można ją zamawiać w rozmiarze 16 cali ze wszystkimi trzema wariantami powierzchni.

Ronal R64 to mocna obręcz do małych samochodów ciężarowych zaprojektowana do znacznych obciążeń (do 1400 kg). Jej cechą szczególną jest przyciągające uwagę wzornictwo, ze specjalną strukturą obręczy. R64 przekonuje wyrazistym wyglądem, który tworzy harmonijną całość z dużymi pojazdami. Obręcz o pięciu ramionach jest jednocześnie bardzo wytrzymała, dzięki czemu idealnie nadaje się do lekkich pojazdów użytkowych, vanów i pojazdów terenowych o dużej masie.

Dotąd obręcz Ronal R64 dostępna była w rozmiarze 17 cali, z powierzchniami srebrną oraz Jetblack-mat-kopiiowany przód. Nowa wersja znajduje zastosowanie m.in. w VW T6/T7, Fordzie Transcie i Mercedesie Vito, może być również stosowana do Fiata Ducato, Citroëna Jumpera, Renault Traffic lub Opla Vivaro.



Do przyczep i nacze ciężarowych

EnduRace RT2 zapewnia doskonałe osiągi w każdych warunkach pogodowych, zmniejszony opór toczenia oraz zwiększoną trwałość i wytrzymałość – zapewnia Apollo Tyres Europe, producent tej nowej generacji opony do przyczep i nacze ciężarowych.



Następca modelu EnduRace RT stworzony został z myślą o zastosowaniach regionalnych, a przeznaczony jest do transportu średnio- i dalekodystansowego. Wprawdzie nowy model został zoptymalizowany przede wszystkim pod kątem niezrównanej przyczepności na mokrej nawierzchni i w warunkach zimowych, to charakteryzuje się również dobrymi osiągnięciami całorocznymi. Zapewnia także wysoką przyczepność na śniegu, o której świadczy symbol „alpejski”. Jak czytamy w materiałach prasowych, przyczepność ogólna w porównaniu z poprzednią generacją jest lepsza o 15%.

EnduRace RT2 charakteryzuje się też doskonałym wskaźnikiem trwałości, zwiększoną wytrzymałością oraz zmniejszonym oporem toczenia, co jest po części zasługą ulepszonej mieszanki bieżnika, która minimalizuje ścieranie i wytwarzanie ciepła. Zoptymalizowana osnowa o wysokiej wytrzymałości zapewnia również zwiększone możliwości w zakresie bieżnikowania, co jest bardzo istotnym czynnikiem dla wielu właścicieli flot samochodowych.

Zwiększona powierzchnia styku przekłada się na równomierne zużycie wzoru bieżnika, a przez to równomierny rozkład ciśnienia, co w jeszcze większym stopniu poprawia parametry trwałości i oporu toczenia. Wzmocniona osłona przyczynia się do poprawy trwałości, która jest o 170% większa, niż wymagają tego europejskie przepisy prawne, oraz do zwiększenia odporności na rozdarcia.

Oferta rozrosła się również o nowy model Apollo 315/80 R22.5 EnduRace RD2 do samochodów ciężarowych. Przeznaczona do transportu regionalnego opona wyposażona została w unikatowe żłobienie bieżnika, stworzone z zastosowaniem technologii ukrytych rowków HGTech z wielokrawędziowymi blokami w części skrajnej, co zapewnia doskonałą przyczepność na śniegu (o 140% większą niż wymagają tego standardy europejskie) i optymalne osiągi na śliskich nawierzchniach. Podobnie jak EnduRace RT, opona oznaczona jest symbolem „alpejskim”. Zwiększona trwałość bieżnika i przyczepność tej opony na oś napędzaną stworzonej z myślą o transporcie regionalnym zapewnią doskonałe osiągi i niezrównaną trakcję – cechy, do których użytkownicy pojazdów ciężarowych przykładają dużą wagę.



Będzie, będzie się działo

Grzegorz Krzyżanowski
prezes zarządu Stowarzyszenia

tekst: **Grzegorz Krzyżanowski** / zdjęcie: **SPIDFAIS**

Temat homologacji felg aluminiowych i stalowych staje się coraz gorętszy.

Jak już wcześniej pisałem, we wrześniu 2020 roku weszło w życie Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. Z naszego punktu widzenia istotny był artykuł 55 tego rozporządzenia, czyli: Wprowadzanie do obrotu i dopuszczanie części lub wyposażenia, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów.

Jako stowarzyszenie reprezentujące producentów i dystrybutorów części i wyposażenia, które podlegają temu rozporządzeniu, jesteśmy żywotnie zainteresowani planowanymi przez Transportowy Dozór Techniczny zmianami w nadzorze nad rynkiem tych produktów.

Przywołane rozporządzenie nakłada na państwa członkowskie UE obowiązek ustanowienia organów nadzoru rynku. Należy uznać, iż organy takie zostaną powołane do życia na mocy projektowanych przepisów krajowych. Europejskie rozporządzenie,

zastępujące dotychczasową Dyrektywę z 2017 roku, wprowadzane jest z automatu, bez potrzeby jego wdrażania. Jednakże nasze przepisy muszą zostać do niego dostosowane. Ustawa i rozporządzenie do starej dyrektywy muszą być zmienione. Niestety, do tej pory zmiany te nie zostały w Polsce wprowadzone.

W III kwartale 2021 roku rząd powinien przyjąć projekt ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. Opracowanie ustawy jest niezbędne do zapewnienia zgodności polskiego prawodawstwa z prawodawstwem unijnym. W innym razie będą nam groziły przewidziane prawem unijnym sankcje. W nowej ustawie mają zostać na nowo określone procedury homologacji tzw. typu UE, które wynikają z treści rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE.

W Polsce to właśnie Transportowy Dozór Techniczny w nowym akcie prawnym powinien być odpowiedzialny za kwestie homologacji. Legislatory powinni zająć się określeniem zasad wprowadzania do obrotu części mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym właśnie felg stalowych i aluminiowych. Nowe przepisy mają wejść w życie 1 stycznia 2022 roku. Zostało bardzo mało czasu, a o nowych przepisach na razie nie wiadomo prawie nic. Wydaje się oczywiste, że to właśnie Stowarzyszenie Producentów i Dystrybutorów Felg Aluminiowych i Stalowych byłoby najwłaściwszym ciałem wspierającym twórców nowych przepisów, w związku z czym w jego imieniu wyśtosowaliśmy pisma do Ministerstwa Rozwoju oraz TDT z prośbą o wyjaśnienia, ale na razie odpowiedzi nie ma.

OPONY LETNIE

NOWOŚĆ! *ULTRAC*



OPONY CAŁOROCZNE

NOWOŚĆ! *QUATAC*



OPONY ZIMOWE

NOWOŚĆ! *WINTRAC*



ULTRAC VORTI+



QUATAC PRO



WINTRAC PRO



VREDESTEIN TYRES

NASZE OPONY ZASŁUŻYŁY NA SWOJĄ REPUTACJĘ —



CIESZ SIĘ SEZONEM MOTOCYKLOWYM, ALE PAMIĘTAJ O OPONACH

Pierwsza połowa roku bardzo zła, kolejne kwartały coraz lepsze

tekst i zdjęcia: PZPO

Choć motocykle nie mogą mierzyć się z innymi pojazdami pod względem gabarytów, to mocy mają aż nadto. Wiele z nich wyposażonych jest w mocarne silniki, które są w stanie rozpędzić pojazd do dużych prędkości w astronomicznym tempie. By tak się stało, ich opony muszą charakteryzować się nie tylko przyczepnością, ale też dobrym odprowadzaniem wody, a przy tym powinny gwarantować odporność na uszkodzenia. Czy są takie gumy na rynku?

Są, ale nie wszystkie sprostają takim wyzwaniom. Opony są – zaraz po wale silnika – drugim najszybciej obracającym się elementem w motocyklu. Dodatkowo powierzchnia styku z podłożem to zaledwie wielkość dwóch dużych kurzych jaj, a więc niedużo. Nie ma zatem miejsca na błąd. Zły dobór ogumienia albo, co gorsza, zakup jego taniego lub używanego odpowiednika może się skończyć tragicznie!

– *W przeciwieństwie do samochodów, gdzie powierzchnia styku wszystkich opon to mniej więcej kartka A4, opony motocyklowe zapewniają przyczepność na przestrzeni porównywalnej z przekrojem dwóch kurzych jaj. Każdy kierowca powinien to sobie uświadomić, zanim za szybko wejdzie w zakręt* – tłumaczy Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO).

Renomowani producenci opon motocyklowych wiedzą, jak trudne zadania przed nimi stoją. Muszą opracowywać takie produkty, które będą w stanie zapewnić przyczepność oraz bezpieczeństwo przy uwzględnieniu różnego stylu jazdy i warunków,



Opona to coś więcej niż kółko z gumy. To jedyny system bezpieczeństwa motocykla, który ma styk z drogą. Budowa opony motocyklowej to nie tylko połączenie w całość kilku warstw komponentów. To także mieszanka gumowa bieżnika umiejętnie dobrana przez ekspertów, którzy latami pracują nad jej udoskonaleniem.



Piotr Sarnecki
dyrektor generalny PZPO

w jakich motocykl będzie się poruszał. Wiedzą o tym doświadczeni jeźdźcy, bo porządne opony i umiejętności nie raz uratowały ich z opresji. Temat opon jest szczególnie istotny w przypadku świeżych motocyklistów, którzy przesiedli się z aut na skutery i motocykle do 125 ccm, posiadając tylko prawo jazdy kat. B. W ich przypadku należy jasno i cierpliwie podkreślać: samochód i motocykl to dwa różne światy, różne nawyki i inny poziom przyczepności. A także skutki naszych błędów – błędna decyzja może kosztować życie. Także przy zakupie opon, nawet jeśli kupujecie tańszy sprzęt z budżetowym wyposażeniem i komponentami, w tym również oponami, to pamiętajcie, że...

Motocykl wymaga więcej!

Rynek ogumienia oferuje wiele produktów dedykowanych motocyklom. Wśród nich są oczywiście główne segmenty motocyklowe, m.in. do maszyn sportowo-turystycznych, hipersportowych, adventure, klasycznych, chopperów, skuterów i do jazdy enduro. Z racji tak dużego zróżnicowania bez specjalistycznej wiedzy trudno dobrać ogumienie do motocykla. Dlatego konieczne jest wsparcie fachowców. To oni doradzą i polecą produkty dopasowane do sprzętu, który posiadamy, i do tras, po których jeździmy.

– *Zły wybór wariantu opon do motocykla może być dużym błędem, który nie tylko popsuje przyjemność z jazdy, ale też będzie zagrażał naszemu zdrowiu i życiu. Trzymanie na winklach i odpowiednie odprowadzenie wody w deszczowy dzień to podstawa naszego bezpieczeństwa. Wybór markowych produktów jest wyznacznikiem dobrych parametrów. Zwłaszcza gdy mówimy o podróżowaniu motocyklem, gdy jesteśmy niechronio-*

nymi użytkownikami ruchu, a wszystko zależy od nas i maszyny, która postawiona na złej jakości oponach zawiedzie nas w najmniej oczekiwanym momencie – podkreśla Piotr Sarnecki.

Niestety, w wielu przypadkach kierowcy za nic mają rady ekspertów czy wytyczne producentów. Zamieniają w motocyklach uniwersalnych (szosowo-terenowych) opony na bardziej terenowe, które nie tylko gorzej sprawdzają się na szosie (większa możliwość poślizgu), ale też posiadają mniejsze indeksy prędkości, o czym podczas codziennej eksploatacji łatwo zapomnieć. Nie lepiej jest w przypadku indeksu obciążenia. Turystyczne odmiany jednośladów w wielu sytuacjach są przeciążone, co wpływa na zwiększone ryzyko przebiccia gumy oraz utraty panowania nad pojazdem.

– *Opona to coś więcej niż kółko z gumy. To jedyny system bezpieczeństwa motocykla, który ma styk z drogą. Budowa opony motocyklowej to nie tylko połączenie w całość kilku warstw komponentów. To także mieszanka gumowa bieżnika umiejętnie dobrana przez ekspertów, którzy latami pracują nad jej udoskonaleniem. Parametry są tak dobierane, aby mieć pewność, że przy odpowiedniej eksploatacji nic nie powinno się stać. Świadomość i bezpieczeństwo to kwestie, na które warto wydać nieco więcej – apeluje Piotr Sarnecki.*

Tańsze nie oznacza lepsze

Wybór sprzętu to nie lada wyzwanie. Jak w przypadku samochodów, także tu trzeba zdecydować się na model, moc, akcesoria dodatkowe i kolor. Jednak w tym rozważaniu zapomina się o oponach. Po co się nad nimi rozwodzić, skoro niemal standardem jest ABS? Takie myślenie to poważny błąd.

Fabrycznie nowa opona to gwarancja jakości. Dosłownie! W markowych oponach każdy kord opasania został sprawdzony za pomocą promieni rentgenowskich, czy odpowiednio się ułożył i czy warstwy wewnętrzne są równomierne. A używane? To jak kupowanie kota w worku. Możemy ją ocenić pod względem wizualnym, ale nie jesteśmy w stanie stwierdzić, czy nie ma uszkodzenia wewnętrznego, powstałego np. przez wjechanie w dziurę czy jazdę na zbyt niskim ciśnieniu.

– *Uwierzycie na słowo, że używana opona jest idealna i jeżdżono na niej tylko w niedzielę do kościoła? To przecież absurd. Niewidoczne uszkodzenia wewnętrzne mogą doprowadzić do śmiertelnego wypadku, w którym zginie nie tylko kierowca, ale może też zabić innych. Przez co? Oszczędność? Na życiu nie wolno oszczędzać!* – ostrzega Piotr Sarnecki.

Rozmiar i ciśnienie

Każdy motocykl ma jasno określone parametry ogumienia, jakie jest przeznaczone dla danego sprzętu. Dopasowane jest do jego masy, wymiarów czy mocy. Producent po licznych testach oraz procesie homologacji dostosował je tak, aby było optymalne pod każdym względem. Poprawianie fabryki w 90% przypadków się nie sprawdza. Dlatego rozmyślając o zakupie opon do motocykla, trzeba przeczytać instrukcję i zapoznać się z zaleceniami producenta. Odstępstwo od tej zasady nie spowoduje, że motocykl będzie lepiej jeździł i trzymał się drogi.

To nie jedyne sprawy, na jakie powinniśmy zwrócić uwagę podczas czytania instrukcji. Równie ważną kwestią co parametry ogumienia są zalecane ciśnienia, które są rozróżniane na przednie i tylne koło. Rutyną jest, że kierowcy motocykli (zwłaszcza jeśli na co dzień jeżdżą autami) nie dbają o jego odpowiedni stan. Trzeba jasno podkreślić – jazda na zbyt niskim lub zbyt wysokim ciśnieniu w motocyklu grozi wypadkiem, a nawet śmiercią. Odpowiednie ciśnienie w oponie wpływa na wielkość powierzchni styku z drogą, temperaturę warstw wewnętrznych opony czy efektywność wykorzystania technologii producenta w zakresie np. różnych profili mieszanki gumowej na różnych częściach czoła opony. Ponadto odpowiedni poziom ciśnienia wydłuża trwałość opon. Dlatego ciśnienie w kołach sprawdzamy co 2 tygodnie na zimnych oponach, zanim ruszymy w trasę.

– *Podczas doboru ciśnienia trzeba kierować się wiedzą i rozumem, a nie plotkami z torów wyścigowych. Zbyt małe spowoduje szybkie przegrzewanie warstw wewnętrznych opony, które może doprowadzić do jej rozerwania w czasie jazdy. Za duże natomiast oznacza zbyt mały punkt styku z drogą i kłopoty z utrzymaniem na zakrętach. Jedynie zawodnicy jeżdżący na torach, na specjalnych wyczynowych oponach, mogą eksperymentować z ciśnieniem. Wszystkim pozostałym polecam stosowanie się do instrukcji obsługi* – dodaje Piotr Sarnecki.

O czym pamiętać?







Technologia wytwarzania opon znacznie ewoluowała na przestrzeni ostatnich dekad. Nie trzeba już przemywać ogumienia rozpuszczalnikiem, aby zmyć warstwę zabezpieczającą. Wystarczy przejechać dosłownie kilka kilometrów i zostanie zdarta. To, o czym należy pamiętać, to ułożenie opon do motocykla i kierowcy. Z tego względu powinno się zachować większą ostrożność przez pierwsze 200-300 km oraz stosować zasadę stopniowego zwiększania wychyłu w zakręcie. Dodatkowo przed sezonem obowiązkowo trzeba koło wyważyć! Różnica 100 gramów może odbić się diametralnie na jakości naszej przyjemności z pokonywania kolejnych kilometrów z wiatrem na kas(r)ku.





DOŁĄCZ DO SIECI DRIVER I ROZWIŃ Z NAMI SWÓJ SERWIS

ZYSKAJ:

-  Wiedzę i doświadczenie ponad 1000 europejskich serwisów
-  Przemyślaną strategię rozwoju punktu sprzedaży
-  Promocję firmy na arenie lokalnej i krajowej
-  Rozpoznawalną identyfikację wizualną
-  Szkolenia branżowe oraz produktowe
-  Wsparcie techniczne Pirelli & Driver
-  Udział w rynku flotowym

POROZMAWIAJMY O WSPÓŁPRACY
Wyślij wiadomość na info@driver.pl

DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ NA
www.driver.pl

driver
OPONY I SERWIS



Wrzesień we Frankfurcie

Pierwsze targi po przerwie

– *Nie ma limitów dla liczby gości czy wystawców. Czekamy na wszystkich chętnych. Mamy do dyspozycji duże przestrzenie, więc będzie bezpiecznie* – zachęcają organizatorzy targów Automechanika Frankfurt. Jak informowaliśmy, wracają targi w formie stacjonarnej. Odbędą się na terenie Messe Frankfurt 14-16 września. Równoległe trwać będzie wersja internetowa tego wydarzenia.

tekst: **Redakcja** / zdjęcia: **Przedstawicielstwo Targów Frankfurt w Polsce**

– *Targi hybrydowe to bez wątpienia przyszłość tej branży* – mówił podczas konferencji prasowej przed targami Michael Johannes z Messe Frankfurt.

Co ważne, 75% wystawców, którzy potwierdzili już swój udział w targach, zamierza we Frankfurcie wystawić się w formie stacjonarnej. To z jednej strony dowód na duże zapotrzebowanie na osobistą interakcję, ale też bardzo dobra wiadomość, bo wystawcy będą dostępni dla wszystkich gości – tych wirtualnych i tych na miejscu.

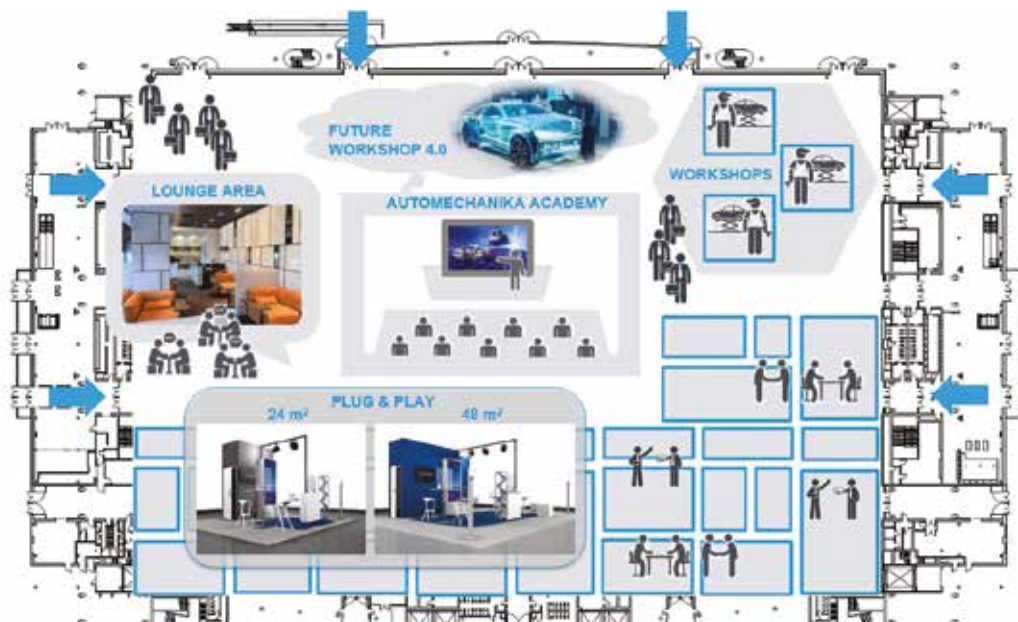
– *Targi w Szanghaju potwierdziły, że to właściwy kierunek* – dodaje Johannes. Przypomnijmy, że w Automechanice w Szanghaju wzięło udział łącznie 80 tysięcy osób, wizyt online przez platformę AMS Live odnotowano 578 tysięcy z 150 krajów i regionów. – *Przyszłość targów branżowych nie sprowadza się tylko do liczby metrów kwadratowych powierzchni, ważna jest ostateczna liczba zaangażowanych osób i firm. To nasze zadanie, by w dobie tak zmieniającego się marketingu dawać możliwość przepływu informacji i wiedzy między graczami na rynku* – dodaje Michael Johannes.

Udane targi w Szanghaju pozwalają bardzo optymistycznie patrzeć na wrzesień we Frankfurcie. Sprzedaż przestrzeni targowej trwa. Wystawcy mają do wyboru dwie opcje – stoiska w rozmiarach 24 lub 48 metrów kwadratowych, co ważne – z pełnym wyposażeniem, takim jak meble, ekrany TV, łącze internetowe, oraz usługą sprzątania. – *W Europie podróże są już łatwiejsze, dlatego bardzo chcemy spotkać się stacjonarnie* – podkreśla Olaf Mußhoff, dyrektor Automechaniki we

Frankfurcie. – *Trudno dziś oszacować liczbę gości czy maksymalną liczbę wystawców tego wydarzenia. Zdajemy sobie sprawę, że w czasach pandemicznych procesy decyzyjne trwają dłużej niż zwykle. Każdy z nas obawia się też nowych restrykcji. Wiemy, że wielu wystawców i gości będzie czekać z decyzją do ostatniej chwili.*

Jakie są aktualne problemy i trendy na rynku wtórnym? Jakie są wyzwania dla warsztatów samochodowych, np. w związku z szybkim wzrostem popularności alternatywnych systemów napędowych? Na te i wiele innych pytań uczestnicy targów znajdą odpowiedzi na stoiskach wystawców, ale też w trakcie licznych paneli dyskusyjnych.

Jak to na Automechanikach zwykle bywa, wystawcy zaprezentują się w siedmiu grupach tematycznych. Będą to części zamienne, systemy elektroniczne i elektryczne, wyposażenie warsztatów samochodowych, akcesoria samochodowe i tuning, projektowanie i zarządzanie salonami sprzedaży i warsztatami; myjnię i produkty do pielęgnacji auta oraz renowacja aut. Będą też sekcje poświęcone paliwom alternatywnym, renowacji samochodów, branży blacharskiej i lakierniczej oraz, podobnie jak w poprzedniej edycji, specjalna sekcja dla przemysłu oponiarskiego. Nowością jest to, że Automechanika odbędzie się w tym samym czasie co Hypermotion – targi branży logistycznej – w Centrum Wystawowym we Frankfurcie. Dzięki temu branża motoryzacyjna będzie mogła skorzystać z doświadczeń np. w zakresie prężnych łańcuchów dostaw, zarządzania flotą oraz systemów IoT.



Odbędą się również liczne pokazy napraw powypadkowych na żywo. Każdy, kto prowadzi warsztat samochodowy, będzie szczególnie zainteresowany Schadentalk (dyskusje o usterkach pojazdów), a także szeregiem rozmów i dyskusji panelowych na temat codziennej działalności warsztatu samochodowego. W czasach zmian klimatycznych i szczególnej dbałości o ochronę środowiska temat regeneracji, która w tym roku debiutuje na Automechanice Frankfurt, staje się coraz bardziej aktualny.

Będzie też specjalny panel poświęcony tematyce druku 3D, który na razie wykorzystywany jest głównie w przemyśle, ale kto wie, czy w przyszłości takie drukarki nie zdomowią się w warsztatach? Może mechanicy będą w stanie zamiast zamawiać i czekać na dostawę, drukować części zamienne? Ta mocno futu-

rystyczna wizja będzie jednym z tematów paneli dyskusyjnych. Teren zewnętrzny przed targami będzie areną Parku Mobilności, gdzie pojawią się ekspozycje związane głównie z elektromobilnością.

2021/2022

Podczas konferencji zapowiadającej wrześniowe wydarzenie przedstawiciele Targów Frankfurt zaprezentowali też kalendarz najbliższych wydarzeń. Jeszcze w tym roku, poza Frankfurt, odbędą się targi Automechanika w Moskwie (jubileuszowa, 25. edycja – 23-26 sierpnia), w listopadzie w Sztambule i Szanghaju, a w grudniu w Dubaju.

Więcej informacji:
www.targifrankfurt.pl



BEZPIECZEŃSTWO NAPĘDZA NASZE DZIAŁANIA

tekst: **Redakcja** / zdjęcia: **Continental**

Rozmawiamy z **Piotrem Snakowskim**, head of marketing department w Continental Opony Polska.

Polska od lat zajmuje wysokie miejsca w rankingu państw Unii Europejskich z najwyższymi liczbami wypadków drogowych. Z czego to wynika?

Przyczyn wypadków drogowych w Polsce jest wiele, ale niestety tą główną wciąż jest niedostosowanie prędkości do warunków drogowych i sytuacji. Polacy nagminnie przekraczają prędkość, spiesząc się, często wyprzedzają na drogach jednopasmowych czy bez pobocza, nie udzielają pierwszeństwa. Niestety, najwięcej wypadków zdarza się w dobrych warunkach pogodowych, a w przypadku wypadków z udziałem pieszych – w miejscach oznakowanych. Świadczy to o brawurze kierowców. Co ciekawe, różnice w stylu jazdy widać za granicą. Polacy szybko dostosowują się do jazdy w innych krajach, gdzie obowiązuje inna kultura i często wyższe konsekwencje za wykroczenia – być może skłania nas to do poruszania się zgodnie z przepisami.

Od końca XX wieku w Polsce systematycznie rośnie liczba zarejestrowanych pojazdów, co przyczynia się do intensyfikacji ruchu drogowego. Nie bez wpływu pozostaje również położenie kraju – usytuowanie na szlaku transportowym wschód – zachód sprawia, że ruch tranzytowy jest duży. Cały czas – w porównaniu z zachodnią Europą – brakuje dróg ekspresowych i autostrad. Na szczęście jakość dróg w Polsce konsekwentnie się poprawia, podobnie jest z samochodami. Marki coraz bardziej stawiają na bezpieczeństwo, najnowocześniejsze rozwiązania w tym zakresie stają się standardem wyposażenia. Natomiast to kierowcy powinni pamiętać o dostosowaniu prędkości i stylu jazdy do warunków, dopiero wtedy statystyki mogą się poprawić.

Jeśli zagłębimy się w szczegółowe statystyki, zobaczymy, że nie tylko liczba wypadków jest duża, ale też ich skutki są poważne. W minionym roku w 23 tysiącach wypadków zginęło prawie 2,5 tysiąca osób, ponad 26 tysięcy zostało rannych. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych – 9,6 na 100 wypadków – jest najwyższy w Unii Europejskiej. Rozmiar szkód zależy też od parku samochodowego danego kraju, wieku pojazdów, użytkowanych technologii, także stosowanych opon i wiedzy w tym temacie. Jak w tym aspekcie wypada Polska na tle Europy?

Polska pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego wypada bardzo słabo. Co prawda, pandemia przyczyniła się do poprawy statystyk wypadków drogowych, jednak dane wciąż są porażające – plasujemy się w niechlubnej pierwszej trójce w Unii Europejskiej, razem z Rumunią i Bułgarią, jeśli chodzi o liczbę zgłoszonych wypadków drogowych. Konieczne jest prowadzenie konsekwentnych działań edukacyjnych.

W Unii Europejskiej w pierwszym kwartale 2021 r. zarejestrowano 2,5 mln nowych samochodów, z czego w Polsce prawie 118 tys. Faktem jest, że wciąż jeździmy starszymi pojazdami niż np. w krajach zachodnich, co również może wpływać na statystyki wypadkowe. Średni wiek samochodu w Polsce to około 12,5 roku, natomiast 25% spośród poruszających się po naszych drogach to pojazdy z ponad 15-letnim stażem. Warto zwrócić uwagę, że nie są to pojazdy z dostępnymi dzisiaj systemami bezpieczeństwa, takimi jak asystent pasa ruchu, monitoring martwego pola czy systemy wspomagania hamowania awaryjnego. Cały

czas sprowadzamy auta używane, około 60% z nich to pojazdy mające więcej niż 10 lat, tu niewiele się zmienia. Rośnie natomiast sprzedaż nowych samochodów i to jest dobry prognostyk na poprawę bezpieczeństwa w dłuższym okresie.

W przypadku opon warto kupować te od sprawdzonych producentów. Continental daje 7 lat gwarancji od chwili zakupu, o ile opony zostały zakupione jako nowe, i 10 lat od daty produkcji. Rekomendujemy regularne sprawdzanie stanu ogumienia, ciśnienia i głębokości bieżnika. Dzięki temu będziemy mieli pewność, że opony, z których korzystamy, są bezpieczne. Wybierając ogumienie, warto zapoznać się z etykietami, będącymi wyznacznikiem jego jakości według norm Unii Europejskiej. Od maja tego roku obowiązuje nowy wzór etykiety, zawierający więcej informacji na temat wybranych właściwości ogumienia. Wprowadzono też bardziej czytelną klasyfikację skuteczności hamowania na mokrej nawierzchni, która jest jednym z kluczowych parametrów decydujących o poziomie bezpieczeństwa.

Nie po raz pierwszy Continental bierze udział w działaniach czy kampaniach związanych z bezpieczeństwem drogowym. Skąd taka decyzja?

Continental jest nie tylko producentem opon, ale również globalnym dostawcą rozwiązań i technologii dla motoryzacji. Bezpieczeństwo od początku było tym, co napędzało nasze działania. Dzięki stałemu doskonaleniu produkowanych przez nas komponentów i systemów dążymy do realizacji Wizji Zero, która zakłada całkowite wyeliminowanie poszkodowanych w wypadkach drogowych w przyszłości. Naturalnym krokiem jest więc dla nas





realizacja takich kampanii jak „Pokolenie ZERO”, prezentującej ambitny cel świata bez wypadków, czy partnerstwo w programie szkoleń bezpiecznej jazdy Mercedes-Benz Safety Experience. Od 2017 r. Continental jest też członkiem Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego.

Najnowsza kampania Continental nosi hasło „Razem nam po drodze z pomaganiem”. To duży i bardzo interesujący projekt. Czy zechce Pan go przybliżyć?

Organizujemy akcję społeczną „Razem nam po drodze z pomaganiem”, która odpowiada na realny problem w Polsce i jest spójna z naszymi założeniami w zakresie zapewniania bezpieczeństwa. Jest to kontynuacja wcześniejszych działań edukacyjnych, ale poszerzona o element większego zaangażowania społecznego.

W Polsce mamy ponad 400 tys. kilometrów dróg. Każdego dnia poruszają się po nich kierowcy, rowerzyści, a poboczami piesi. Celem akcji jest zwrócenie uwagi na to, że droga należy do wszystkich uprawnionych jej uczestników. Chcemy zaangażować społeczność we wspólną akcję pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych. Jest to też doskonała motywacja dla jej uczestników do powrotu do aktywności ruchowych i społecznych po długim okresie izolacji związanym z pandemią. Wystarczy zainstalować aplikację Activey na smartfonie i dołączyć do naszej misji, by realizować kolejne wyzwania i zbierać kilometry, które zostaną zamienione na darowiznę dla Fundacji Moc Pomocy. Do naszej akcji dołączyły gwiazdy ze świata sportu: Gosia Rdest, Cezary Zamana oraz bracia Szymon i Dawid Godziekowie. Jestem przekonany, że gdy będą rejestrować swoje aktywności na rzecz fundacji, staną się inspiracją dla innych użytkowników. Co najmniej milion kilometrów przebytych przez uczestników zagwarantuje osiągnięcie celu finansowego. Choć liczba wydaje się ogromna, jesteśmy zdeterminowani, aby ją osiągnąć najszybciej, jak to możliwe.

Ważne jest to, że efekt projektu będzie związany bezpośrednio z aktywnością fizyczną Polaków. Ten projekt trwa od połowy maja. Jak dużym zainteresowaniem się cieszy? Z ciekawością śledzimy postępy projektu i na chwilę obecną jesteśmy bardzo zadowoleni z rezultatów. Uczestnicy, którzy

biorą czynny udział w akcji, zebrali w 4 tygodnie ponad 450 tys. km. Liczba użytkowników stale rośnie, również dzięki pomocy naszych ambasadorów. Jesteśmy przekonani, że uda nam się zbierać pełną kwotę jeszcze przed zakończeniem akcji w połowie sierpnia.

31 tys. zarejestrowanych aktywności, blisko 71 tys. km przebytych na nogach i ponad 370 tys. na kołach robi na nas, jako organizatorach, ogromne wrażenie. W tej chwili wspólnie zrealizowaliśmy 33% celu. Do połowy sierpnia liczymy na 1,5 mln km, co pozwoli przekazać nam 100% zaplanowanej kwoty.

Continental świętuje w tym roku duży jubileusz – 150-lecie istnienia, a polski oddział 25-lecie. Powszechnie kojarzona z produkcją opon premium firma jest znana z aktywności na różnych polach. Wyraźnie widać, że edukacja kierowców, o której rozmawialiśmy, jest dla niej ważna. Jak oceniają Państwo minione 25 lat działalności? Co udało się osiągnąć, jakie są plany na kolejne ćwierćwiecze?

150-lecie działalności Continental na świecie i 25-lecie w Polsce to doskonała okazja nie tylko do podsumowań, ale także do wyznaczenia sobie celów na przyszłość. Nasza firma od lat zwraca szczególną uwagę na bezpieczeństwo – konsekwentnie pracujemy nad rozwiązaniami, które służą jego poprawie. Jeśli myślimy w przyszłości o autonomicznej jeździe, opracowywane przez nas rozwiązania dla branży muszą być niezawodne.

Niezwykle istotną kwestią jest także dbanie o zrównoważony rozwój. Odgrywał on ważną rolę w całej historii Continental, a teraz jest też integralną częścią „Wizji 2030”, naszego strategicznego programu. Chcemy być wiodącym producentem w branży oponiarskiej w zakresie odpowiedzialności społecznej i ekologicznej. Właśnie dlatego podejmujemy działania, by m.in. ograniczyć negatywne oddziaływanie pojazdów na otoczenie. Celem jest osiągnięcie zerowej emisji do 2050 roku. Dążymy do efektywnego wykorzystywania wody i energii w trakcie realizacji naszych procesów. Inwestujemy w badania i nowe technologie, by w przyszłości opony stały się bardziej energooszczędne i przyjazne środowisku. Stale poszukujemy alternatywnych materiałów. Już teraz pozyskujemy kauczuk naturalny z mniszka lekarskiego w ramach wyjątkowego projektu Taraxagum.

Wspieramy również rozwiązania w zakresie elektromobilności. Obecnie opony Continental mają homologację dla ośmiu z piętnastu najpopularniejszych w Europie elektrycznych samochodów osobowych i dostawczych. Rewolucja w przemyśle motoryzacyjnym postępuje bardzo dynamicznie, jako firma technologiczna skupiamy się na tym, by zapewnić bezemisyjną przyszłość. Efektem naszych działań jest m.in. opona EcoContact 6, w której zastosowaliśmy Green Chili 2.0, specjalną mieszankę kauczuku naturalnego i innych komponentów. Wpływa ona na niższe opory toczenia, a tym samym mniejsze zużycie energii i mniejszy ślad węglowy. W planach mamy nie tylko doskonalenie oferowanych produktów pod kątem bezpieczeństwa i komfortu, ale również wprowadzanie na rynek rozwiązań, które zapewnią troskę o środowisko.

Dziękujemy za rozmowę.

300 tysięcy opon sprzedanych rocznie w Polsce

Dobre czasy Triangle Tyre

– Rozpoczęta 4 lata temu praca związana ze zdobywaniem europejskiego rynku przynosi efekty – podkreślają w rozmowie ze „Światem Opon” Mirco Spiniella oraz Marian Gabris, europejscy przedstawiciele Triangle Tyre. Ten chiński producent opon co roku notuje wzrosty zamówień ze Starego Kontynentu.

tekst: Redakcja / zdjęcia: Triangle Tyre

Jaki dla firmy Triangle Tyre był sezon zimowy 2020/2021? Czy w ofercie pojawiły się nowości? Jakie opinie otrzymaniaście z rynku?

Mirco Spiniella: Sezon zimowy 20/21 był bardzo dobry dla Triangle w Europie. Wszyscy europejscy importerzy złożyli duże zamówienia, wykazując stały wzrost w porównaniu z poprzednim sezonem. Opinie rynkowe na temat jakości i wydajności były bardzo dobre, a zaufanie do marki jest na wysokim poziomie.

Mieliśmy ważne dla nas nowości w asortymencie. Wprowadziliśmy oponę Triangle WinterX TW401 w początkowej gamie ponad 35 rozmiarów. WinterX to kierunkowy bieżnik, który zastąpił poprzednika Triangle Snowlion TR777. Ponadto kontynuowaliśmy rozwój ważnej serii Triangle Snowlink PL02. PL02 jest naszym zimowym produktem UHP i ma asymetryczny wzór bieżnika. Wprowadziliśmy ważne rozszerzenie asortymentu o 21 rozmiarów: od 17 do 20 cali. Pierwsze opinie na temat nowo wprowadzonego produktu i rozmiarów są bardzo pozytywne.

Obecnie wysyłamy opony zimowe zamówione przez naszych klientów na sezon 21/22 i ponownie obserwujemy wzrost wolumenu, co świadczy o bardzo dużym uznaniu, jakim darzy nas rynek.

Jak wygląda Państwa oferta opon do samochodów osobowych? Które produkty sprzedają się najlepiej?

Mirco Spiniella: 4 lata temu rozpoczęliśmy projekt Triangle European. Równoległe z rozwojem handlowym w regionie pracowaliśmy nad rozwojem produktu, dostosowaniem go do europejskich potrzeb i oczekiwań. Stale zasilamy nasz dział badawczo-rozwojowy w Chinach prośbami o rozwój asortymentu, zgodnie z naszym doświadczeniem i informacjami, które otrzymaliśmy od partnerów. Partnerstwo z importerami jest dla nas niezwykle ważne, a ich wskazówki dotyczące potrzeb po stronie



Mirco Spiniella
Triangle Tyre



Marian Gabris
Triangle Tyre

produktu – kluczowe. Nasza oferta opon konsumenckich (letnich, zimowych i całorocznych) składa się obecnie z 22 linii produktowych obejmujących ponad 600 pozycji. Najlepiej sprzedające się opony letnie to SporteX TH201 (nasz flagowy produkt klasy UHP, przeznaczony zarówno do samochodów osobowych, jak i SUV-ów), AdvanteX TC101 (bardzo dobra opona turystyczna) oraz bardzo nowoczesna opona AdvanteX SUV TR259, przeznaczona do samochodów typu SUV.

Oprócz tego mamy też mocną pozycję w segmencie opon 4x4, oferując AgileX A/T (w gamie 46 rozmiarów) oraz GripX M/T, bardzo wytrzymałą oponę do ekstremalnych zastosowań terenowych.

Zimowe bestsellery to bez wątpienia WinterX TW401 i Snowlink PL02, również opona VAN LL01 jest bardzo ceniona przez naszych klientów. W segmencie zimowym bardzo ważne są dla nas również opony, które zostały opracowane specjalnie na rynki skandynawskie: Snowlink PL01 oraz zupełnie nowa IcelynX TI501, opona nowej generacji z możliwością kolcowania, która jest w stanie zaoferować wyjątkowo dobre osiągi w najbardziej wymagających warunkach zimowych.

I wreszcie SeasonX TA01, nasz całoroczny produkt przeznaczony zarówno do samochodów osobowych, jak i SUV-ów, składający się obecnie z 49 pozycji.

Kontynuujemy pracę nad stroną produktową, zarówno rozszerzając gamę istniejących, jak i przygotowując nowe produkty. Przygotowujemy rozszerzenie dla naszych produktów całorocznych i letnich.

Jak ocenia Pan pozycję firmy w Europie Środkowej i Polsce?

Marian Gabris: Praca, którą rozpoczęliśmy na początku projektu, a która koncentrowała się na poszukiwaniu profesjonalnych i lojalnych partnerów do współpracy, przynosi oczekiwane efekty.

W większości krajów Europy Środkowej nasi importerzy są bardzo zadowoleni z partnerstwa i stale się rozwijają, pomimo bardzo trudnej sytuacji związanej z ostatnim wzrostem cen frachtu.

Polska jest bardzo specyficznym przypadkiem, ponieważ jest jednym z niewielu krajów, w których współpracujemy z więcej niż jednym importerem. Partnerzy w Polsce korzystają z różnych kanałów, co pozwala nam maksymalizować wolumeny, unikając



SeasonX



Agile X AT

ostrej walki między hurtownikami. W 2020 roku sprzedaliśmy tutaj ponad 300 tys. opon (w naszych dwóch markach Triangle i Diamondback), prawie podwajając wolumeny z 2019 roku. W Europie Środkowej bardzo ważne są dla nas również Węgry, Rumunia, Serbia, Bośnia i Chorwacja.

Czy zauważa Pan rosnącą świadomość konsumentów na temat produktów Triangle w tej części świata?

Marian Gabris: Informacje zwrotne, które otrzymujemy od naszych importerów, oraz fakt, że stale rośniemy w każdym kraju, w którym wprowadzamy nasze marki na rynek, są najlepszym dowodem uznania, jaki otrzymujemy od rynku. Zawsze trudno mówić o świadomości konsumentów w przypadku produktów budżetowych o wysokiej jakości, ale możemy stwierdzić, że jesteśmy na dobrej drodze, a wysoka jakość i wydajność to sposób na zbudowanie doskonałej reputacji marki. Wprowadzenie gwarancji kon-

sumenckiej na opony PCR również przyczyniło się do dalszego wzrostu świadomości marki.

W jaki sposób starają się Państwo dotrzeć do nowych klientów w Europie?

Mirco Spiniella: Zawsze jesteśmy otwarci na rozmowy z ewentualnymi nowymi partnerami, ale priorytetem jest dla nas respektowanie umów, które posiadamy, i rozwój we współpracy z lojalnymi partnerami. Mamy jeszcze kilka krajów do obsłużenia, dlatego zawsze szukamy możliwości.

W tym biznesie najważniejsze są dobra reputacja i osobiste kontakty biznesowe, to droga, która pozwala nam nawiązać kontakt z potencjalnymi nowymi klientami w Europie.

Dziękujemy za rozmowę.



Grip X MT

REKLAMA



Początek testów w nowym centrum

Firma Nokian Tyres rozpoczęła testowanie opon w swoim nowym ośrodku w Santa Cruz de la Zarza w Hiszpanii. Wykorzystuje się tam aż 10 torów, a klejnotem w koronie centrum jest 7-kilometrowa owalna trasa otaczająca cały teren i umożliwiająca badania przy prędkościach ok. 300 km/h.

tekst i zdjęcia: **Nokian Tyres**

– *Wszystkie nasze ośrodki testowe stanowią inwestycję w innowacyjność, a rozszerzenie działalności badawczej jest dla nas dużym i ważnym krokiem. Wszechstronne tory i nowoczesne wyposażenie hiszpańskiego centrum umożliwiają sprawdzanie opon na nawierzchni mokrej i suchej, aby ani ulewy, ani upały nie były dla kierowców nieprzyjemną niespodzianką. Hiszpański ośrodek testowy w połączeniu z naszym zimowym ośrodkiem w Ivalo w Laponii gwarantują możliwość badań na najwyższym poziomie – podkreśla Olli Seppälä, dyrektor ds. badań i rozwoju.*

Dzięki temu najnowocześniejszemu ośrodkowi firma może przyspieszać rozwój produktów i umacniać się na pozycji producenta opon klasy premium.

– *Teraz możemy testować opony we własnych ośrodkach we wszystkich warunkach, do których przeznaczone są nasze produkty. To dla nas wielka przewaga konkurencyjna, szczególnie w kontekście produktów opracowywanych na rynek Europy Środkowej, a także dla klientów północnoamerykańskich – dodaje Seppälä.*



– Całe to przedsięwzięcie wymagało długotrwałej koncentracji, a także pasji, aspiracji i profesjonalizmu, dzięki którym marzenie stało się rzeczywistością – chwali zespół Nokian Tyres Jukka Kasi.



Nowy ośrodek testowy zyskał już sobie przydomek Hakka Ring. W ramach wewnętrznego konkursu pracownicy Nokian Tyres zaproponowali około 150 nazw. Zwyciężyła Hakka Ring nawiązująca do znanych marek opon Nokian Tyres Hakka i Hakkapeliitta, a także do najsłynniejszych torów na świecie nazywanych „ring”.

Budowa ośrodka rozpoczęła się w 2018 roku. Ze względu na pandemię Covid-19 prace na krótko wstrzymano, ale po ustabilizowaniu się sytuacji i zastosowaniu niezbędnych środków ostrożności zostały wznowione. Inwestycja ta jest ważnym elementem rozwoju Nokian Tyres.

– Podobne ośrodki testowe buduje się rzadko, a światowej klasy warunki testowe zwiększają naszą wiarygodność jako producenta opon premium – zaznacza Jukka Kasi, starszy wiceprezes ds. produktów i innowacji.

Wszystkie tory ośrodka zostały już wykończone, trwa rekrutacja personelu. Gotowe do użytku jest również centrum dla gości znajdujące się pośrodku obiektu.

Informacje o hiszpańskim ośrodku testowym Nokian Tyres:

- Obiekt umożliwi badanie opon letnich, całorocznych i zimowych przez cały rok.
- Na 300-hektarowym terenie znajduje się kilka torów testowych do prób opon na nawierzchni suchej i mokrej, a także owalny tor do szybkiej jazdy z prędkością do 300 km/h.
- W ośrodku wykorzystano wiele technologii przyjaznych dla środowiska, takich jak ponad 1000 paneli słonecznych, recykling wody i białe dachy.
- Nokian Tyres prowadzi też w okolicy badania nad nowymi materiałami pochodzenia biologicznego, aby produkować jeszcze bardziej ekologiczne opony.
- Obiekt w Hiszpanii jest trzecim ośrodkiem testowym firmy. Stanowi dopełnienie dotychczasowej sieci testowania opon, która obejmuje 700-hektarowy ośrodek w Ivalo w fińskiej Laponii oraz w pobliżu siedziby głównej firmy w Nokii.

NA FALI WZROSTÓW

tekst: **Rafał Dobrowolski** / zdjęcia: **Apollo Tyres, Continental**

Sprzedaż online rozwija się bardzo dynamicznie.

Sklepy internetowe częściej wybierają ci użytkownicy, którzy samodzielnie zdobywają wiedzę i podejmują decyzję zakupową – to z pewnością wpływa na większy udział sprzedaży opon wielosezonowych. Pandemia dodała „paliwa” do rozwoju tej kategorii ogumienia.

W roku 2020, kiedy Europa pogrążona była w ograniczeniach mobilności społeczeństwa, kiedy samochody osobowe, SUV-y i lekkie pojazdy użytkowe częściej stały, niż jeździły, jedynie w przypadku opon całorocznych odnotowano pozytywny trend. Już wtedy znacząco urosła przewaga takich na rynku wtórnym. O ile opony zimowe odnotowały wtedy mocny, bo 20-procentowy spadek, a letnie 13-procentowy, to +5% dla kategorii „all-seasons tyres” (19 869 vs 20 960 tys. sztuk) robi wrażenie. W tym roku ogumienie na każdy sezon dostało turbodoładowania! W porównaniu z pierwszym kwartałem 2020 roku opony całoroczne osiągnęły wzrost o 39%, zimowe o 17%, natomiast letnie o 6%.

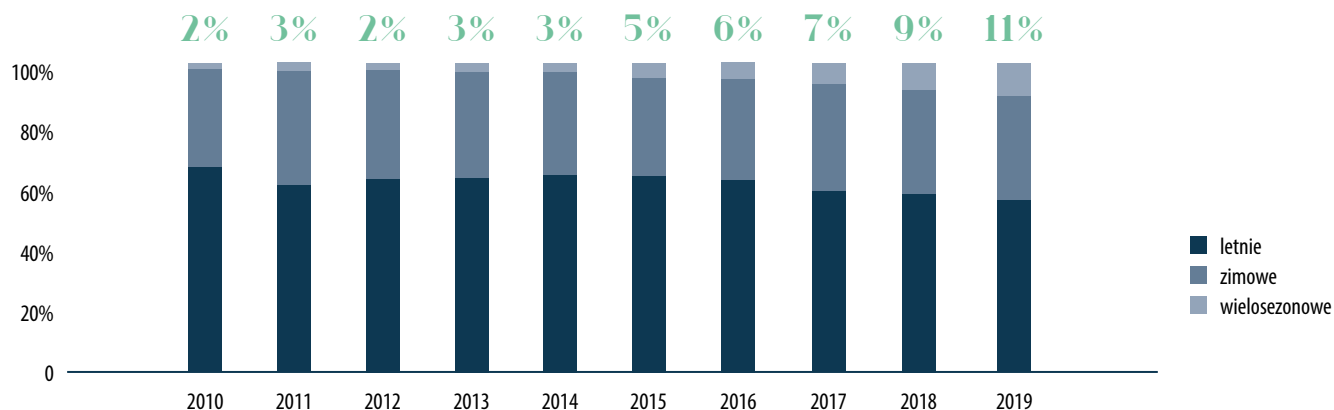
W jakim stopniu założenia biznesowe koncernów oponiarskich opracowane przed rokiem 2020 zwerifikował okres pandemii? Przed jakimi wyzwaniem i szansami stoją producenci oraz dostawcy ogumienia, a z jakimi zagrożeniami niekorzystnej zmiany muszą się mierzyć zaangażowani w serwisowanie opon?

Niewątpliwie segment opon wielosezonowych od kilku lat jest w silnym trendzie wzrostowym. I skwapliwie korzystają na tym dostawcy, bo akurat interesy warsztatów wulkanizacyjnych raczej ucierpiały. Nie



Udział rynkowy opon letnich, zimowych i wielosezonowych w poszczególnych latach

Źródło: Apollo Tyres



W europejskim parku pojazdów to właśnie opony wielosezonowe są r/r na falach wzrostów sprzedaży, a ich ulubionym kanałem dystrybucji są sklepy online

bez znaczenia okazuje się być kanał zakupowy takich. Doprawdy wiele koncernów potwierdza, że opony całoroczne kupowane są przede wszystkim w internecie.

– *I jest to świadomy wybór konsumentów, którzy zdają sobie sprawę, że opona całoroczna jest pewnym*

kompromisem i nie sprawdzi się tak dobrze jak opony sezonowe – zaznacza Dominik Kwaczyński, sales manager na Polskę w Nokian Tyres. – Za pośrednictwem internetu – to w tym kanale odbywa się ich główna sprzedaż. Zaobserwowaliśmy w tym obszarze dwucyfrowe wzrosty. Z kolei w sklepach stacjonarnych wciąż królują opony sezonowe, które ze względu na swoje zalety są doradzane przez specjalistów podczas wizyt w warsztatach.

Kategoria opon na fali wzrostów nie pozostaje bez wpływu na politykę koncernów oponiarskich. Nexen, wciąż poszerzając gamę opon całorocznych, dodał niedawno do oferty opony do aut typu SUV i dostawczych, a wiemy już, że w najbliższej przyszłości gama rozmiarowa jeszcze się powiększy. Firma Apollo Vredestein w ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy odświeżyła pełną gamę produktową w segmencie opon całorocznych, wprowadzając nowości w każdej kategorii: opon osobowych, SUV i dostawczych. Notabene, opony całoroczne są głęboko zakorzenione w tradycji firmy – pierwsza generacja Quatrac powstała w latach 90.

– *Jako pierwsi na świecie wprowadziliśmy oponę całoroczną z indeksem prędkości Y, posiadamy także jedną z największych, jeśli nie największą gamę rozmiarów w tym segmencie, z wieloma wśród nich unikalnymi szczególnie w oponach UUHP (od 19” w górę) – zauważa Maciej Winiarz, country manager Apollo Vredestein Opony Polska Sp. z o.o.*

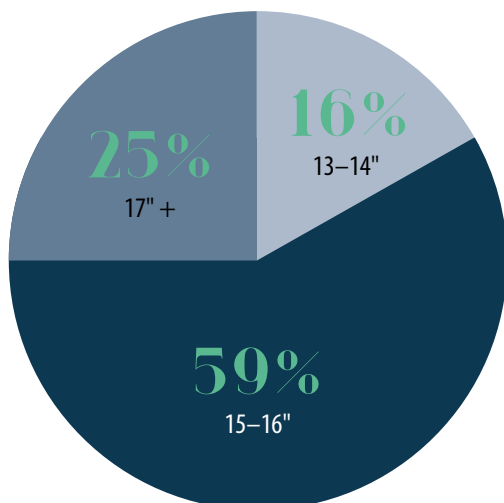
Jego zdaniem sklep online zawsze przedstawia wszystkie zalety opon w nowoczesny sposób, z dużą ilością grafik, filmów i testów. Użytkownik, gdy dostaje taką informację, chętniej decyduje się na zakup opony całorocznej. Warsztat ma tę przewagę, że zna klienta i wie, czy taka opona sprawdzi się na danym aucie, czy nie.



Nasz kraj jest trzecim rynkiem zbytu, jeśli chodzi o opony zimowe, po Niemczech i Włoszech, nieco wyprzedzamy Francję. Od ubiegłego roku kategoria „all-seasons tyres” znacząco zyskuje na popularności. Do wyobraźni bardzo przemawia walor opon, których nie trzeba wymieniać dwa razy w roku

Rynek europejski - trendy rozmiarowe w all-season w 2019 roku

Źródło: Apollo Tyres



Za odmładzaniem parku samochodowego idzie tendencja do zwiększania rozmiarów kół. Dziś bardzo dynamicznie rośnie (dwucyfrowe wzrosty na rynku wtórnym) sprzedaż opon o największych rozmiarach – począwszy od 18-calowych

Czy twój warsztat jest „w chmurze”?

Słów więcej o kondycji wulkanizatorów w kontekście opony wielosezonowej. Pomijając, że kanał online wzrósł w każdej branży, nie tylko naszej, nie wolno zapominać, że obojętnie jaka opona – zawsze musi być zamontowana i wyważona.

– *Warsztaty wulkanizacyjne? Ucierpiały na pewno te z nich, które w internecie były mało widoczne. Nie mówię o własnym sklepie, ale o własnej stronie, np. z modulem do umawiania się online. Szczególnie w pierwszej fali covidowej było to widoczne. Klienci jechali tam, gdzie mieli pełną informację, jak działa dany punkt, czy w ogóle działa i w jakich godzinach* – kontynuuje Maciej Winiarz.

I od razu dodaje, że podążające za potrzebami konsumentów warsztaty wulkanizacyjne w zeszłym roku nawet zwiększyły obroty w stosunku do poprzedniego!

Na pewno trzeba umieć liczyć usługę, gdy powszechnie mają właśnie takie. Zwłaszcza w kanale e-commerce, co ma mieć swoje logiczne wytłumaczenie w aktualnych potrzebach konsumentów korzystania w większym stopniu z oferty online.

– *A zachowania klientów zostały spotęgowane przez czas pandemii, co poskutkowało wzrostem znaczenia e-commerce w tym okresie* – takiego zdania jest Marcin Matusik, sales representative for Poland Falken Tyre Europe GmbH. – *Trend wzrostowy w segmencie opon all-season możemy obserwować od kilku lat i w zasadzie jest kontynuowany w przyspieszonym tempie z czasu przed pandemią.*

Czy gdyby nie czasy bez precedensu, to popularność takich opon nie rosłaby tak szybko, jak się to dzieje dziś?

– *Uważam, że jest kilka głównych czynników wzrostu: zmiany klimatyczne, ewolucja zachowań konsumentów czy polityka flotowa niektórych firm* – zauważa Piotr Łukaszewicz, country sales & marketing manager Poland & Baltic states Nexen Tire Europe s.r.o.

Nie zapominajmy, że sprzedaż opon letnich i zimowych za pośrednictwem warsztatów wulkanizacyjnych nadal jest dominująca, aczkolwiek również w tym kanale coraz chętniej korzysta się z profitów sprzedaży opon wielosezonowych.

– *Aktualnie obserwujemy, że kanał sprzedaży online to bez mała 1/3 rynku i pandemia jeszcze przyspieszyła ten trend. Jednak trzeba pamiętać, że znaczenie warsztatów wulkanizacyjnych nadal będzie oddziaływać na rynek. Produkt jest nierozdzielnie skorelowany z usługą montażu, co daje możliwości przyciągnięcia klienta do kompleksowej oferty warsztatów i nie stawia ich na straconej pozycji* – dodaje Marcin Matusik.

To o tyle istotne, że kategoria all-season marki Falken w Polsce osiąga pułap 15% udziału w rynku. Na rynkach zachodnioeuropejskich to już ok. 25%. Należy oczekiwać, że nasz rynek podąży za tym trendem.

Tu odnotujemy, że Goodyear ponad rok temu uruchomił na polskim rynku sprzedaż opon online. Dzięki temu rozwiązaniu konsumenci mogą nabyć wybrany model opon bez potrzeby wychodzenia z domu oraz w ramach tego samego procesu zakupowego od razu umówić montaż w wybranym serwisie Premio.

1/3 zakupów i... co drugie lub trzecie auto w gospodarstwie domowym

Rosnący udział sprzedaży online, podobnie zresztą jak w wielu innych branżach, z pewnością wywiera presję na warsztatach.

– *Na wzrost zainteresowania oponami wielosezonowymi wpłynęło wiele czynników: od szerszej oferty, poprzez zmiany sposobu jazdy i użytkowania pojazdów – pojawiają się drugie czy trzecie auta w gospodarstwach domowych, które poruszają się tylko w ruchu miejskim, robiąc rocznie niższe przebiegi. To, wraz z pokusą ponoszenia jednorazowego kosztu jednego kompletu opon, wspiera zainteresowanie oponami wielosezonowymi. W czasach niepewności na pewno ten ostatni czynnik zyskał na znaczeniu* – słyszymy od Dariusza Wójcika, dyrektora generalnego i dyrektora sprzedaży w Continental Opony Polska.

Tu konkluzja wypowiedzi. Należy upatrywać swej przewagi konkurencyjnej w inwestycjach w jakość. Jaka kategoria opon, taka świadomość kosztów i odpowiednio wycenianie usług. Czy to profesjonalne warsztaty, czy profesjonalne sklepy online, warto postawić

na jakość obsługi i satysfakcję klientów. W warsztacie? Jest więcej szans na interakcję z klientem i dopasowanie produktu do rzeczywistych potrzeb.

A skoro o trendach mowa, to obecnie dominującym kierunkiem jest elektryfikacja pojazdów, dodatkowo napędzana przez normy zmierzające do redukcji emisji CO₂ przez auta – przewiduje się, że do 2025 roku 80% przemysłu OE będą stanowić pojazdy elektryczne/hybrydowe, a ich popularności sprzyjać będą postępująca rozbudowa infrastruktury do ładowania oraz wydłużenie zasięgu samochodów.

– *Mając na względzie te czynniki, Goodyear ściśle współpracuje z producentami pojazdów elektrycznych, w tym m.in. z Teslą, Audi i Toyotą, w celu dostarczenia opon idealnie dostosowanych do wymagań tego typu aut, czego efektem są najnowsze produkty Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5, Goodyear EfficientGrip 2 SUV czy Goodyear EfficientGrip Cargo 2 – mówi Leszek Szafran, dyrektor zarządzający biznesem opon osobowych w Europie Wschodniej – Północ. – O tym, jak ważną rolę będą odgrywały auta elektryczne i opony do takich aut, miałem okazję opowiadać podczas niedawnej konferencji „Electromobility in Smart City” skierowanej do interesariuszy z branży nowych technologii.*

Jego zdaniem kolejnym zauważalnym trendem w Europie jest stały wzrost popularności SUV-ów. Obecnie jest to najszybciej rozwijający się segment pojazdów, odnotowujący wzrost na poziomie powyżej 50% – już trzy z dziesięciu najlepiej sprzedających się samochodów to SUV-y. Wielu europejskich kierowców wybiera je ze względu na aktywny tryb życia, pozwalający cieszyć się ruchem na świeżym powietrzu z pewnością, że samochód poradzi sobie w różnych warunkach i otoczeniu.

– *To naturalnie sprawia, że pojawiają się nowe oczekiwania w stosunku do opon przeznaczonych właśnie do takich pojazdów – podkreśla Leszek Szafran. I dodaje, że dla Goodyeara to świetna okazja, żeby prezentować nowoczesne technologie i rozwiązania opracowane specjalnie dla SUV-ów. Mając na uwadze, że opony do SUV-ów muszą być bardziej wytrzymałe i uniwersalne, ale jednocześnie zapewniać dynamikę i osiągi, jakich oczekują kierowcy przesiadający się z sedanów i hatchbacków. Aby móc poradzić sobie z dodatkową wagą SUV-a, opony te są także zazwyczaj większe, co zapewnia większą objętość powietrza.*

Wspomnijmy, że koncern utworzył specjalny fundusz Goodyear Ventures, który inwestuje miliony dolarów w start-upy z obszaru nowoczesnej i zrównoważonej mobilności.

Opona bieżnikowana jako wzorcowy przykład gospodarki obiegowej

Obok jakich jeszcze trendów nie sposób przejść obojętnie? Konsument powinien mieć świadomość, że

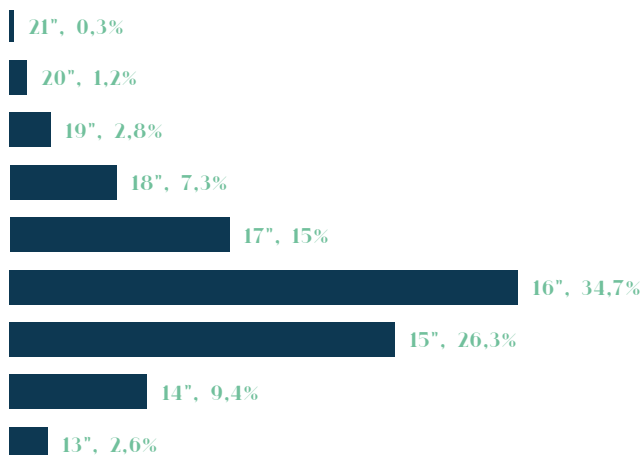
dla ogólnych zmieniających się ram regulacyjnych europejski przemysł oponiarski zadeklarował pogłębione zaangażowanie w innowacyjną i zrównoważoną gospodarkę. Reprezentująca ten sektor europejskiej gospodarki, w którym bezpośrednio zatrudnionych jest ok. 370 000 osób, organizacja branżowa ETRMA 12 maja 2020 roku nadała priorytet inicjatywom mającym na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej i transformacji cyfrowej. Ambitne cele to m.in. ograniczenie emisji CO₂ w całym cyklu życia opony. To zobowiązanie, że do 2024 roku przemysł oponiarski poprawi bezpieczeństwo poprzez podniesienie wymagań dotyczących przyczepności na mokrej nawierzchni dla nowych opon od 10 do 20%, w zależności od kategorii. Jeszcze wcześniej, bo już w 2022 roku, ma zostać wypracowane porozumienie w kwestii etykietowania opon bieżnikowanych, które – jak podkreślono w dokumencie – najlepiej odzwierciedlają wymiar oszczędności. Idzie o sprawiedliwe porównanie opon bieżnikowanych z fabrycznie nowymi w zakresie efektywności paliwowej.

Europejskie fabryki i zakłady przemysłu oponiarskiego bardzo poważnie traktują biznes odpowiedzialny społecznie. Przykładowo, Nokian Tyres zobowiązał się przedstawić do 2025 roku oponę koncepcyjną wykonaną wyłącznie z materiałów pozyskanych ze źródeł odnawialnych i recyklingu. Wspomnijmy tu komunikat kolejnego producenta.

– *Do 2050 roku mierzymy do osiągnięcia neutralności węglowej, a już teraz 100% energii w naszych europejskich zakładach pochodzi ze źródeł odnawialnych, co jasno potwierdza nasze dążenie do realizacji tego zo-*

Udział w rynku (proc.) wg średnicy osadzenia opony (w calach) całorocznych z homologacją zimową w 2019 roku

Źródło: oprac. PZPO na podstawie danych ETRMA



Polski rynek wciąż charakteryzuje się wysokim udziałem marek budżetowych

bowiązania – oznajmia Radosław Bótkowski, dyrektor zarządzający Bridgestone w Europie Wschodniej.

Zrównoważony rozwój jest integralną częścią „Wizji 2030” – strategicznego programu Continental. Do 2030 roku w sztandarowych produktach tego producenta ma być nie mniej niż 60% materiałów i surowców zrównoważonych, a do 2050 roku – 100%. W fazie produkcyjnej do 2025 roku firma będzie mieć zerowe zużycie węgla i oleju opałowego w procesach wytwarzania pary, a do 2030 zmniejszy ilość odpadów, energii i wody o 20% oraz osiągnie 95-proc. poziom recyklingu odpadów.

– Do 2040 roku produkcja będzie całkowicie bezemisyjna. Dzięki podejmowanym wysiłkom zamierzamy osiągnąć zerową emisję do 2050 roku we wszystkich obszarach działania oraz we wszystkich fazach produkcji i użytkowania opon – zapowiada Dariusz Wójcik.

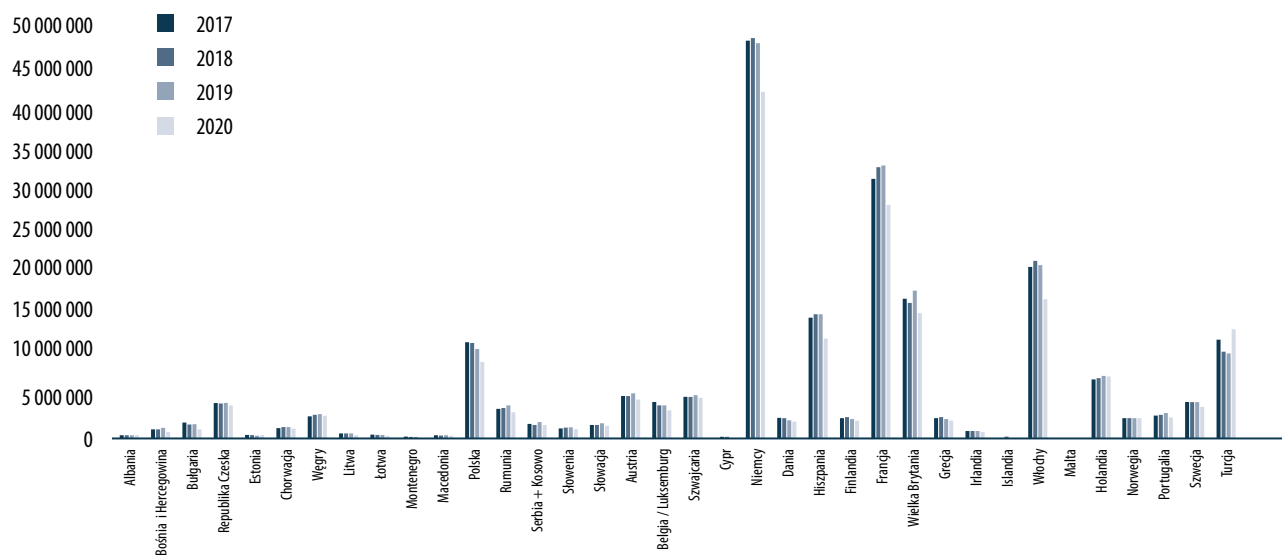
Mając to na uwadze, rozważmy konkurencję na europejskim rynku oponiarskim, zwłaszcza w kontekście importu opon do i surowców z Azji. Okres pandemii to wygaszanie produkcji, przestoje, zerwane łańcuchy logistyki, a z drugiej strony – rosnące zapotrzebowanie na środki ochrony osobistej, co też odbiło się na surowcach i podniosło ceny. To z kolei przekłada się na podwyżki cen opon, które już obserwujemy. Tu adekwatny komentarz.

– Na razie w niewielkim stopniu, ale w ciągu ok. 4 lat możliwe jest, że obecne problemy z dostawami surow-



Sprzedaż konsumenckich opon (tj. do samochodów osobowych, SUV-ów i lekkich pojazdów użytkowych) na rynku wtórnym w Europie w latach 2017-2020

Źródło: ETRMA



Pod uwagę brano tylko sumaryczne wyniki sprzedaży Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Opon i Gumi (ETRMA)



ców przełożą się na sytuację rynkową. Jako Nokian Tyres zapewniliśmy odpowiednie zabezpieczenie łańcucha dostaw, dzięki któremu nasze fabryki nie odczuły trudności wywołanych pandemią – dowodzi Dominik Kwaczyński.

Po ubiegłorocznych doświadczeniach dąży się do skracania łańcuchów dostaw, a co za tym idzie – większa ilość produkcji jest przenoszona do Europy. Analogicznie, rośnie popyt na magazyny.

– Można powiedzieć że Nexen Tire wyprzedził swymi działaniami aktualną sytuację (bo oczywiście nikt nie mógł przewidzieć globalnej pandemii). Nowoczesny zakład produkcyjny zlokalizowany w Czechach pozwolił na zdecydowane złagodzenie skutków zawirowań w handlu na linii Azja – Europa. Jak powszechnie wiadomo, problemy z morskim transportem kontenerowym dotknęły wielu producentów z Azji. Bez europejskiej fabryki trudno byłoby obronić pozycję na tutejszym rynku – podkreśla Piotr Łukaszewicz.

Z drugiej strony, czy nie jest tak, że w owej sytuacji na znaczeniu zyskują „młode wilki”, tj. koncerny oponiarskie o niskiej (dotąd) rozpoznawalności rynkowej? A może da się już zauważyć agresywniejszą politykę takich brandów? Aktualnie, w związku z za-

wirowaniami w dostawach z Chin oraz faktem, iż jeden z głównych graczy wycofał z oferty swoje marki budżetowe, dochodzi do przetasowania w segmentach budżetowym i medium.

Świeży powiew młodej konkurencji

Swych szans w tej sytuacji upatruje nie tylko Nexen, ale też np. Falken (wprowadza Sumitomo) i Hankook (wprowadza Kingstar). Łakomym okiem patrzy Yokohama CEE – nowa spółka reprezentująca japońską markę nad Wisłą stawia na flagowe marki Advan i Geolandar. Z kolei Michelin prowadzi ofensywę markami Budget – Kormoran, Tigar, Riken. Czy wkrótce dojdzie do przetasowania w segmentach budżetowym oraz medium? Są i tacy, którzy już dziś wieszczą, że będziemy świadkami „wykruszenia się” oferty kilku marek opon.

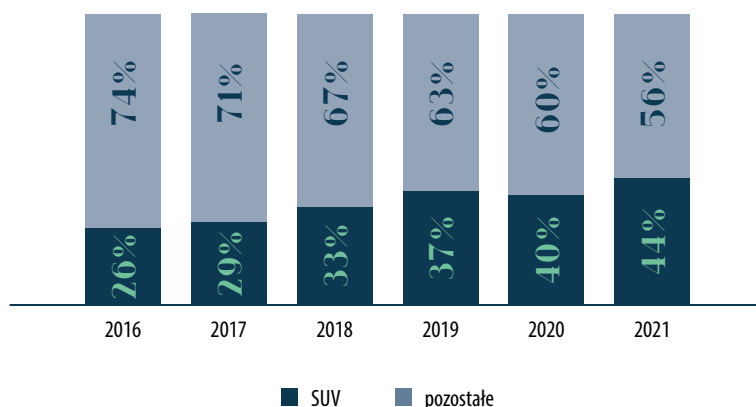
– Europejski rynek jest uznawany za prestiżowy, o średnim poziomie zyskowności dla producentów ogumienia – studzi emocje Wojciech Woliński, PCR sales manager Starco, która jest częścią Kenda Group. – Z pewnością rynek Ameryki Północnej jest dużo bardziej lukratywny, co nie oznacza, że Europę należy porzucić. Azjatyccy producenci pierwsze kroki kierują na rynek Ameryki Północnej, natomiast Europa jest drugim kierunkiem.

Jego zdaniem rynek europejski jest rozproszony, niejednorodny w zakresie produktu/segmentu – diametralnie różny pod względem poziomu dochodów. Do tego dochodzi niezwykle zróżnicowany park samochodowy, no i skrajnie różne decyzje konsumencie. Na rynek wpływ ma też zróżnicowanie w zakresie kanałów dystrybucji czy dynamika zrzeszania się i przystępowania do sieci franczyzowych.

Z naszej sondy wynika, że szczególnie da się wyczuć „zmęczenie” polityką dystrybucyjno-cenowo-ra-

Popularność pojazdów typu SUV w krajach UE

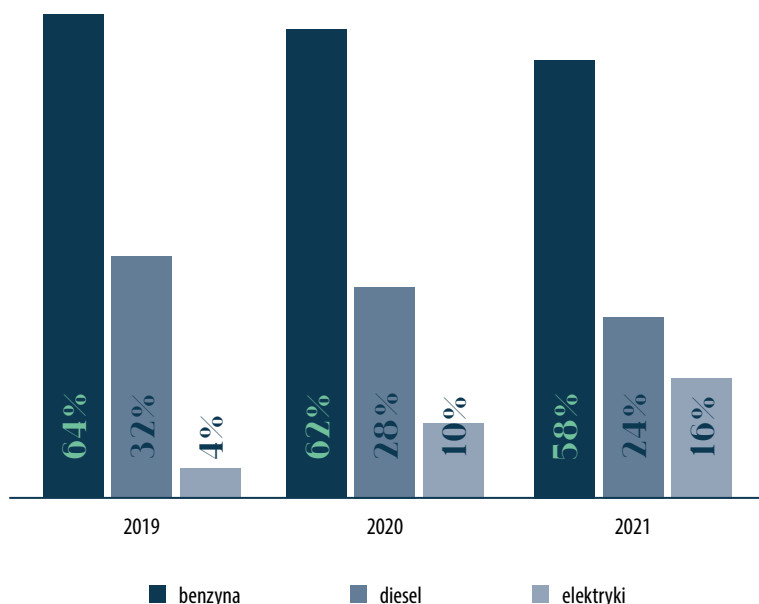
Źródło: na podstawie danych firmy analitycznej Jato



SUV-y rozpoczęły rok 2021 od sukcesu, stanowiąc w styczniu 44% wszystkich rejestracji nowych samochodów osobowych w Europie – to najwyższy udział w historii SUV-ów

Elektromobilność powszednie w Europie

Źródło: na podstawie danych firmy analitycznej Jato



Uśredniony udział nowo rejestrowanych pojazdów na drogach UE ze względu na typ napędu.
W Polsce elektryki to nadal marginalny park pojazdów

batową dużych koncernów. A tymczasem „młode wilki” oferują technicznie dobry produkt, poparty dobrą ceną, co w konsekwencji przynosi wysoką marżę dla warsztatów detalicznych.

– Nowe marki stosują przemyślaną politykę dystrybucyjną – będąc na fali wzrostowej, na początku budowania dystrybucji oraz sprzedaży, można pozwolić sobie na selektywną dystrybucję, postawić na jakość sprzedaży. W ciągu ostatnich 5 lat obserwujemy intensyfikację działań marek opon spoza „wielkiej piątki”. Większość tych aktywnych marek rozpoczęła dystrybucję poprzez wskazanego importera-dystrybutora. Po osiągnięciu 1-2% udziału rynkowego producenci przechodzą w stadium dystrybucji „na własną rękę” – często doskonale uzupełniając się z dotychczasowym dystrybutorem, ale zdarzają się sytuacje odcięcia się od dotychczasowych osiągnięć sprzedażowych dystrybutora i działanie w sposób „idziemy szeroką ławą” – przybliża powszechnie realizowaną strategię Wojciech Woliński.

Pokusą dla warsztatów jest satysfakcjonująca marża, ale gdy konkurencyjna cena produktu idzie w parze z niskim poziomem reklamacji. Co jest bardzo ważnym czynnikiem oferowania danej marki, wadliwy produkt utożsamiany będzie przecież z serwisem, który polecił i zamontował dany produkt.

NEWS >>>

Hankook zwiększa możliwości testowania

Do użytku oddane zostało nowe, ultranowoczesne centrum testowe firmy Hankook. Budynek mieści się na terenie Applus+ IDIADA w Hiszpanii.

Obecność firmy w zakładzie, który znajduje się około 60 km na południowy zachód od Barcelony, zawdzięczamy udanej 15-letniej współpracy z operatorem. Tor do jazdy na mokrej nawierzchni powstał przy wzięciu pod uwagę zaleceń firmy Hankook.

Dziś nawierzchnie te służą również europejskim producentom samochodów klasy premium jako tory do własnych wymagających testów. Aby w przyszłości móc jeszcze skuteczniej przeprowadzać testy opon, nowe centrum testowe Hankook wyposażone zostało w najnowocześniejszą, zautomatyzowaną i niekorzystającą z papieru logistykę testów, od rejestracji wyników po magazyn i obsługę transportu. Ponadto 20-osobowy zespół testowy hiszpańskiej jednostki zależnej Hankook, która jest powiązana z Centrum Technicznym Hankook Europe w Hanowerze, ma do dyspozycji nowoczesne biura, pomieszczenia rekreacyjne i socjalne.



ŚWIAT OPON.info
PORTAL BRANŻY OPONIARSKIEJ

*Z nami biznes
możesz prowadzić
wszędzie!*

www.swiatopon.info

Gumowy asfalt, czyli jak polepszyć i wyciszyć drogi

Mieszanka asfaltu i gumy jest odporniejsza na spękania termiczne, a ponadto ma niższy moduł sztywności oraz większą zdolność do relaksacji naprężeń

Zużyte opony idealnie nadają się do wykorzystania w nowoczesnej technologii tzw. gumowego asfaltu (AMG), używanego do warstwy ścieralnej drogi. To mieszanka asfaltu drogowego z rozdrobnioną gumą z opon samochodowych.

Dodatek gumy stanowi co najmniej 15% masy i pęcznieje pod wpływem reakcji z gorącym asfaltem.

Gumowy asfalt poprawia jakość, wytrzymałość i trwałość dróg, a także zwiększa przyczepność, dwukrotnie obniża poziom hałasu i skraca drogę hamowania samochodów. Taka technologia jest już stosowana w USA, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii i w Chinach. Powstało także kilkadziesiąt kilometrów w kilkunastu lokalizacjach w Polsce. Ekspert apelują do Ministerstwa Infrastruktury, że najwyższy czas wprowadzić gumowy asfalt w Polsce jako standard. Uwzględnianie w przetargach na inwestycje drogowe technologii gumowego asfaltu poprawia bezpieczeństwo przy jednoczesnym obniżeniu kosztów utrzymania drogi. Konieczne jest pilne przygotowanie stosownych wytycznych dla GDDKiA i samorządów.

Ze względu na to, że opony samochodowe są wystawiane na działanie tych samych czynników atmosferycznych co nawierzchnie drogowe, ich skład i właściwości sprawiają, że guma stanowi niemal idealny modyfikator asfaltu. Jest ona bardzo zaawansowanym technicznie materiałem.

Drogi w technologii gumowego asfaltu mają znacznie lepsze parametry od innych istniejących technologii, m.in. w zakresie:

- długości okresów gwarancyjnych i międzyremontowych, a to dzięki większej elastyczności gwarantującej odporność na koleiny oraz niekorzystne warunki pogodowe (np. częste dobowe przejścia temperatury przez granicę 0°C),
- zwiększenia bezpieczeństwa – przez skrócenie drogi hamowania dzięki zwiększonej przyczepności,
- znacznego obniżenia poziomu hałasu od pojazdów – dzięki strukturze wytłumiającej hałas kół nawet średnio o 2-5 dB, co skutkuje odczuciem wielokrotnie mniejszego hałasu w porównaniu do dróg betonowych.

tekst i zdjęcie: **PZPO**

– *Technologie gumowego asfaltu ze zużytych opon w całym okresie utrzymania drogi dadzą inwestorowi korzyści finansowe, kierowcom większe bezpieczeństwo, a okolicznym mieszkańcom większy komfort życia* – zwraca uwagę Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO).

– *Surowiec gumowy ze zużytych opon będących odpadem ma bardzo korzystny wpływ na niemal wszystkie właściwości mieszank mineralno-gumowo-asfaltowych (AMG). Poza poprawą bezpieczeństwa szczególnie ważną zaletą tej technologii jest znaczne wyciszenie hałasu z dróg, który ostatnio staje się utrapieniem mieszkańców wraz z otwieraniem kolejnych dróg betonowych.*

Jest to więc technologia zarówno efektywna, łatwo dostępna, jak i ekologiczna – do wykonania kilometra warstwy ścieralnej z mieszanki AMG na drodze ekspresowej wykorzystuje się ok. 3400 opon. Dodatkowo aspekt ekonomiczny, tzn. zmniejszenie kosztów utrzymania nawierzchni ze względu na jej zwiększoną trwałość, sprawia, że gumowy asfalt jest rozwiązaniem optymalnym i przyszłościowym.

– *Polskie firmy recyklingowe są gotowe dostarczać wysokiej jakości gumowy surowiec ze zużytych opon w skali wystarczającej do rozpoczęcia krajowego programu budowy dróg z asfaltów modyfikowanych gumą. Za wzór można wziąć federalny program budowy dróg z dodatkiem gumy ze zużytych opon, jaki na początku lat 90. XX wieku wprowadził w USA prezydent George Bush* – wskazuje Maciej Jasiewicz, prezes Recykl S.A. Organizacja Odzysku.

Metoda modyfikowania parametrów asfaltu za pomocą gumy ze zużytych opon jest w Polsce badana, rozwijana i z powodzeniem stosowana od kilkunastu lat. Tymczasem wciąż nie tak szeroko wykorzystywana przez inwestorów i zarządców dróg, jak jest to możliwe.

Mieszanka asfaltu i gumy (AMG) jest odporniejsza na spękania termiczne, a ponadto ma niższy moduł sztywności oraz większą zdolność do relaksacji naprężeń. W praktyce oznacza to, że mieszanki mineralno-gumowo-asfaltowe do warstwy ścieralnej w warunkach niskich temperatur nie spękają w ogóle bądź pęknięcie będzie się rozwijać znacznie wolniej i warstwa niemal do samego końca zachowa integralność strukturalną. Właściwości te wiążą się również z większą odpornością na spękania zmęczeniowe i odbite. W Stanach Zjednoczonych analiza danych o stanie nawierzchni zbieranych przez 20 lat z ponad 500 odcinków dróg dowiodła, że nawierzchnie z AMG charakteryzują się trzykrotnie niższym indeksem spękań w porównaniu do dróg z innymi rodzajami asfaltów.

Kolejnym pozytywnym aspektem zastosowania w nawierzchni mieszanki z AMG jest zwiększona odporność na deformacje trwałe spowodowane wysoką temperaturą. Ponadto warstwy ścieralne z AMG cechują się lepszymi właściwościami antypoślizgowymi (cząsteczki gumy na powierzchni ziaren kruszywa zwiększają tarcie przy kontakcie opony z nawierzchnią) oraz ograniczeniem hałasu.

REKLAMA

KENDA

DESIGNED TO PERFORM.

EMERA A1
KR41

KOMENDO
KR33

WINTERGEN 2
KR501

KOMENDO WINTER 1
KR500

KENETICA 4S
KR202

STARCO
- a KENDA company

☎ 017 583 01 15

@ info@starco.com

www.kendatire.com

Bez dystrybutorów, prosto do serwisów

Osobowa KENDA wchodzi na polski rynek

tekst i zdjęcia: **Piotr Łukaszewicz**

– Jesteśmy przekonani, że ta opona znajdzie swoje miejsce na polskim rynku – słyszymy w polskim oddziale STARCO, który wprowadza do swojej oferty osobowe opony marki KENDA. Będą działać bez zewnętrznych dystrybutorów. Jak chcą osiągnąć sukces na, wydaje się nasyconym, rynku?

Może się to wydawać nieco zawiłe, ale z dziennikarskiego obowiązku – zanim przejdziemy do opon – wszystko szybko objaśnimy. STARCO (Scandinavian Tyre And Rim Company) to działający w Europie duński dostawca kół i opon, który znany jest głównie na rynku opon przemysłowych i specjalistycznych. Cztery lata temu STARCO zostało przejęte przez tajwańskiego producenta opon, firmę KENDA. Za zmianami właścicielskimi poszły kolejne.

– Naturalną kolejną rzeczą stało się, że KENDA, jako firma matka, posiada swój oddział w Polsce, którym stał się teraz oddział duńskiego STARCO w Mielcu. Uznaliśmy, że należy wprowadzić na nasz rynek także opony osobowe tego producenta – mówi nam Wojciech Woliński, który podjął się niełatwego zadania dotarcia do serwisów z nową ofertą. Czy to rzeczywiście będzie trudne? Wojciech Woliński ma duże doświadczenie w polskiej branży oponiarskiej. Pracował m.in. dla Michelin, Nokian Tyres czy ostatnio Toyo Tires. A same opo-



ny należą do lubianego przez polskich kierowców segmentu budżetowego. – Świadomość konsumentów na temat marki KENDA nie jest dziś oczywiście wysoka, ale będziemy pracować nad tym, by ją zwiększyć. Ci, którzy mieli możliwość korzystania z tych opon, mają o nich bardzo dobre zdanie. Mówię tu m.in. o rowerzystach czy właścicielach motocykli. Ale i w osobówce w Polsce opony KENDA były dostępne. Był to jednak import oraz model sprzedaży bezpo-



Kenetica 4S – opona całoroczna klasy budżetowej



Gotowy system logistyczny STARCO ma być wykorzystywany do dystrybucji osobówek KENDA

średnio do użytkownika, z pominięciem tradycyjnych kanałów off-line. Takie sytuacje generują problemy, chociażby z dostępnością opon na wymianę uszkodzonych. To nie było rozwiązanie docelowe, długoterminowe – podkreśla Wojciech Woliński.

To ma się zmienić, bo za import i dystrybucję w Polsce opon osobowych KENDA Tyres odpowiadać będzie świetnie do tego przygotowany zespół STARCO z Mielca. Na miejscu są magazyn, call center, dział księgowości. – Potrzebujemy tylko adresów, pod które wysłać zamówienia. Na ten moment budujemy sieć odbiorców. Chcemy zainteresować głównie serwisy detaliczne, o ugruntowanej pozycji rynkowej, wysoko oceniane przez klientów przez pryzmat jakości usług – dodaje. Pomysł jest taki, by wykorzystać istniejące możliwości logistyczne. Rywalizacja z dużymi dystrybutorami oraz biurami producentów, którzy posiadają ogromne zaplecze magazynowo-logistyczne, działają na rynku od dekad i dostarczają do serwisów opony wielu marek, będzie stanowić wyzwanie. W STARCO nie widzą tu większego problemu.

– Opony dostarczamy do serwisów w ciągu 48 godzin, choć zwykle czas ten jest krótszy. Dziś w serwisach praktycznie nigdy nie ma na miejscu gotowych opon czekających

na klienta. Zamawianie ich i oczekiwanie na dostawę jest czymś naturalnym – dodaje nasz rozmówca. Sama oferta KENDA zawiera opony do aut osobowych i dostawczych oraz SUV-ów. Są wśród nich oczywiście opony sezonowe i całoroczne. W tej ostatniej grupie, niezmiennie w Europie zyskującej popularność, KENDA ma 40 rozmiarów, co obejmuje 97% europejskiego parku samochodowego. – Liczymy na naszych partnerów, dilerów, którzy posiadając nasze opony w ofercie i będąc przekonani do jej jakości i wartości, będą ją polecać klientom. W STARCO używamy opon KENDA i jesteśmy z nich bardzo zadowoleni – podkreśla Wojciech Woliński.

Focus on Europe

W Europie jeszcze nie, ale w Azji KENDA trafia już na pierwszy montaż. Na Starym Kontynencie być może jest to kwestia czasu. Tajwański producent od kilku lat bardzo mocno wchodzi na ten rynek. W Niemczech uruchomiono Centrum Techniczne KENDA Europe. Wszystko to w ramach strategii „Focus on Europe”. – Oczywiście nadal będziemy ściśle i intensywnie współpracować z naszymi centrami badawczo-rozwojowymi w USA i na Tajwanie, ale dzięki dodatkowemu persone-

lowi i rozbudowie naszego działu rozwoju będziemy pracować na wysoką pozycję w Europie. Jesteśmy świadomi, że produkty przeznaczone na rynek europejski muszą być również tutaj opracowywane. Musimy być w samym centrum naszych działań – tylko w ten sposób możemy się rozwijać i budować trwały, stabilny rynek. Naszym celem jest ścisła współpraca z jednym z największych europejskich producentów samochodów, aby przejść do produkcji seryjnej wyposażenia oryginalnego. Na tym aktualnie się skupiamy – mówi Frits van der Steege z Centrum Badań i Rozwoju KENDA Europe.

Na europejski rynek producent wypuścił m.in. oponę Emera A1, która cechuje się wysoką wydajnością nawet w porównaniu z europejską konkurencją. Niezależne testy fińskiej organizacji Test World wykazały, że jest ona zrównoważona i bezpieczna na drodze, a ostateczny wynik 8,3 pozwolił się jej uplasować w czółwce stawki.

– Test pokazał, że nasza strategia będzie sukcesem. Nasi inżynierowie zrozumieli wymagania rynku europejskiego, ale również wprowadzili je bardzo sprawnie w życie. Jesteśmy dumni, że opracowaliśmy produkt, który może konkurować ze znanymi markami, a jego doskonałe właściwości zapewniają wysoki poziom bezpieczeństwa. To sprawia, że nasz produkt jest prawdziwą alternatywą, zwłaszcza jeśli chodzi o jego doskonałą jakość za stosunkowo niewielkie pieniądze – dodaje Frits van der Steege.



Emera A1 – opona, która w niezależnych testach zaskoczyła wielu ekspertów

BestDrive

10 lat w Polsce

Decyzje skierowane na rozwój

tekst: **(kż)** / zdjęcia arch: **BestDrive**

Jesienią 2021 roku minie 10 lat od powstania pierwszego serwisu BestDrive w naszym kraju.

Obok tych serwisów trudno przejść obojętnie. To efekt atrakcyjnego i wyrazistego oznakowania, w czym pomagają pomarańczowe i czarne barwy nawiązujące do logo koncernu Continental – właściciela marki. Nowoczesne serwisy BestDrive to także specjalistyczne wyposażenie w maszyny i urządzenia, bogata oferta produktów motoryzacyjnych i usług oraz perfekcyjna jakość obsługi klienta.

Warto wiedzieć, że obecnie pod szyldem BestDrive działa na świecie ponad 2000 serwisów. Polska jest jednym z 14 krajów europejskich, gdzie marka jest znana. Zmotoryzowanych klientów obsługuje sieć 60 serwisów, równomiernie rozlokowanych na terenie całego kraju.

Czym wyróżnia się BestDrive spośród innych sieci patronackich? Przede wszystkim konsekwentnym, stabilnym rozwojem. Roczna liczba nowych partnerów przystępujących do sieci umożliwia skupienie się na jakości wprowadzanych zmian. Oznaczają one dla nowego partnera m.in. zmianę wyglądu zewnętrznego i wewnętrznego serwisu, wdrożenie nowoczesnego systemu informatycznego oraz cykl tematycznych szkoleń dla wszystkich pracowników.

Bieżący rok jest rokiem jubileuszowym nie tylko w historii sieci BestDrive w Polsce, ale także czasem własnych okrągłych rocznic, które świętują firmy – partnerzy handlowi tej sieci serwisów.

25 lat Tympol Łobez

Firma powstała w 1996 roku. Od połowy 2015 roku pracuje pod szyldem BestDrive, a od 2020 roku, po przedłużeniu umowy franczyzowej, jest to serwis BestDrive Hybrid (mający kompetencje do obsługi zarówno aut osobowych, jak i ciężarowych).

– *Przystąpienie do sieci BestDrive było dla nas zmianą na lepsze i motywacją do zapewnienia wysokiej jakości wykonywanych usług – mówi Mateusz Tymoszczuk, syn właściciela firmy Zbigniewa Tymoszczuka. – Dzięki regularnym, wielotematycznym szkoleniom organizowanym przez BestDrive jesteśmy na bieżąco ze wszystkimi nowościami technicznymi w branży motoryzacyjnej.*

W ciągu ostatnich 5 lat do 6 powiększono liczbę stanowisk do obsługi pojazdów oraz do 6 zwiększono liczbę zatrudnionych mechaników. Kontynuowano



także dobrą tradycję firmy, jaką jest szkolenie praktyczne uczniów – młodych adeptów zawodu mechanika samochodowego. Wprowadzono wiele nowych rodzajów usług, m.in. dynamiczną wymianę oleju w automatycznych skrzyniach biegów. Serwis jest przygotowany do obsługi aut hybrydowych i elektrycznych. Aktywnie działa serwis mobilny Conti360, który nie tylko naprawi lub wymieni opony, usprawni także zepsutą klimę w ciągnikach rolniczych i kombajnach oraz w maszynach budowlanych. Generalnie BestDrive Hybrid Tympol słynie w mieście i okolicy z kompleksowej obsługi klimatyzacji. Klienci przyjeżdżają do nich, mijając po drodze inne serwisy. Jak mówią, ten obiekt i logo światowego koncernu Continental budzi zaufanie i zarazem daje gwarancję.

Z okazji 25-lecia działalności firmy wybudowano nowoczesny obiekt „hotelu” dla opon. Niebawem pierwszych klientów przyjmie firmowa stacja kontroli pojazdów (auta do 3,5 t), która czeka na urzędowy odbiór techniczny.

Firma Tympol od początku zajmowała się obsługą samochodów ciężarowych i konsekwentnie rozwijała potencjał zaplecza technicznego. Ostatnio serwis uzyskał certyfikat Urzędu Dozoru Technicznego uprawniający do obsługi wind załadowniczych do ciężarówek w zakresie konserwacji i napraw. Klientów w okolicy nie zabraknie, jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt, że w Łobzie uruchomiono duże centrum dystrybucyjno-logistyczne ogólnopolskiej sieci supermarketów Dino.

15 lat Ba-Mar Mosina

Firma powstała w 2006 roku. Od października 2014 roku działa w ramach sieci BestDrive. Serwis jest zlokalizowany przy trasie z Poznania do Wrocławia – już niejeden kierowca zawracał z drogi, aby obejrzeć z bliska ten ciekawy architektonicznie obiekt. BestDrive Ba-Mar jest przykładem tego, że można w ciągu zaledwie 6 miesięcy wybudować od podstaw, wyposażyć i uruchomić duży, nowoczesny serwis motoryzacyjny. Tak powstała hala ze szkła i aluminium, 950 m² pod dachem, dużo przestrzeni dla klientów i ich aut.

– *To prawda, że łatwo nas znaleźć. Wyróżniamy się atrakcyjną wizualizacją. Wieczorem serwis jest podświetlony, a z racji bliskiego sąsiedztwa ruchliwej drogi trudno go nie zauważyć. Do tego marka Continental ma sprawdzoną przez nas, magiczną moc* – mówi Marcin Andrzejewski, właściciel serwisu.

W minionych latach, już pod szyldem BestDrive, zwiększeniu uległa powierzchnia magazynowa na opony i felgi. Rozbudowano przechowalnię opon – z początkowych 300 mieści dzisiaj już 1000 kompletów opon lub kół. Z 4 do 7 zwiększono liczbę stanowisk do obsługi aut osobowych, terenowych i dostawczych. Osobno działa też stanowisko dla ciężarówek. W 2014 roku w BestDrive Ba-Mar pracowało 8 mechaników, obecnie jest ich już 15.

W osobnym budynku obsługuje auta dwustanowiskowa myjnia parowa, połączona z samochodowym salonem piękności. Auto detailing diametralnie różni się od zwykłego mycia samochodu. Przede wszystkim nie może być mowy o zbyt szybkim działaniu. Wszystko odbywa się planowo, etap po etapie, z maksymalną precyzją, na zewnątrz i w środku pojazdu, tak aby pod koniec operacji olśnić właściciela auta oraz wszystkich, którzy będą je oglądać.

Warto dodać, że w serwisie działa także dwustanowiskowa myjnia samoobsługowa wykorzystująca wodę pod ciśnieniem i profesjonalne preparaty czyszcząco-konserwujące.

Od 2016 roku BestDrive Ba-Mar prowadzi wypożyczalnię samochodów osobowych, dostawczych i busów. Obecnie do dyspozycji klientów jest 36 samochodów. Natomiast w 2018 roku rozpoczęła działalność wypożyczalnia kamperów turystycznych. Ciekawie przedstawia się rozwój tej dziedziny usług. Na początku w ofercie były 3 pojazdy. Obecnie jest ich już 15, ale zainteresowanie ze strony klientów jest tak duże, że przydałyby się kolejne. Niestety producenci nie nadążają za potrzebami rynku wymuszonymi sytuacją pandemiczną i renesansem tego sposobu podróżowania.

10 lat Czogum Pruszcz Gdański

– *Dla mnie osobiście jest to rok wyjątkowo bogaty w jubileusze. Obchodzimy bowiem 10 lat BestDrive w Polsce, 150 lat istnienia firmy Continental, właściciela tej marki, a do tego 10-lecie firmy Czogum, 20-lecie mojej pracy w branży oponiarskiej i na finał tej długiej listy dodam moje 55 urodziny* – mówi Adam Czoske, właściciel serwisu BestDrive Czogum.

Firma powstała w 2011 roku. W marcu 2017 roku dołączyła do BestDrive. Serwis został wybudowany od podstaw według planu, jaki właściciel sobie wymarzył. Dlatego w jego wnętrzach panuje iście domowa atmosfera. Nie tylko klienci, ale także pracownicy korzystają z wielu udogodnień: przyjaznego oświetlenia ledowego, komfortowych łazienek i zaplecza socjalnego, ekologicznego ogrzewania gazowego



czy panoramicznej szyby oddzielającej halę serwisową od poczekalni dla klientów.

W biurze obsługi klienta znajdują się kanapy i fotele oraz osobna, wygodna kanapa dla rodziców z dziećmi. Jakby tego było mało, przy wejściu do łazienki dla klientów zamontowano profesjonalny... kąpiel do przewijania niemowląt, bo i na taką okoliczność ten serwis BestDrive jest przygotowany!



W ostatnich latach, działając pod szyldem BestDrive, z 6 do 8 zwiększyła się liczba stanowisk obsługujących auta. Wprowadzono usługi z zakresu auto detailingu oraz – zyskujące coraz większą popularność wśród klientów – przeglądy przedzakupowe.

Od lat firmę Czogum tworzą członkowie rodziny: pan Adam wraz z żoną i synem. Niedawno do zespołu dołączyła córka, która zajmuje się marketingiem. To ona m.in. zorganizowała w mediach społecznościowych jubileuszowy konkurs z okazji 10-lecia firmy. Spełniło się kolejne marzenie właściciela serwisu – to dotyczące domowego charakteru firmy.

Pytając o ocenę słuszności podjęcia decyzji o przystąpieniu do sieci serwisów BestDrive, usłyszałem, że była to wręcz epokowa decyzja, którą Adam Czoske i dzisiaj podjąłby bez wahania. Dla niego hasło Continental oznacza niezmiennie markę, ludzi i porządek w papierach. Co ważne, koncern, realizując swoje plany rozwoju w Polsce, nie „sieje” serwisów po garażach i komórkach! I jeszcze jedno bardzo ważne spostrzeżenie. Współpraca z partnerami handlowymi w ramach sieci BestDrive jest uczciwa. Wszystko, co zostanie uzgodnione, jest realizowane, a gdy zdarzy się tak, że nadejdą cięższe czasy, np. pandemia Covid-19 – mocniejszy podmiot w tym układzie nie odwraca się od słabszego, tylko podaje mu pomocną dłoń.

NEWS >>>

Opony Nokian Tyres docenione w testach

Z myślą o letnich warunkach drogowych, które stają się coraz bardziej zmienne, opracowane zostały letnie Nokian Wetproof oraz Nokian Powerproof. Obie opony zostały docenione w europejskich testach.

W niezależnym teście przeprowadzonym przez niemieckie pismo „Auto Motor und Sport” (7/2021) opona Nokian Wetproof zajęła ex aequo drugie miejsce z notą „bardzo dobra”. W ocenie zwrócono szczególną uwagę na bezpieczeństwo na mokrej nawierzchni, harmonijne współdziałanie z układem ESC oraz bardzo łatwe prowadzenie na suchym asfalcie. Drugie miejsce ex aequo opona zajęła także w teście innego niemieckiego czasopisma – „Auto Strassenverkehr” (8/2021), na łamach którego uznana została za niekwestionowanego zwycięzcę pod względem stosunku jakości do ceny.

W teście przeprowadzonym przez niemieckie „ACE Lenkrad” (z marca 2021) uznano Nokian Wetproof za dobrze zrównoważoną oponę bez żadnych widocznych słabych stron. Podkreślono także bardzo dobry stosunek jakości do ceny. Jeśli chodzi o odbiór na rynku, opona otrzymała ocenę 4,5/5.

Doceniona została również Nokian Wetproof SUV, za wartą polecenia uznał ją niemiecki „Auto Bild Allrad” (z marca 2021), uzyskała ocenę „dobrą” i piąte miejsce. Jako atuty opony wskazano krótkie drogi hamowania na mokrej i suchej nawierzchni, a także dobre marginesy bezpieczeństwa w przypadku aquaplaningu. Zwrócono uwagę również na inną ważną cechę opon do SUV-ów – dużą siłę trakcji na trawie i żwirze.

Na wysoką jakość opony Nokian Powerproof zwróciło uwagę polskie pismo „Motor” (14/2021), w teście którego zajęła trzecie miejsce. Opona została pochwalona za dobre prowadzenie na nawierzchniach zarówno mokrych, jak i suchych, a także za cichą i komfortową jazdę. Zdaniem autorów testu oferuje ona dobrą jakość w atrakcyjnej cenie.

We włoskim piśmie „Quattroruote” opona ta otrzymała najwięcej punktów ze wszystkich testowanych produktów. Została doceniona za dobrą przyczepność na suchej nawierzchni, znakomity komfort i szybkość na nawierzchni mokrej.

Nokian Powerproof uzyskała też ocenę „dobrą” w teście opon letnich „Gute Fahrt”. Niemieckie czasopismo uznało ją za wszechstronną, wyróżniającą się znakomitym prowadzeniem i komfortem.

Elektryki

na oponach Continental

zdjęcia: **Continental**

W 2020 r. sześciu z dziesięciu największych na świecie producentów pojazdów elektrycznych korzystało z opon Continental. Należeli do nich m.in. Tesla z Modelem 3 i Modelem S oraz Volkswagen z ID.3 i BYD – jeden z największych chińskich producentów samochodów.

– Modele w pełni elektryczne są dostępne w prawie wszystkich segmentach pojazdów, od skuterów kabiniowych, małych i średnich aut po SUV-y i samochody sportowe o wysokich osiągnięciach. Dla każdego typu pojazdu wymagane są indywidualne konfiguracje opon – mówi Andreas Schlenke, projektant opon w firmie Continental. – Oznacza to, że nie ma jednej opony do wszystkich pojazdów elektrycznych. Już od ponad dekady pracujemy nad rozwijaniem naszego portfolio tak, aby spełniało wymagania wszystkich pojazdów elektrycznych, a jednocześnie było w stanie w sposób zrównoważony zmniejszyć emisję również w przypadku pojazdów spalinowych.

W przypadku pojazdów elektrycznych, które nie są jeszcze fabrycznie wyposażone w opony Continental, producent oferuje opony letnie, zimowe i całoroczne do prawie każdego modelu.

Wielu producentów stawia na oponę EcoContact 6, w której Continental zastosował mieszankę gumową Green Chili 2.0, wykazującą znacznie lepsze zachowanie podczas odkształceń mechanicznych. Efektem tego są niższe opory toczenia, a tym samym

mniejsze zużycie energii. Nieco inne wymagania stawiają producenci pojazdów klasy średniej i wyższej. Większą rolę odgrywają tutaj prowadzenie, precyzyjne kierowanie i bezpieczeństwo przy dużych prędkościach. W tym przypadku wybór pada na opony z serii PremiumContact lub SportContact. PremiumContact 6 gwarantuje równowagę między wydajnością, sportowym charakterem i komfortem. SportContact 6 to z kolei opona dla segmentu o najwyższych osiągnięciach, z naciskiem na precyzję prowadzenia. Dzięki stabilności i skuteczności hamowania jest zaprojektowana z myślą o bezpieczeństwie przy dużych prędkościach.

W samochodach elektrycznych hałas silnika przestał być problemem, dlatego ich kierowcy przywiązują większą wagę do cichego toczenia opon. Do pojazdów o wysokim poziomie komfortu stosowane są często opony z technologią ContiSilent, w których specjalna warstwa pianki pochłania drgania, a tym samym ogranicza przenoszenie hałasu do wnętrza.



Technologie inteligentnej produkcji



tekst i zdjęcia: **Triangle Tyre**

W ostatnich latach wielu producentów opon informuje o automatyzacji produkcji czy inteligentnych fabrykach. Co to właściwie oznacza dla jakości opon, ich osiągnięć, środowiska i klientów? Odpowiedzi na te pytania udzielają eksperci Triangle Tyre.

Firma Triangle Tyre, założona w 1976 roku, chwali się dużymi działaniami na rzecz niskiej emisji dwutlenku węgla i zrównoważonego rozwoju w chińskim przemyśle oponiarskim, podkreślając rolę prowadzonych badań, wdrażanych innowacji, wykorzystywanych technologii. Ten producent posiada jeden z najbardziej zaawansowanych zakładów produkcji opon na świecie zlokalizowany w Weihai (Shandong), gdzie produkuje się 10 milionów opon rocznie przy zatrudnieniu zaledwie 300 osób. Jak to możliwe?

Trzy litery – MES. Za wszystko odpowiada Manufacturing Execution System, który zarządza przemieszczaniem się surowców, konwersją na komponenty, samą budową opon i końcową kontrolą. Od momentu przybycia surowców do zakładu są one obsługiwane i zarządzane praktycznie tylko przez roboty i system komputerowy, określający miejsce i parametry przechowywania. Wiele surowców jest wrażliwych na temperaturę, więc należy przechowywać je w kontrolowanych warunkach. Dzięki systemowi ERP (Enterprise Resource Planning) plan produkcji jest ustalany w oparciu o popyt. Roboty pobierają niezbędne surowce, zlecają ich transport do różnych maszyn. Wszystko to dzieje się bez udziału człowieka. Zastosowanie robotyki na tych etapach zapewnia, że ryzyko zanieczyszczenia czy uszkodzenia surowców jest znacznie zminimalizowane, jeśli nie całkowicie wyeliminowane.



MES, ERP i robotyki – co niektórzy nazywają Przemysłem 4.0 – doprowadziło do tego, że zdolność produkcyjna staje się prawdziwą przewagą konkurencyjną i napędza efektywność, produktywność, a tym samym daje większą kontrolę nad kosztami.

Inteligentne fabryki są również zrównoważone

Oprócz postępu w zakresie technologii produkcji, Triangle skupia się również na ochronie środowiska. Firma korzysta z własnej, wyprodukowanej przy użyciu słońca energii, aby zmniejszyć zależność od paliw kopalnych. W całej fabryce funkcjonuje inteligentne oświetlenie, które korzysta w maksymalny sposób ze światła dziennego.

– W Triangle dbamy o życie i zdrowie naszych pracowników, o naszą społeczność, o naszą planetę. Inwestycje w inteligentną technologię w produkcji to ważny, ale nie jedyny sposób, w jaki to robimy – zaznacza Wayne Foster, dyrektor marketingu Triangle Tyre.

Wszystkie procesy są monitorowane i zarządzane przez komputery. Na każdym etapie system może zidentyfikować najmniejsze odchylenie od normy i w większości przypadków skorygować je nadal bez udziału personelu.

Co to oznacza dla produktu końcowego?

Ograniczenie udziału człowieka zapobiega zanieczyszczeniom, wobec czego komponenty lepiej łączą się ze sobą podczas utwardzania, a zatem ogólna integralność opony jest wyższa. Ma to też znaczenie dla powtarzalności produktu. Utrzymanie kontroli w każdym najdrobniejszym detalu wpływa na późniejsze wyważanie opon na feldze, generowane opory powietrza czy właściwości jezdne związane z przyczepnością i drogą hamowania. Opona, przy produkcji której tak szczegółowo zadbano o detale i właściwe proporcje, będzie potrzebowała mniejszej liczby ciężarków, co skutkuje dalszą redukcją masy po zamontowaniu, obniżając koszty detaliczne, a dodatkowo obniżona masa jeszcze bardziej zmniejsza opór toczenia. Wykorzystanie technologii w celu ujednoczenia produkcji w naturalny sposób doprowadziło do spadku ilości odpadów, co samo w sobie oznacza oszczędność materiałów i bardziej przyjazne dla środowiska podejście do produkcji opon.

Większa złożoność parku samochodowego na świecie i wzrost rozmiarów opon wymusiły również większą elastyczność produkcji. Skomputeryzowany charakter produkcji i planowania wymusił na Triangle większą zdolność do radzenia sobie z tym zagadnieniem, a to dzięki maszynom zdolnym do pracy przy zróżnicowanym zakresie rozmiarów i specyfikacji. Wykorzystanie technologii



Innowacyjność w każdym calu

tekst: **Karolina Chodak** / zdjęcia: **Alcar**

Przekornie, w 2021 r. postanowiliśmy zaszaleć!
Pięć nowych wzorów, łącznie dwanaście wariantów kolorystycznych felg aluminiowych z możliwością konfiguracji do samochodów od modeli klasy średniej, aż po te najbardziej luksusowe.

Mario Bagheri, dyrektor sprzedaży i marketingu ALCAR Wheels, ujął to w następujący sposób: – Wiosną 2021 roku rozpoczęliśmy prawdziwą eksplozję wzorów felg aluminiowych, której przewodzą nasze marki AEZ, DOTZ i DEZENT. Skupiamy się także na szybkiej i prostej konfiguracji, dlatego większość modeli ma homologacje VTA i ECE, co dodatkowo wpływa na brak

potrzeby ich rejestracji. Biorąc pod uwagę takie okoliczności, możemy tylko powiedzieć, że był to bardzo dobry początek roku. Wspólnie z naszymi partnerami z całej Europy skupiamy się na dalszej ekspansji oraz umacnianiu pozycji lidera w branży jako Grupa ALCAR. Naszym kluczowym atutem umożliwiającym osiągnięcie tego celu jest mocna orientacja na aktualnych trendach



DOTZ Sepang blaze

w połączeniu z dostępnością produktów w możliwie najkrótszym czasie.

Przegląd najnowszej oferty ALCAR rozpoczynamy od felg AEZ Aruba graphite w kolorze grafitowego matu oraz Aruba dark w antracytowym wykończeniu i polerowaniem od frontu. Elegancki wzór z homologacją ECE stworzony został z myślą o radości, jaką sprawia kierowcy czy właścicielowi prowadzenie sportowego samochodu. Nowa obręcz aluminiowa z ramionami w kształcie litery V technicznie i wizualnie zaprojektowana została pod auta z grupy Audi oraz VW. Felgi są dopasowane niczym sztyty na miarę garnitur do modeli od Audi A4 do Audi A8, ze względu na ECE, co oznacza, że są technicznie identyczne jak felgi oryginalne na pierwszy montaż (OE). Wizualnie, dzięki zastosowaniu różnych elementów stylistycznych, takich jak asymetryczne detale, wypukłości, niebanalne zakończenie ramion felgi w kształcie litery V tuż przy rancie, uzyskaliśmy niezwykle ciekawy projekt, który stanowi doskonałe uzupełnienie nowoczesnego wyglądu wybranych modeli Audi i VW. Felga dostępna jest w rozmiarach od 18 do 21 cali.

Leipzig black w czarnym wykończeniu z połyskiem oraz Leipzig dark z polerowanym frontem to bez wątpienia jedne z najbardziej oryginalnych wzorów w portfolio



AEZ Aruba graphite



szprych jest dostępny w dwóch wariantach: antracytowym – LagunaSeca grey oraz antracytowym z polerowanym frontem – LagunaSeca dark. Kilka najważniejszych cech i detali to: duże, zdecydowane, proste ramiona w układzie krzyżowym oraz lekko wklęsłe centrum, które jest już znakiem rozpoznawczym marki DOTZ. Stanowi idealne uzupełnienie, które na pewno podkreśli wygląd takich aut, jak BMW 3, BMW 4, BMW 5 do BMW 8, a także Audi A3 do Audi A7. Felga dostępna jest w rozmiarach od 8×19 do 10×21”.

Kolejną propozycją są obręcze Spa black (czarny mat) oraz Spa dark (czarny polerowany od frontu), których wygląd można opisać w intrygującym skrócie: asymetryczny, 10-ramienny design z twistem. Ten niebanalny, wieloramienny wzór inspirowany jest sportami motorowymi, w tym przypadkiem sławnym, gloryfikowanym przez wszystkich kierowców świata torem wyścigowym Spa-Francorchamps, który jest jednym z najbardziej legendarnych, tuż obok takich jak Le Mans, Indianapolis czy Monaco. To był wystarczający powód dla nas, aby nowy wzór DOTZ nazwać tak samo jak „najpiękniejszy tor wyścigowy na świecie”. Projekt jest niezwykle, ponieważ charakteryzuje się zdecydowanymi prostymi i cieniutkimi szprychami, asymetrycznie zakończonymi

marki AEZ. Wzór z ramionami w kształcie litery Y zaprojektowany został do dużych samochodów typu SUV z segmentu premium. Jest to obręcz plug&drive (załóż i jedź) opatrzona znakiem najwyższej jakości „made in Germany”. Ze względu na homologację ECE i skupienie całej uwagi naszego działu projektowego na zdecydowanie większym zasięgu rozmiarów w przedziale od 20 do 22 cali felga jest idealna do aut, takich jak Porsche Cayenne, BMW X5 i X6, Range Rover oraz Range Rover Sport. Offsety w przedziale od 20 do 50 w połączeniu z nośnością powyżej 1000 kg (10,5×22”) czynią nową AEZ Leipzig mocarzem wśród naszych felg. Kompaktowe centrum w parze z dużym rozmiarem sprawiają, że pomimo ażurowego wyglądu felga zachowuje masywny, zdecydowany charakter. Warto także zwrócić uwagę na sposób wykończenia ramion tuż przy rancie, w tym przypadku to właśnie detale czynią tę felgę naprawdę wyjątkową. Po prostu premium.

W przypadku marki DOTZ zaproponowaliśmy w tym roku aż sześć nowych wzorów. Jedną z największych inspiracji przy tworzeniu felg tej marki są dla naszych projektantów oczywiście sporty motorowe oraz najpopularniejsze tory wyścigowe. Ryk silnika, zapach spalin i adrenalina dają napęd do działania, to największy

bodziec do puszczenia hamulców wyobraźni w trakcie tworzenia. Laguna Seca Raceway to jeden z najpopularniejszych torów wyścigowych w Stanach Zjednoczonych, na którym liczy się tylko jedno – jak najlepsze osiągi i maksymalna wydajność. Nowa LagunaSeca to największa obręcz w dotychczasowym portfolio DOTZ. Nowy wzór z krzyżowym układem



DOTZ Spa dark

w kierunku centrum, co nadaje im ciekawego twistu. Ze względu na rozmiary od 7,5x17" do 8x19" to idealna propozycja dla kompaktowych, średniej klasy samochodów, perfekcyjny dodatek do aut różnych marek, m.in. VW Golfa, VW Polo, Mazdy 3, Forda Focusa, Audi A3 czy Seata Leona.

DOTZ Sepang blaze to jedyny taki projekt w ofercie marki – wyjątkowy wygląd w postaci sieci połączonych ze sobą szprych w wysokim połysku i dodatkowo polerowanych. Chcemy zdecydowanie podkreślić, że pierwszy raz w historii DOTZ prezentujemy tak nieoczywisty, niebanalny, niezwykle wzór felgi aluminiowej, DOTZ Sepang blaze to także przykład najnowocześniejszych technik lakierowania, jakie dają obecne możliwości. To obręcze sportowe, zdecydowanie rzucające się w oczy, dla odważnych i fanów „bling, bling”, które wyróżnią z tłumu. Idealne do aut takich jak, m.in.: VW Golf, Ford Focus, Seat Leon, Audi A3 czy Hyundai i30. Dostępne są tylko w rozmiarze 8x19".

Wzór Suzuka jest już dobrze znany, gdyż swoją premierę w dwóch kolorach (dark i black) miał w 2020 r., ciesząc się ogromnym zainteresowaniem i kradnąc serca wielu właścicieli samochodów. Nie bez powodu, ponieważ model ten jest wyjątkowy, wyrafinowany, imponujący...



AEZ Leipzig dark

Jednak czasem drobiazg robi różnicę. W związku z tym postanowiliśmy stworzyć całkowicie nową wersję kolorystyczną tej felgi. DOTZ Suzuka blaze posiada wykończenie w odcieniu srebrnym polerowanym, a dodatkowe metaliczne drobinki w lakierze tworzą efekt podwójnego blasku i połysku. Polerowany front to przykład nowoczesnych możliwości oraz technik lakierowania felg zastosowanych w naszych fabrykach. Kolejną wyjątkową

cechą nowego modelu Suzuka blaze jest rozszerzenie oferty o dodatkowe cztery rozmiary. Dla kierowców takich modeli jak BMW 3 i BMW 4 dostępne są nowe dopasowania z homologacją ECE, w tym możliwość zastosowania różnych rozmiarów na przód i tył. Felga dostępna jest w rozmiarach 8x19, 8,5x19, 8x20 i 8,5x20. Obręcz łączy w sobie wyrafinowany i zdecydowany design oraz najwyższej jakości technologię. Jedno jest pewne, zachwyci i przyciągnie wzrok niezależnie od tego, czy będzie prezentować się na samochodzie z segmentu premium, czy średniej klasy aucie.

Tegoroczną pulę nowości zamyka marka DEZENT z nowym wariantem kolorystycznym sportowej felgi aluminiowej o podwójnym układzie ramion – TR. Urozmaiciliśmy zarówno wybór wariantów tej obręczy na wiosnę, jak i wprowadziliśmy dodatkowe, ale jakże istotny jej rozmiar. Dzięki nowej wariacji w odcieniu czarnym z połyskiem, polerowanym frontalnie DEZENT TR dark doskonale komponuje się ze wszystkimi kolorami popularnych obecnie na drodze aut, zapewniając pełen dynamiki wyrazisty kontrast.

To był naprawdę dobry start w nowy rok i wiosenny sezon, ale nie poprzestajemy na tym. Mamy apetyt na więcej, dlatego na zimę szykujemy kolejne nowe i zaskakujące wzory, wersje kolorystyczne, aplikacje ECE oraz rozmiary.



DEZENT TR dark

ZAUWAŻAMY WZROST LICZBY ZAMÓWIEŃ

tekst: **Redakcja** / zdjęcia: **RAD**

Rozmawiamy z **Ryszardem Dudanowiczem** z firmy RAD, będącej dystrybutorem felg.

Czy pandemia koronawirusa wpłynęła na rynek felg w Polsce? Pytam zarówno o współpracę z dostawcami, producentami, jak i rynek zbytu? Czy w ostatnich tygodniach zauważa Pan zmiany?

Rynek felg, tak jak inne działy gospodarki, odczuł ograniczenia związane z koronawirusem. Przede wszystkim zmalało korzystanie z samochodów zarówno indywidualnie, jak i służbowo. Wywołało to mniejszy ruch w serwisach ogumienia i spadek zapotrzebowania na opony i felgi. Zmniejszenie zapotrzebowania na nowe samochody wymusiło ograniczenie ich produkcji. Miało to bezpośrednie przełożenie na spadek zapotrzebowania na felgi do pierwszego montażu. To z kolei zmusiło fabryki felg do redukcji produkcji, a w szczególnych przypadkach do czasowego wstrzymania ich wytwarzania. Nie pozostało to bez wpływu na dostępność niektórych modeli na rynku wtórnym. Kolejnym czynnikiem wpływającym na rynek felg były problemy związane z logistyką. Duże utrudnienia (opóźnienia) dostaw były z kierunków Azja Wschodnia – Europa.

Na rynku europejskim problemem odczuwalnym dla klientów były dłuższe terminy realizacji zamówień z magazynów fabrycznych (Niemcy) do klientów w Polsce. Firmy kurierskie nie były w stanie dotrzymywać gwarantowanych terminów dostaw. Jakość tych usług również uległa istotnemu pogorszeniu. Nastąpił znaczący wzrost uszkodzeń transportowych dostarczanych felg.

W ostatnich tygodniach zauważamy powolny wzrost liczby zamówień i tendencję do powrotu do poziomów sprzed pandemii. W ocenach rynkowych trendów należy jednak uwzględnić sezonowość naszej branży.

Prowadzi Pan dużą firmę dostarczającą felgi. Proszę przybliżyć jej ofertę. Jakiego rodzaju felgi cieszą się w Polsce największym zainteresowaniem? Co aktualnie sprzedaje się najlepiej, czego szukają kierowcy?

Felgami aluminiowymi zajmuję się od ponad 30 lat. Najszerze portfolio felg aluminiowych miała firma R.TEC-Hanse Polska. Oferowaliśmy produkty 22 marek. W wyniku zmian właścicielskich i organizacyjnych oferujemy węższy zakres produktów. Aktualnie firma RAD sprzedaje felgi 5 europejskich marek: Autec, Borbet, Brock/RC, CMS i Ronal. Działamy tak jak dotychczas – jedynie w segmencie B2B. Jako bezpośredni i autoryzowany importer tych marek gwarantujemy klientom produkty wysokiej jakości, pełną obsługę gwarancyjną i doradztwo techniczne. Wszystkie oferowane przez nas felgi mają certyfikaty homologacyjne (TÜV, ABE, ECE). Jakość produkcji potwierdzają producenci aut, montując na fabryczne wyposażenie felgi Borbet, CMS i Ronal.

Sprzedaż felg w Polsce związana jest bezpośrednio z jeżdżącymi w kraju pojazdami. Zainteresowaniem klientów cieszą się felgi dobrej jakości i z homologacjami do konkretnych pojazdów. Dużą część z nich sprzedajemy do aut klasy premium w średnicach powyżej 18 cali. Coraz więcej sprzedajemy felg do samochodów użytkowych zarówno dostawczych, jak i kamperów. Oferta obejmuje felgi w średnicach 15-17 cali 5- i 6-otworowe.

Jeżeli chodzi o wzornictwo, to obok klasycznych felg srebrnych coraz więcej klientów wybiera czarne i grafitowe. Znaczną część stanowią te z polerowanymi elementami.

O jakich trendach możemy mówić w przypadku felg aluminiowych? W jakim kierunku, poza wymyślnymi wzorami, zmierzają producenci? Obniżenie wagi to pewnie jeden z nich?

Rozwój felg aluminiowych jest istotny dla każdego producenta. Każda firma ma własne priorytety i tajemnice. Generalnie dla firm produkujących felgi na pierwszy montaż to on jest priorytetem i stanowi ok. 90-95% produkcji.

Felgi na rynek wtórny zawierają kilka istotnych elementów, które muszą uwzględnić producenci. Myślę o nowoczesnym wzornictwie, nowych kolorach lakierów, połączeniach kolorów lakierów i elementów polerowanych, grawerowaniu napisów, kształcie felgi w zakresie oporów aerodynamicznych (!), jej ciężarze, wytrzymałości, ekologii procesu produkcji i cechach rynku, na jakim będą oferowane.

Czy felga jest produktem, w którym jest jeszcze miejsce na badania i rozwój, czy można powiedzieć, że w tej materii osiągnęliśmy maksimum rozwoju technologicznego?

Moim zdaniem felgi aluminiowe są produktem, w którym jest miejsce na dalsze udoskonalenia i to w wielu aspektach. Przede wszystkim nie należy traktować ich jak jednorodnego produktu. Felgi mają różne przeznaczenia, więc muszą mieć różne cechy. Inne cechy ważne dla klienta mają felgi do samochodów sportowych, felgi do aut 4x4 czy aut dostawczych. Ich rozwój będzie zmierzał w kilku kierunkach: nowych materiałów do produkcji (np. karbon), nowych technologii wytwarzania (zagęszczanie materiału, temperatury i ciśnienie w procesie produkcji), roz-



wój wzornictwa poprawiającego aerodynamikę koła, materiały lepiej odprowadzające ciepło z hamulców, rozwój technologii wytwarzania coraz większych felg (powyżej 24 cali). Możliwości rozwojowych w zakresie powłok ochronnych i dekoracyjnych jest wiele. Naturalnie nieograniczone są też przestrzenie dla nowych wzorów.

Felgi stalowe na rynku trzymają się mocno. Jakie główne zalety (poza ceną) i zastosowania widzi Pan dla tych rozwiązań?

Felgi stalowe mają dość ograniczony zakres wielkościowy, oferowane są w średnicach 14-17 cali. Wyjątkiem są koła dojazdowe o większych średnicach. Moim zdaniem felgi stalowe stanowią istotny element rynku, ale nie przewiduję znaczących zmian w tym segmencie. Miejscem na zwiększenie udziału w rynku jest posiadanie drugiego kompletu kół – opona zimowa na feldze stalowej.

Sektor renowacji aut w Polsce od kilku lat jest na fali wznoszącej. Ma Pan w swojej ofercie felgi do oldtimerów. Proszę przybliżyć, jak wygląda ten rynek w naszym kraju?

Faktycznie, zainteresowanie felgami do old- i youngtimerów ciągle rośnie. W naszej ofercie mamy felgi o wzorach z lat 70. i 80. ubiegłego wieku.

Niektórzy producenci felg wznawiają produkcję klasycznych felg w oryginalnej wersji. Przykładami są: Borbet z modelami A oraz B, Ronal z modelami R9, R10, R50, LS czy Brock z linią Retro Line i wzorami B1, B2, B3, B6. Myślę, że renowacja aut jest wspieranym trendem w zakresie ratowania zabytków motoryzacji. Poza felgami nowymi do takich pojazdów bardzo dynamicznie rozwija się możliwość renowacji oryginalnych. Wiele zakładów wykonuje takie usługi na światowym poziomie.

Z czego najczęściej wynikają reklamacje kierowców? W jak dużym odsetku są to rzeczywiste wady konstrukcyjne, a jak często przyczyną są błędy montażowe lub związane z użytkowaniem? Jakiego rodzaju są to błędy?

Wszystkie oferowane przez nas felgi są produktami wysokiej jakości, objętymi gwarancją producenta w okresie 2-5 lat (w zależności od producenta). Generalnie wpływające do nas zgłoszenia reklamacyjne możemy podzielić na dwie grupy: reklamacje uszkodzeń mechanicznych felg wynikające głównie z uszkodzeń transportowych (coraz gorsza jakość obsługi kurierskiej) oraz reklamacje montażowe.

Reklamacje montażowe dotyczą głównie niewłaściwie dobranych akcesoriów, tzn. pierścieni centrujących lub elementów mocujących (śruby, nakrętki). Przyczyną takich uszkodzeń jest dobieranie felg do konkretnych modeli aut za pomocą konfiguratorów, które robią to na podstawie parametrów geometrycznych (szerokość i średnica felgi oraz liczba i rozstaw otworów mocujących). Profesjonalne konfiguratorzy producentów oparte są na bazie danych homologacyjnych aut, więc w ich przypadku nie może być mowy o pomyłce. Podam kilka przykładów: w 2019 roku w modelach GLC Mercedes wprowadził nowe śruby o nietypowych rozmiarach: M15x1,25. W wielu felgach o rozstawach śrub pasujących do tego modelu nie dało się włożyć śrub do

za małych otworów. Częstym przypadkiem jest brak informacji o kształcie gniazda na elementy mocujące w felgach (sfera, stożek, płaskie). Niewłaściwie dobrane śruby lub nakrętki stwarzają niebezpieczeństwo oraz deformują gniazdo felgi. Reklamacje pojawiają się również w przypadku niezałożenia lub założenia niewłaściwego pierścienia centrującego. Występują wówczas problemy z drganiami koła podczas jazdy.

Od 30 lat działa Pan na rynku felg. Jak przez ten czas zmieniła się ta branża w Polsce?

W dużym skrócie mogę powiedzieć, że rynek felg zmienił się tak jak cała gospodarka w Polsce. W latach 90. felga aluminiowa była luksusem. Dostępność felg w Polsce była niewielka – oferowało je kilka firm w ramach indywidualnego importu. Wybór modeli był niewielki (tylko srebrne) i praktycznie tylko do aut niemieckich. W drugiej połowie lat 90. zaczęły pojawiać się hurtownie opon i felg oraz przedstawiciele producentów. Rynek samochodowy w Polsce zmienił się: przybywało aut, pojawiały się nowe marki. Wymuszało to poszerzenie oferty felg. Producenci wprowadzali kolejne innowacje – nowe wzory, nowe lakiery, większe średnice felg. Dystrybucja felg odbywała się z magazynów hurtowni lub producentów w Polsce. Czas oczekiwania na produkty importowane z fabryk był liczony w tygodniach.

Radykalna zmiana nastąpiła po wejściu Polski do UE. Terminy dostaw towaru uległy skróceniu z racji braku odpraw na granicy. Kolejną zmianą była możliwość dostaw towarów firmami kurierskimi bezpośrednio z fabryk do klientów w Polsce. Można powiedzieć, że obecnie mamy taką możliwość wyboru i zamówienia felg jak klient w Niemczech – a nawet większą – ponieważ do Polski sprowadzane są felgi z Dalekiego Wschodu, które nie są dopuszczone do sprzedaży w Niemczech (brak homologacji). Z moich obserwacji wynika, że rynek felg w Polsce jest na dobrym europejskim poziomie w zakresie jakości produktu, różnorodności oferty, dostępności (w normalnych „niepandemicznych” warunkach czas realizacji zamówienia z fabryki wynosi 2-3 dni). W jednym tylko elemencie jesteśmy w tyle – przepisów regulujących ten rynek. Dotyczy to naszego wspólnego bezpieczeństwa.

Dziękujemy za rozmowę.



Wakacje z felgami

Luzowanie pandemicznych restrykcji i zbliżające się lato to znak, że nadchodzą wyczekiwane wakacje. Spragnieni wrażeń podróżnicy spakują się do swoich aut i ruszą w trasę. Podróż podróży nierówna – naszym zdaniem pełną satysfakcję z jazdy możemy osiągnąć dopiero wówczas, gdy pojazd wyposażony zostanie w efektownie prezentujące się felgi aluminiowe. Hurtownia felg Felgeo.pl to odpowiednie miejsce na realizację tego warunku – felgi Carbonado postawią na koła każde auto, Seventy9 dodadzą koloru, a Wrath Wheels zabrają nas w teren.



Carbonado dla każdego

Carbonado to tradycyjnie bogata i urozmaicona oferta felg o różnorodnych wzorach i z niezwykle dużym dopasowaniem rozmiarowym. Inaczej mówiąc, jest to katalog felg popularnych, w którym praktycznie każdy użytkownik znajdzie odpowiedni wybór modeli dla swojej osobówki. Jak zwykle przed letnim sezonem marka Carbonado zaprezentowała kilkanaście nowych modeli wpisujących się w aktualne trendy na tzw. masowym rynku. I może dlatego wszystkie nowości to wersje z polerowanymi frontami i w większości stanowiące odmiany czarne (BFP) plus kilka modeli antracytowych (AFP). Nowe Carbonado reprezentują między innymi takie modele jak: Competition, Direction, Kioto, Nagano, Rain, Smart czy Summer.

Nam przypadła do gustu obręcz Game BFP z niesymetrycznie ułożonymi ramionami, których wzór nadaje lekkości i stanowi wyważoną mieszankę elegancji, dynamiki i dyskretnej zadziorności. Jest to felga dostępna w dużych rozmiarach, o średnicy 19 lub 20 cali, przeznaczona głównie do różnych modeli Audi, BMW, Mercedesa i Volkswagena.



SV-A BGBIL



SV-A GBLMB

Seventy9 stawia na kolor

Nowe felgi sygnowane charakterystycznym logotypem z liczbą 79 to przede wszystkim kolejne wersje znanych już modeli, ale w nowych odsłonach. Felgi te znajdują szczególne uznanie fanów motoryzacji poddających swe pojazdy zabiegom tuningowym. Specjalnie z myślą o nich Seventy9 konsekwentnie rozwija dotychczasowe linie felg, prezentując regularnie nowe wykończenia, ale także poszerza dostępne rozmiary i tym samym zakres zastosowania w różnych markach. Nowe wersje najczęściej polegają na dodaniu kolorowego akcentu do klasycznie wykończonych felg.

Prostą i jednocześnie skuteczną metodą na podniesienie walorów estetycznych obręczy jest umieszczenie na tzw. wewnętrznym rancie kolorowego paska, np. czerwonego lub niebieskiego. Doskonałym przykładem jest model SV-A, który w sumie doczekał się już ośmiu wersji kolorystycznych, a wśród nich są czarne z niebieskimi, czerwonymi lub nawet złotymi akcentami. Wyjątkowa na tym tle jest felga SV-A o wykończeniu GBLMB. Za tym skomplikowanym skrótem kryje się angielski opis Gold Black Lip Milled Black, co oznacza, że model ten jest w złotym kolorze z czarnymi wstawkami na krawędziach ramion i czarnym wewnętrznym rantem.

Inny „podkoloryzowany” model Seventy9 to felga SV-B, której wersja BG – Black Glossy (czarny połysk) po otrzymaniu niebieskiego paska przekształciła się w wykończenie BGBIL (Black Glossy Blue Inner Lip).

Wrath wyjeżdża w teren

WT-1 to nowy model felg od Wrath Wheels, który zainteresuje właścicieli aut osobowo-terenowych – średniej i wyższej klasy SUV-ów oraz pojazdów z nadwoziem typu pick-up. To felgi o średnicy 18 i szerokości 9 cali, z otworem centralnym 106,2 mm, parametrem ET 20 i o rozstawie otworów mocujących 6x139,7. Wieloramienna, masywna konstrukcja przyozdobiona atrapami śrub na rancie od pierwszego spojrzenia zdradza przeznaczenie serii WT. Wrath proponuje dwa warianty wykończeniowe tej felgi: SB (satynowa czerń) i BB (matowa czarna obręcz z rantem, przód polepowany i z bardzo delikatnym brązowym odcieniem). WT-1 wyróżnia też solidna i duża osłona otworu centralnego z logotypem Wrath w nieco innej wersji niż



WT-1 SB



WT-1 BB



SV-B BGBIL

ta znana z serii WF. Co ciekawe, osłona mocowana jest za pomocą śrub (w zestawie z felgą dostarczany jest nawet odpowiedni śrubokręt).

Felgi WT-1 znajdują swoje miejsce m.in. w takich samochodach jak pick-up Ford Ranger (drugiej generacji, w wersji przeznaczonej na rynki europejskie, produkowany od 1999 roku), pick-up Mazda-B (od 1999 r., wytwarzany we współpracy z Fordem), topowy SUV Hyundai – Terracan (od 2001 r.), Opel Frontera B (od 1998 r.), SUV-y marki SsangYong – Korando II (od 1996 r.), Musso (od 1995 r.) i Rexton RJ. No i najważniejsze chyba auto w tym zestawieniu: terenówka Toyota – Land Cruiser J15TM.

79wheels.com

SEVENTY9

SV-A

nowy model



@79wheels  @79wheels 



FELGEO
felgi i akcesoria

Felgi stworzone do tuningu

Felgeo.pl Sp. z o.o. Sp. k. • 66-470 Kostrzyn nad Odrą • ul. Wyszynskiego 34b • 95 752-19-90 • sklep@felgeo.pl

Z pobudek ekonomicznych i ekologicznych

tekst: **Rafał Dobrowolski** / zdjęcia: **materiały firm: Grupa Recykl, SklepOpon.com**

Na kanwie akcji sprzątania stert opon zalegających w lasach warto przyjrzeć się problematyce zagospodarowania zużytego ogumienia. Z racji wejścia w życie obowiązku sprawozdawczego dotyczącego wytwarzanych odpadów i gospodarowania nimi przez przedsiębiorców nieuczciwe praktyki powinny być raczej wygaszane. A tymczasem...

Przez kilka ostatnich lat byliśmy świadkami powstania rejestru podmiotów wprowadzających produkty, produkty w opakowaniach i gospodarujących odpadami. 24 stycznia 2018 r. Ministerstwo Środowiska (obecne Ministerstwo Klimatu) uruchomiło prowadzony przez marszałków województw elektroniczny rejestr BDO, o którym mowa w ustawie o odpadach. Z racji problemów z bazą danych termin wejścia w życie noweli ustawy z 14 grudnia 2012 r. co rusz przesuwano. Na mocy ustawy z 14 maja 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań osłonowych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 doszło do kolejnego przesunięcia. Ostatecznie termin na ich złożenie został przesunięty o kolejne kilka, a nawet kilkanaście tygodni w zależności od rodzaju sprawozdania.

W związku z nowelizacją ustawy o odpadach wielu przedsiębiorców zostało objętych obowiązkiem rejestracji w tzw. Bazie Danych Odpadowych (BDO). Od 1 stycznia 2020 r. są oni obowiązani prowadzić w ramach przedmiotowej bazy ewidencję i sprawozdawczość odpadów. Wśród przykładowych podmiotów, które muszą złożyć sprawozdanie roczne, można wymienić warsztaty samochodowe oraz firmy wprowadzające na rynek opony nowe i używane. BDO obowiązuje nie tylko wprowadzających na rynek produkty, ale też wytwórców i sprzedawców odpadów oraz pośredników w obrocie odpadami. Tu dygresja. Opona w ponad 40% składa się z gumy i 30% z sadzy i krzemionki. Istotnymi jej składnikami są także tekstylia (5,5%) i stal (16,5%), które zwiększają trwałość. To cenne surowce, które można ponownie wykorzystać,



To godny pożałowania pomysł na biznes – ciągnąc do kraju opony niczym niesort i część ładunku utylizować w sposób najbardziej karygodny. Tu sterta opon porzuconych w lesie (Nadleśnictwo Lubsko) najprawdopodobniej w połowie maja br.



Składowanie zużytego ogumienia stanowi istotny koszt (75% objętości opony to pusta przestrzeń). W procesie odzysku materiałowego można ze zużytych opon uzyskać granulaty, paliwo alternatywne oraz stalowy drut, będący częścią ogumienia

poddając zużyte opony procesom recyklingu materiałowego. Dodatkowo składowanie ich zajmuje dużo miejsca (75% objętości opony to pusta przestrzeń) i jest niebezpieczne dla środowiska – pożar stosu opon może doprowadzić do katastrofy naturalnej.

Organy inspekcji ochrony środowiska zyskały dostęp do BDO, co umożliwi im bieżącą kontrolę ewidencji odpadów. Wydawać by się mogło, że problem został rozwiązany. A tymczasem nie brakuje głosów, że nie pierwszy raz na przedsiębiorców od dawna zaangażowanych w to, by usprawnić gospodarkę odpadami, nałożono kolejne obowiązki, obarczono ich kolejnymi kosztami. Utrzymująca się bardzo duża nadpodaż zużytych opon w naszym kraju to rosnące koszty modelu rozszerzonej odpowiedzialności dla działających w zgodzie z przepisami.

Cykl życia opony

W przypadku ogumienia – i to nie tylko w Polsce, najtrudniejszym zadaniem jest szacowanie cyklu życia wprowadzonych na rynek (nowych, ale też przecież używanych), by w skali roku ocenić koszt zagospodarowania zużytych. Dlaczego to tak istotne?

Obowiązujące przepisy nakładają na producentów i dystrybutorów ogumienia konieczność odzyskiwania w skali roku minimum 75% tonażu opon, z czego 15% powinno zostać poddane recyklingowi. Przeszkoda? Nie tylko w naszym kraju brakuje pełnych informacji na temat ilości surowców znajdujących się w produktach, w odpadach wydobywanych lub składowanych, tj. takich, które można potencjalnie poddać odzyskowi lub recyklingowi. A przecież tylko

miarodajna ocena ilości materiałów znajdujących się w towarach, tj. będących częścią produktów znajdujących się w użyciu, pomoże uzyskać informacje, kiedy będzie można je przekazać do recyklingu, uwzględniając ich średni okres życia.

Troska o środowisko w naszym kraju jest tym trudniejsza, że biurokracja ma się dobrze. O jakości stanowionego w Polsce prawa można by wiele pisać, bo przodujemy w „produkcji aktów prawnych”. Zdarzają się oderwane od rzeczywistości paragrafy. Efekt tego jest taki, że chcesz minimalizować ślad węglowy i ograniczać koszty związane z gospodarowaniem odpadami, a tymczasem zderzasz się z absurdalnym zapisem dotyczącym np. transportu odpadów.

Ustawa o odpadach (art. 24, pkt 3 i 4) brzmi: „Zlecający usługę transportu odpadów jest obowiązany wskazać transportującemu odpady wykonującemu usługę transportu odpadów miejsce przeznaczenia odpadów oraz posiadacza odpadów, do którego należy dostarczyć odpady. Transportujący odpady wykonujący usługę transportu odpadów jest obowiązany dostarczyć odpady do miejsca przeznaczenia odpadów i przekazać je posiadaczowi odpadów, o którym mowa w ust. 3”.

Co to oznacza w praktyce i dlaczego zaangażowani w minimalizację śladu węglowego są de facto zmuszeni ów ślad powiększać? Ano dlatego, iż firmy odbierające odpady zużytych opon od serwisów wulkanizacyjnych muszą zawsze przywieźć je w pierwszej kolejności do swojej firmy na plac, by następnie ponownie załadować te same i przetransportować do punktu odzysku.

– Dotyczy to również sytuacji, kiedy to punkt odzysku będzie po „drodze transportowej”. Do przekazania odpadu nie może dojść bezpośrednio, bo grożą za to surowe kary. Chcąc z pobudek ekologicznych działać racjonalniej niż kuriozalny zapis, to tak jakby liczyć się z karą w wysokości do 100 000 zł – przybliży niuans prawny Damian Mrug, pełnomocnik ds. jakości i środowiska Recykl Organizacja Odzysku S.A.

Tworzącym ów zapis zabrakło chyba wyobraźni, skoro działania takie podwyższają koszty transportu jaki i całkowite koszty zagospodarowania odpadów, a także zwiększają emisję CO₂ ze spalania paliw. A stawka jest wysoka, gdy wyobrazić sobie skalę problemu. Wg raportu GUS w 2019 r. w Polsce wytworzono 50 025 000 sztuk opon (nie licząc tych bieżnikowanych).

Największą organizacją zajmującą się recyklingiem zużytych opon w Polsce jest Grupa Recykl S.A., która swoją działalnością obejmuje terytorium całego kraju. Została założona w 2004 r. Początkowo ilości zagospodarowywanych przez spółkę opon oscyływały w granicach 30 tys. ton na rok. Dziś wolumen ten sięga blisko 100 tys. ton i z każdym rokiem rośnie. Pozwala to na zagospodarowanie ponad połowy z ok. 180 tys. ton zużytego ogumienia w skali roku. Zagospodarowywane są wszystkie rodzaje opon – począwszy od osobowych, przez ciężarowe, rolnicze, a skończywszy na przemysłowych. Zużyte opony odbierane są w większości województw z terenu kraju,

a sieć zbiórki obejmuje ok. 2000 różnych punktów, począwszy od punktów serwisowych wymiany ogumienia, firm transportowych i warsztatów samochodowych, a na zakładach utylizacji odpadów i gminach skończywszy. A do tego dochodzą inicjatywy społeczne, w ramach których nieodpłatnie odbiera się „złom gumowy”.

Akcja sprzątania opon

W połowie maja br. lokalne media odnotowały, że po około 4 tygodniach od wykrycia wielkiej sterty opon w Nadleśnictwie Lubsko odpady zostały sprzątnięte. Tego zadania podjęła się nieodpłatnie firma Recykl ze Śremu (oddział w Krośnie Odrzańskim). W sprzątnięciu odpadów i załadunku opon społecznie wzięli udział także pracownicy firmy SklepOpon.com z Krakowa, którzy tuż po ogłoszeniu inicjatywy (na apel leśników zareagowało ponad 1,6 tys. osób) zadeklarowali nieodpłatną pomoc.

Zgodnie z obowiązującym prawem producenci i importerzy opon są zobligowani do zorganizowania zbiórki, odzysku i recyklingu zużytych opon na odpowiednim poziomie lub też uiszczenia tzw. opłaty produktowej. Kierowcy? Mają do dyspozycji kilka opcji pozbycia się zużytych opon w zgodzie z prawem i z dbałością o środowisko naturalne. Stare ogumienie można zostawić np. przy okazji wymiany na nowe opony. I choć punkty wulkanizacyjne nie mają obowiązku prawnego, by je przyjąć, to zwykle taką usługę realizują.

– Nie tylko nam w branży leży na sercu ochrona środowiska. Mnie, odkąd od 30 lat walczę o dobre imię tego zawodu, na pewno zależy, by moje wnuki, chodząc po lasach, nie trafiły na sterty opon, bo to psuje i tak mocno nadwątlony wizerunek oponiarzy – podkreśla Jacek Szymański z firmy SklepOpon.com z Krakowa. – W ramach działalności naszych dwóch krakowskich warsztatów wulkanizacyjnych deklarujemy przyjmowanie zużytych opon za symboliczną opłatą 2,5 zł od sztuki. Na pewno nie zarabiamy na takiej usłudze, gdy wyobrazić sobie operacje logistyczno-magazynowe. W końcu raz na jakiś czas sterty ogumienia trzeba załadować i wysłać do firmy w ramach dostępnych nam limitów.

Bezpłatne przyjęcie zużytego kompletu opon (np. raz do roku) gwarantują konsumentom Punkty Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych (PSZOK), które znajdują się na terenie większości gmin w Polsce. Prócz tego samorządy organizują lokalne akcje zbiórki odpadów.

Nie tak łatwo posprzątać po kimś

Na kanwie wartej odnotowania inicjatywy posprzątania lasu z odpadów warto zmierzyć się z kolejnymi absurdami noweli przepisów. Obnażyliśmy słabość zapisu o transporcie odpadów gumowych. Kolejny zapis noweli dosłownie studzi inicjatywy społeczne



Pamiętkowe zdjęcie pracowników SklepOpon.com z Krakowa, którzy wraz z firmą Recykl ze Śremu (oddział w Krośnie Odrzańskim) podjęli się nieodpłatnego sprzątnięcia sterty opon w połowie maja br.

przedsiębiorców. Otóż ustawodawca zapisał (art. 26), że magazynowanie odpadów jest dopuszczalne, „jeżeli konieczność magazynowania wynika z procesów technologicznych lub organizacyjnych i nie przekracza terminów uzasadnionych zastosowaniem tych procesów”. I tu uwaga – nie dłużej jednak niż przez rok – w przypadku magazynowania odpadów niebezpiecznych, odpadów palnych. Co to oznacza w praktyce, skoro zużyte opony należą do kategorii odpadów palnych?

– Skoro okres roku liczony jest łącznie, tj. dla wszystkich kolejnych posiadaczy odpadów, to powoduje to, iż jest to zapis absurdalny, ponieważ uniemożliwia sprzątnięcie tych uznanych za porzucone, czyli z miejsc, gdzie bywają wyrzucane nielegalnie. Czy to las, czy pobocza dróg na terenie gmin i powiatów, gdzie z reguły w wyniku postępowań prowadzonych przez gminy, starostwa czy wojewódzkie Inspektoraty Ochrony Środowiska – opony te leżą już znacznie dłużej niż rok. Zatem pojawia się pytanie: czy w takiej sytuacji można je odebrać i zagospodarować w procesie recyklingu bez konsekwencji finansowych i kar, czy lepiej nie ryzykować? – zauważa problem Damian Mrug.

Wywołany przepis (art. 26) powoduje, iż karę administracyjną (do 1 000 000 zł) otrzymuje ostatni

podmiot, który odebrał zużyte opony już po upływie roku.

Wniosek? Trzeba być niezwykle ostrożnym, warto korzystać z konsultacji z adwokatami, by jako przedsiębiorca zaangażować się w... sprzątnięcie lasów z porzuconych opon. Zdaniem naszych rozmówców interesujące nas przepisy wchodziły zbyt chaotycznie. Przedsiębiorcy chcący działać fair play utyskiwali na brak rozporządzeń wykonawczych. Czy dziś, po pół roku, tj. licząc od działania wszystkich funkcjonalności BDO, widać pozytywne efekty wdrożenia nowego obowiązku?

– Czy jesteśmy zadowoleni z obowiązujących w kraju przepisów? Covidowe czasy zapamiętam z perspektywy nadwyżki używek. Aktywowała się „szara strefa”, ciągnąc opony z zachodnich krajów UE. Sprzedawcy opon używanych ściągają z zagranicy duże ilości, z czego sprzedają połowę, a pozostałe „utylizują” w godny pożałowania sposób – żali się Jacek Szymański.

Niestety nadal głównym problemem związanym z recyklingiem starych opon jest niekontrolowane sprowadzanie ich do Polski z zagranicy – wszak nie trzeba do tego zezwolenia. To o tyle irytujące, że organy Inspekcji Ochrony Środowiska mają zapewniony stały dostęp do BDO, co powinno przecież umożliwić im bieżącą kontrolę ewidencji odpadów.

REKLAMA

PNEUPRO
Stanowisko do naprawy opon

Nr kat. 23-03-57393

TYLKO DLA PROFESJONALISTÓW!

6-8 bar
145-275 mm
11"-24"

www.stix.pl

Zaopatrzenie warsztatów i wulkanizacji

STIX
Tool

Felgeo.pl Sp. z o.o. Sp. k. • 66-470 Kostrzyn nad Odrą • ul. Wyszyńskiego 34b • 95 752-19-90 • stix@felgeo.pl • [@stixautomotive](https://www.facebook.com/stixautomotive)



Montaż opony rolniczej 42"

Czym się kierować przy **wyborze opon off-the-road?**

tekst i zdjęcia: **Vegas Opony**

W poprzednim artykule opisywaliśmy mnogość marek opon osobowych. Tym razem poruszymy temat opon off-the-road, czyli rolniczych, przemysłowych i do ładowarek.

Znacznie ciekawszym i trudniejszym tematem jest dobór opon pozadrogowych, przeznaczonych do maszyn przemysłowych i rolniczych. W tym przypadku dzielimy opony nie tylko na segmenty, czyli premium – największych koncernów oponiarskich, budżetowe – najtańsze, ale też na opony diagonalne i radialne, oraz ze względu na zastosowanie opon do maszyn, wytycznych producenta i podłoża.

Będąc wiele lat w branży, wiemy, jak istotne są wiedza, doświadczenie i jakość świadczonych usług. Sprzedając tak specjalistyczne opony, nauczyliśmy się, że sprzedaż to nie wszystko, klientowi należy zaoferować coś więcej niż produkt. Bardzo ważne jest wsparcie techniczne na każdym z etapów użytkowania opon, a chcąc wykorzystać wszystkie zalety opon i przyczynić się do zysku finansowego, niezbędny jest nie tylko ich właściwy dobór, ale

także prawidłowa eksploatacja i regularne monitoringi.

Opony radialne czy diagonalne?

Ze względu na rodzaj konstrukcji dzielimy opony na diagonalne i radialne. Opony diagonalne mają wielowarstwową budowę. Warstwy wzmacniające przebiegają ukośnie przez całą oponę od stopki do stopki, pod kątem 30-40° w stosunku do linii centralnej. Każda kolejna warstwa bie-

gnie w przeciwnym kierunku, tworzy się w ten sposób wzór krzyżowy. Powszechną tendencją w rolnictwie jest obniżanie ciśnienia w kołach, co wpływa na mniejszą ingerencję w strukturę gleby, spływanie kolein, zwiększenie przyczepności, a tym samym zmniejszenie poślizgu. Obniżenie ciśnienia w oponach diagonalnych powoduje ich odkształcenie. Opona nie przylega do podłoża całą powierzchnią, a jedynie bokami, co sprawia, że zużywa się dużo szybciej. Opony te wymagają stosowania wysokiego ciśnienia, które z kolei sprawia, że powierzchnia kontaktu z nawierzchnią jest zmniejszona, a dodatkowo na skutek jednoczesnych ruchów czoła i boków opony zmienia się podczas pracy i powoduje duży, skoncentrowany nacisk na podłoże. Efektem jest znaczące ugniatanie i niszczenie struktury gleby oraz niski komfort jazdy po utwardzonych drogach. Jednorodna budowa wewnętrzna sprawia, że opony diagonalne mają mało elastyczne boki, co zwiększa opory toczenia i powoduje, że ciągnik w nie wyposażony spala sporo więcej paliwa.

W oponach radialnych warstwy wzmacniające osnowy przebiegają od stopki do stopki pod kątem prostym do linii centralnej opony. Bezpośrednio na szczycie warstw radialnych, pod bieżnikiem na całej długości znajduje się pas z kilku warstw opasania, które umieszczone są po obwodzie osnowy, zapewniając niezależność pracy bieżnika i boków. Radialnych warstw osnowy jest mniej niż w oponie diagonalnej, co wpływa na większą elastyczność ścian bocznych i możliwość stosowania mniejszych ciśnień. Gwarantuje to niezmienną i zwiększoną powierzchnię kontaktu opony z podłożem. Konstrukcja radialna nadaje oponie wytrzymałość i odporność na wszelkiego rodzaju uderzenia, co przekłada się na około 30% dłuższą żywotność opony, a dzięki zastosowaniu odpowiednich mieszanek gumowych również wolniejsze ścieranie się bieżnika. Wzmocniona budowa w części czołowej pozwala na utrzymanie mniejszego ciśnienia bez ryzyka powstawania odkształceń. Usztywniony bieżnik i elastyczne ściany boczne przyczyniają się do równomiernego rozkładu nacisku opony na podłoże i jej przylegania całą szerokością. Efektem jest zmniejszenie ugniatania gleby. Opo-

na radialna ma większą przyczepność, co zapewnia maszynie stabilność podczas pracy, płynność i komfort. Sztywność bieżnika sprawia, że mają one mniejszy opór toczenia, co redukuje zużycie paliwa. Eksploatacja opon radialnych wpływa na zwiększenie wydajności pracy. Redukcja ślizgania i polepszenie siły napędu zwiększa szybkość jazdy, dzięki czemu ciągnik jest w stanie wykonać większą ilość zadań, co przekłada się na wzrost produktywności i oszczędność czasu.

Porównując ekonomiczność i komfort pracy, lepiej wypadają opony radialne. Zakup takiej opony, choć droższej od diagonalnej, może zwrócić się nawet po połowie sezonu. Jeszcze kilka lat temu opony diagonalne stanowiły 80% sprzedaży, obecnie jest to wynik poniżej 50%, a ich udział ciągle maleje. Dzieje się tak ze względu na ciągły wzrost liczby dużych gospodarstw wymagających ciągników o dużej mocy, które wyposażone są w opony radialne. Współczesne rolnictwo jest bardzo zaawansowane technologicznie, co podnosi również wymagania stawiane oponom. Najnowsze technologie i rozwiązania pozwalają na opracowanie opon, które zapewniają nie tylko duże przebiegi i mniejsze zużycie, ale co najważniejsze wpływają na zwiększenie plonów.

Charakter pracy decyduje o wyborze określonej opony

Dobierając opony przemysłowe, należy wziąć pod uwagę kilka czynników. Najistotniejsze z nich to: wytyczne konstruktora maszyny, typ maszyny i charakter jej eksploatacji, rodzaj podłoża, obciążenie maszyny podczas pracy, osiągnięte prędkości czy długość cyklu pracy.

Bardzo istotny jest charakter pracy, do której dobieramy opony. Producenci w swoich ofertach sugerują zastosowanie opon. Nierzadko w danym rozmiarze jest kilka propozycji wzorów bieżników z przeznaczeniem na określone warunki podłoża. W segmencie opon wielozadaniowych (MPT), czyli do takich maszyn jak kompaktowe ładowarki kołowe, podnośniki teleskopowe czy koparko-ładowarki, mamy np. opony z przeznaczeniem na miękkie nawierzchnie, opony uniwersalne i opony na twarde nawierzchnie. Maszyny te wykonują najróżniejsze zadania: od odśnieżania, przez prace ogólnobudowlane, po prace rolnicze, ale w każdych warunkach wymagane są przyczepność, stabilność, wytrzymałość oraz odpowiedni komfort jazdy i prowadzenia użytkowanego sprzętu. W zależności od tego, do jakich warunków pracy dana opona jest przeznaczona, ma szereg rozwiązań w swej budowie. Opony na twarde nawierzchnie mają ma-



Opona MPT na ładowarce Manitou z wzorem bieżnika przeznaczony na twarde podłoże

sywny, głęboki bieżnik (ok. 40 mm), co wydłuża ich żywotność i zwiększa odporność bieżnika na uszkodzenia. Bieżnik jest bardziej zabudowany, kostkowy, z wyraźną redukcją przestrzeni międzybieżnikowych. Wzmocniona konstrukcja ścian bocznych zapewnia lepszą ochronę przed uszkodzeniami mechanicznymi. Opony te odznaczają się dużą wydajnością i długim okresem użytkowania. Opony na nawierzchnie miękkie mają wzór bieżnika potocznie określany jako „jodła” czy „hokejka”. Taki układ klocków zapewnia maksymalne samooczyszczanie, niezbędne dla zachowania przyczepności podczas pracy na błotnistym lub miękkim podłożu i zwiększenia trakcji. To w tym miejscu, pomiędzy łopatkami bieżnika, najczęściej dochodzi do przebić i przecięć.

Jeśli chodzi o segment opon wielkogabarytowych (OTR), również są one stosowane na urządzeniach, które wykonują prace w różnych środowiskach, tj. w kamieniołomach, żwirowniach, na placach budowy, składach złomu. Dobierając opony, należy wziąć pod uwagę warunki w miejscu ich pracy. Wymagania dotyczące opon są zawsze takie same, czyli duża nośność, niezawodność oraz niskie koszty eksploatacji. Ważne jest wobec tego, aby wybrać właściwy typ ogumienia, by jak najlepiej wykorzystać możliwości maszyny. Jeśli chodzi na przykład o ładowarki, warunki pracy mogą być bardzo różne. Niektóre opony o wysokiej odporności na zużycie, inne o doskonałej przyczepności w terenie, inne znowu o dużej odporno-

“

Właściwy dobór odpowiednich opon to oszczędność na lata przedkładająca się na większą ilość przepacowanych motogodzin oraz niższe koszty usług serwisowych.

ści na uszkodzenia. Opony w klasie L5 przeznaczone są na warunki ekstremalne, gdzie wymagane są niezawodność i duża odporność na uszkodzenia, gorzej sprawdzają się przy transporcie na dłuższych odcinkach z powodu masywnego bieżnika. Opony w klasie L3 dobrze sprawdzają się na podłożu utwardzonym przy załadunku i transporcie, a opony w klasie L2 na miękkim gruncie, gdzie potrzebna jest dobra trakcja.

W oponach przemysłowych OTR nie ma aż tak widocznego podziału, jak ma to miejsce w oponach osobowych. Choć i tu znajdziemy marki premium, opony średniej klasy i tańsze marki budżetowe. Ich cena wynika bardziej z jakości i wytrzymałości ogumienia. Należy podkreślić, iż opony OTR są bardzo specjalistycznym rodzajem ogumienia. Cechują się wysokimi indeksami nośności, dużą wytrzymałością i odpornością na uszkodzenia. Przeznaczone są do eksploatacji na po-

jazdach wolnobieżnych. Opony te muszą gwarantować bezpieczeństwo w każdych warunkach, nierzadko ekstremalnych, gdzie amortyzują i łagodzą nierówności podłoża. W przypadku opon wielkogabarytowych bieżnik musi spełniać funkcje samoczyszczące, zapobiegać wciskaniu się kamieni pomiędzy „klocki”, chronić warstwy wewnętrzne i konstrukcję przed uszkodzeniem oraz zapewniać optymalną trakcję w terenie.

Dlatego coraz większą popularność w segmencie OTR zyskują opony superelastyczne dla pojazdów budowlanych i górniczych. Są one zbudowane w całości z gumy (dawniej stosowane tylko przy wózkach widłowych), nie można ich przebić, bo nie są wypełnione powietrzem. Są też odporne na inne uszkodzenia mechaniczne, a dzięki temu dostosowane do najbardziej wymagających i najcięższych warunków pracy, np. przy recyklingu i gospodarce odpadami.

Producenci, chcąc zapewnić komfortowe prowadzenie maszyny, opracowali system otworów na ścianie bocznej, doskonale absorbujących wstrząsy i redukujących vibracje, zapewniając najlepszą ochronę dla operatora i maszyny. Mieszanki składają się najczęściej z trudnościeralnych komponentów, a w połączeniu z bardzo głębokim bieżnikiem przyczyniają się do maksymalnego wydłużenia czasu eksploatacji w porównaniu z tradycyjnymi oponami pneumatycznymi.

Jakie opony do ciągnika?

Na rynku dostępnych jest wiele typów i rozmiarów opon rolniczych, co sprawia, że kupujący staje przed nie lada wyzwaniem. Różnorodność ta jest wynikiem nieskończonej liczby pojazdów i urządzeń



Montaż opon rolniczych przez serwis Vegas Opony

stosowanych w rolnictwie, różnorodności podłoża i warunków pracy, a także stale rosnących wymagań ze strony użytkowników. Oferta opon rolniczych na naszym rynku jest bardzo bogata. Niezwykle ważne jest, aby opona była poprawnie dobrana przede wszystkim do specyfiki wykonywanej pracy, rodzaju gleby, typu ciągnika i jego mocy oraz osprzętu, z jakim pracuje. Wybór właściwej przyczyni się do znaczących oszczędności dla gospodarstwa rolnego. Niestety, pomimo coraz większej świadomości rolników głównym kryterium wyboru nierzadko jest po prostu cena, a nie to, jakie korzyści może przynieść użytkowanie dobrych opon.

Profil opony wyznacznikiem jej zastosowania

W branży rolniczej rysuje się wyraźna tendencja do zwiększania powierzchni kontaktu opony z podłożem oraz obniżania ciśnienia. W tym miejscu należy wspomnieć o oponach niskoprofilowych i niskociśnieniowych. Komfortowe ciągni-

ki dużej mocy wyposażone są w szerokie, niskoprofilowe opony serii 65. Doskonale tłumią one drgania, dzięki czemu podczas jazdy po utwardzonych drogach z wyższą prędkością (np. przy transporcie na dłuższych odcinkach) wibracje są mniej odczuwalne w kabinie. Warto podkreślić, że niższy profil to większa powierzchnia kontaktu z podłożem. Opony o wyższym profilu, jak serie 70 czy 85, to uniwersalne opony dla mniejszych i średnich ciągników wykorzystywanych w różnych zastosowaniach rolniczych. Wysokie profile opon, jak np. seria 95, stosowane są przy uprawach międzyrzędzi, gdzie niezbędne są minimalna szerokość i duża wysokość profilu.

Najbardziej zaawansowanym technologicznie i innowacyjnym rozwiązaniem są opony niskociśnieniowe. Opracowane zostały z myślą o zmniejszeniu nacisku na podłoże i zwiększeniu powierzchni kontaktu opony z gruntem. Użytkowanie takich opon zmniejsza degradację gleby i słyca powstające koleiny, co sprzyja ochronie upraw i przekłada się na zwiększenie

plonów. W konwencjonalnych oponach rolniczych najczęściej stosuje się ciśnienie rzędu 1,8-2,5 bara, natomiast w przypadku opon niskociśnieniowych – 0,6-1,2 bara. Większa powierzchnia styku to także możliwość przeniesienia większych sił, co ogranicza ryzyko poślizgu kół. W praktyce możemy liczyć na zwiększony uciąż, mniejsze zużycie paliwa oraz większą trwałość bieżnika. Wadą jest wyższa cena tego typu opon. Pamiętać należy też o właściwym doborze ciśnienia, zwłaszcza gdy ciągnik wyjeżdża z pola i przedstawia się na prace związane z transportem po nawierzchniach utwardzonych.

Przy zakupie opon OTR oraz w przypadku innych typów opon warto postawić na profesjonalnego dostawcę, który oprócz sprzedaży zapewnia także doradztwo i serwis. Wyboru warto dokonać w oparciu nie tylko o budżet, ale także o to, jakie prace będą wykonywane daną maszyną. Pozwoli to wykorzystać wszystkie zalety opony i przekształci się w zysk finansowy.

REKLAMA

NOWOŚĆ CAMSO MPT 732

KOPARKO-LĄDOWARKI
PODNOŚNIKI TELESKOPOWE
LĄDOWARKI KOMPAKTOWE

TOUGH IS OUR WAY OF LIFE

40% twarda
MIESZANA MIĘKKA NAWIERZCHNIA
60% miękka

NAJLEPSZA PRZYPNĘTOŚĆ I WYTRZYMAŁOŚĆ PODCZAS PRACY W TERENIE

Najlepsze rozwiązanie w zakresie opon do koparko-lądowarek dla nawierzchni mieszanych i miękkich. Najgłębszy bieżnik trakcyjny z ulepszonymi właściwościami ochronnymi, aby zmaksymalizować trwałość na bardziej miękkich nawierzchniach.

Dowiedz się więcej na stronie camso.co lub zadzwoń do nas (22) 783 35 90

CAMSO

Specjaliści od specjalistycznych

20 lat STARCO w Polsce

tekst i zdjęcia: **Piotr Łukaszewicz**

Od najmniejszych kół do kosiarek czy tacek po rozwiązania dla transportu ciężkiego, przemysłu i rolnictwa. Łącznie blisko trzy miliony kół rocznie, z czego 95% produkowanych od początku do końca we własnym zakresie. To oferta duńskiej firmy STARCO, która od 20 lat ma swój oddział także w Polsce. Odwiedziliśmy jej zakłady w Mielcu, gdzie mieliśmy okazję zapytać o branżowe trendy i rynkowe nastroje w dobie pandemii.

Polski oddział STARCO działa na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec

Dobre sąsiedztwo

Zanim oddział STARCO pojawił się w Polsce, koła tego producenta trafiały nad Wisłę w dużych ilościach, bo jej ważnym klientem był od zawsze Melex. To za sprawą współpracy z tym polskim producentem pojazdów elektrycznych zarząd Starco postanowił zainwestować w naszym kraju w duże centrum dystrybucyjne. Dziś obie firmy są sąsiadami na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec. To najstarsza specjalna strefa ekonomiczna w Polsce. STARCO nie korzysta z ulg związanych z działalnością na terenie strefy, bo jest zbyt dużą firmą, korzysta natomiast z dobrego położenia. Tuż obok, przy tej samej ulicy siedzibę ma kolejny ważny klient – producent kosiarek, jeden z największych w Europie.

– Grupa STARCO rozpoczęła działalność w Danii w roku 1961, a w Polsce w 2001. Na początku była to tylko dystrybucja. Mieliśmy magazyn i kilku pracowników. Przez lata byliśmy znani jako dostawca unikatowych rozwiązań, ale też producent kół do wszystkiego, poza samochodami osobowymi. Dziś, za sprawą współpracy z Kendą, jesteśmy także na tym rynku – opowiada Anna Mieszkowska, dyrektor finansowy STARCO w Polsce, dodając, że z każdym kolejnym rokiem polski oddział notował duże wzrosty obrotów. Dziś STARCO ma trzy zakłady produkcyjne na świecie: w Chinach, Chorwacji i Anglii. W Polsce produkcji nie ma, ale jest montaż kół i opon (manualny i automatyczny), a przede wszystkim potężne centrum dystrybucyjne.

– Dostarczamy na pierwszy montaż kompletne koła, ale sprzedajemy również osobno felgi, opony czy dętki – dodaje kierownik operacyjny Andrzej Bardowski. Polski rynek jest niezwykle ważny dla STARCO – znajduje się na trzecim miejscu w Europie pod względem obrotów w sektorze opon specjalistycznych. – Nasi

klienci w Polsce to w 90% producenci sprzętu, a więc dominuje pierwszy montaż – opowiada Tomasz Czebocki, menedżer sprzedaży, który w polskim oddziale STARCO zajmuje się m.in. obsługą współpracy ze wspomnianym producentem kosiarek.

Bestsellery i trendy

Zamówienia od klientów są niezwykle zróżnicowane. W ofercie znajdują się m.in. felgi do kół w lotniskowych wozach strażackich czy rozwiązania dla autonomicznych urządzeń ogrodowych, maszyn komunalnych. Za sprawą wieloletniej współpracy z producentami sprzętu STARCO ma wiedzę i możliwości, by reagować na potrzeby rynku i klientów.

– *Coraz więcej zapytań z rynku mamy o radialne opony rolnicze. Rozwiązanie, które od dawna stosowane jest w traktorach, coraz częściej trafia do przyczep czy innego rolniczego sprzętu. Rolnicy pokonują coraz dłuższe trasy przy coraz wyższych prędkościach. Opona diagonalna w takich warunkach ulegnie szybszemu zużyciu. Innym trendem w tym sektorze jest fakt, że producenci sprzętu idą w coraz szersze rozmiary z mniejszym profilem. Rynek chce opon, które nie zużyją się szybko, będą elastyczne i niskociśnieniowe, aby nie ugniatać gleby. Zmiany zachodzą także we wzorach bieżników. Popularne jodelki czy żmijki są zastępowane wzorami nawiązującymi do zastosowań radialnych – opowiada Tomasz Czebocki. Opony radialne są coraz częściej poszukiwane także w pojazdach takich jak meleks czy innych elektrycznych. Tu też rynek zgłasza zapotrzebowanie na nowe produkty, w tym przypadku z wyższymi indeksami prędkości.*

Wiedza STARCO na temat zastosowań lekkiego transportu, w tym rozwiązań opon i kół dla wózków, wózków transportowych i tacek, ma długą historię. – *Wprowadzone w 2006 roku rewolucyjne, odporne na przebiecie zestawy opon – linia produktów Flex – odmieniły rynek, i nadal pozostają jednym z naszych bestsellerów – opowiada Anna Mieszkowska. Ważnym rynkiem jest sektor wózków widłowych. Ciekawą linią produktów są opony do przyczep kempingowych.*

– *Poprzez lata doświadczeń dobrze poznaliśmy zastosowania naszych produktów. Dostarczamy najlepsze możliwe produkty przy uwzględnieniu kosztów, jakości, zaopatrzenia i innych wymagań klienta – przekonują przedstawiciele STARCO.*

Rynek nie zwalnia

W polskim oddziale STARCO jeśli mówią o trudnościach, to związanych z obsługą kilkusetprocentowych przyrostów rok do roku na zamówienia w segmencie opon szybkobieżnych. – *Zapotrzebowanie jest niesamowite. Generuje to u nas pewne trudności związane z zaburzeniami w łańcuchu dostaw komponentów – zaznacza Andrzej Bardowski. Ma to oczywiście*



Od lewej: Wojciech Woliński, odpowiedzialny w STARCO za sprzedaż opon osobowych KENDA, Andrzej Bardowski, kierownik operacyjny, Anna Mieszkowska, dyrektor finansowy STARCO w Polsce, oraz Tomasz Czebocki, menedżer sprzedaży

związek z pandemią koronawirusa. – *W sensie operacyjnym namieszała ona w naszej branży bardzo mocno. W różnych okresach pandemia powodowała trudności w różnych regionach świata. Najpierw Azja, potem Europa, USA. Naturalny cykl został mocno zaburzony i do dziś ta rozchwiana fala nie opadła – dodaje. Z drugiej strony... Pandemia zwiększyła zapotrzebowanie na towary: koła, opony, felgi. Z czego to wynika? – Na pewno firmy chcą nadrobić przestoje, ale nikt nie produkuje, jeśli nie ma odpowiedniego popytu. Wydaje nam się, że świat robi głęboki wdech świeżego powietrza po tym, co w ubiegłym roku go spotkało – podsumowują nasi rozmówcy.*

W 2017 roku STARCO stało się częścią KENDA Group. Efektem tego jest m.in. dystrybucja przez polski oddział STARCO opon osobowych tego producenta z Tajwanu.

Więcej o tym
piszemy na str. 42



W 2017 roku STARCO stało się częścią KENDA Group



Kompletna oferta usług dla flot pod wspólną marką

tekst i zdjęcia: **Continental**

Continental połączył swoje usługi dla klientów flotowych pod marką Conti360° Solutions.

Reorganizacja ta rzuca światło na przyszłościowe kwestie digitalizacji i zrównoważonego rozwoju – w ten sposób firma reaguje na zmieniające się wymagania klientów na rynku kształtowanym przez postępującą cyfryzację, zarządzanie oparte na danych i presję kosztową. Połączenie usług na poziomie strategicznym pomoże również branży transportowej sprostać wymaganiom związanym ze zrównoważonym rozwojem w sektorze logistyki.

To wszystko jest częścią strategii „Wizja 2030” przedstawionej przez Continental w grudniu 2020 r. Firma w coraz większym stopniu korzysta z usług opartych na danych w ramach koncentracji na konserwacji predykcyjnej – kluczowym elemencie logistyki 4.0.

Koncentracja na zrównoważonym rozwoju i cyfryzacji

W przyszłości rozwiązania flotowe Continental będą oferowane jako całościowy pakiet. Kontrakty Conti360° Solutions obejmują zarówno rozwiązania cyfrowe, takie jak ContiConnect i ContiPressureCheck, jak i ContiLifeCycle – w tym produkty do bieżnikowania ContiRe i ContiTread oraz zarządzanie karkasami.

– *Koncentrując się na koncepcji ContiLifeCycle w naszych kontraktach Conti360° Solutions, chcemy zwiększyć nacisk na bardziej zrównoważony rozwój w biznesie flotowym – mówi Ralf Benack, szef Fleet Business EMEA. – Conti360° Solutions sprawia, że jesteśmy partnerem w zakresie zrównoważonego rozwoju w sektorze flot. Nowa wizualizacja i świeże logo pomogą zwrócić uwagę klientów na reorganizację.*



Współpracując z wybranymi klientami flotowymi, Continental udowodnił wartość dodaną dla klientów, generowaną dzięki łączności między oponami, czujnikami, danymi telemetrycznymi, algorytmami i chmurą.



Droga do dostawcy zintegrowanych rozwiązań

Obszar biznesowy Conti360° może pochwalić się ponad 40-letnim doświadczeniem w obsłudze flot. W 1978 roku firma Conti360° Solutions stała się niezawodnym partnerem specjalizującym się w kompleksowym zarządzaniu oponami. Swoim klientom w ponad 25 krajach oferuje bezpieczeństwo w zakresie planowania kosztów, zapewnia im również fachową obsługę poprzez sieć ponad 7000 partnerów serwisowych.

– Wśród naszych klientów jest sporo wiodących międzynarodowych flot, które od wielu lat ufają rozwiązaniom firmy Continental – i to zaufanie zostało nagrodzone – dodaje Ralf Benack. Najnowsza reorganizacja łączy usługi i produkty w jeszcze bardziej spójny pakiet. – Wykorzystujemy synergię dzięki bliskiej współpracy z kolegami z działu motoryzacyjnego i stale wzbogacamy nasze portfolio dzięki pozyskanej w ten sposób wiedzy. W rezultacie Continental może zaoferować sektorowi transportowemu profesjonalne rozwiązanie, które umożliwi efektywne zarządzanie flotą z naciskiem na zrównoważony rozwój, a to dzięki

zastosowaniu opon obniżającym zużycie paliwa, bieżnikowaniu ograniczającemu zużycie zasobów i cyfrowemu monitorowaniu ogumienia.

Misja 2050: materiały wyprodukowane w 100% w sposób zrównoważony

Continental oferuje już wielu klientom flotowym kontrakty oparte na przebiegu i szeroki wachlarz usług w zakresie opon pod szyldem Conti360° Solutions. Dostępne są też inteligentne opony, które wykorzystują czujniki i oprogramowanie do ciągłego monitorowania ich stanu. Współpracując z wybranymi klientami flotowymi, Continental udowodnił wartość dodaną dla klientów, generowaną dzięki łączności między oponami, czujnikami, danymi telemetrycznymi, algorytmami i chmurą.

– W ten sposób powstają inteligentne cyfrowe rozwiązania, które pomagają sprawić, że konserwację i wymianę ogumienia w przyszłości będzie można przeprowadzać dokładnie wtedy, gdy będzie to konieczne – wyjaśnia Benack. – Pozwala to klientom znacznie zwiększyć poziom bezpieczeństwa i efektywność ich flot, przy jednoczesnym obniżeniu kosztów.

Continental systematycznie inwestuje w badania i rozwój nowych technologii, alternatywnych materiałów i przyjaznych dla środowiska procesów produkcyjnych. – Naszym celem jest zaoferowanie naszym klientom „opony przyszłości”, która będzie bardziej energooszczędna i przyjazna dla środowiska podczas produkcji, cyklu użytkowania i bieżnikowania – dodaje Ralf Benack. – Stopniowo dążymy do tego, by w 2050 roku produkować opony w 100% z materiałów wytwarzanych w sposób zrównoważony.

W stronę rozwiązań opartych na usługach

Continental jest nie tylko dostawcą opon premium, ale także profesjonalnym partnerem dla swoich klientów w sektorze flotowym, w szczególności dzięki wspólnemu opracowywaniu ważnych rozwiązań dla przyszłych wyzwań. Do 2030 roku, jako jeden z największych na świecie dostawców elektroniki, czujników i oprogramowania w sektorze mobilności, firma chce osiągnąć pozycję lidera na rynku rozwiązań cyfrowych dla usług. Włączenie cyfrowej usługi monitorowania opon do kontraktów Conti360° Solutions stanowi kolejny logiczny krok, jeśli chodzi o wsparcie klientów z branży transportowej w ich drodze do większej cyfryzacji.

– Dzięki ciągłemu rozwojowi technologii czujników, rozszerzaniu portfolio elektroniki i oprogramowania oraz ciągłemu ulepszaniu usług cyfrowych budujemy mocne fundamenty dla naszego portfolio usług Conti360° Solutions w przyszłości – podsumowuje Ralf Benack.



NOWE NARZĘDZIE DO MONITOROWANIA CIŚNIENIA W OPONACH DLA FLOT

tekst i zdjęcia: **Goodyear**

Kontrola ciśnienia w oponach jest niezbędna, aby zapewnić pojazdom ciężarowym i naczepom większą mobilność, oszczędność paliwa, a także zoptymalizować przebieg i wydłużyć żywotność opon. Z tego względu Goodyear wprowadza DrivePoint, bardzo łatwy w obsłudze system monitorowania ciśnienia w oponach. Oznacza to, że firma może zaoferować trzy alternatywne rozwiązania odpowiadające konkretnym potrzebom flot, które chcą wydłużyć czas sprawności i aktywnie planować konserwację opon.

DrivePoint dołącza do istniejących już rozwiązań TPMS i czytnika najazdowego Drive-Over-Reader w zakresie inteligentnego monitorowania opon, dostępnych w ramach kompleksowej oferty Goodyear Total Mobility, obejmującej także opony premium i ogólnoeuropejską sieć serwisową.

– Dzięki systemowi DrivePoint sprawdzanie ciśnienia w oponach trwa zaledwie kilka sekund – mówi Alberto Villarreal, dyrektor zarządzający ds. rozwiązań flotowych Goodyear. – Regularne kontrole pomagają wydłużyć czas sprawności, jednocześnie maksymalizując efektywność paliwową i zmniejszając emisję dwutlenku węgla przez flotę. Obok innych naszych zaawansowanych i predykcyjnych systemów jest to łatwe do zainstalowania rozwiązanie, które spełni potrzeby wielu menedżerów, którzy chcą maksymalnie wydłużyć czas sprawności swoich flot, obniżając koszty operacyjne.

System Goodyear DrivePoint składa się z czujników ciśnienia umieszczonych na zaworach opon i odbiorników zasilanych bateriami, które odczytują stan ciśnienia we wszystkich oponach

natychmiast po przejechaniu przez nie pojazdu. Zebrane dane są przesyłane do chmury Goodyear, co zapewnia łatwy dostęp i raportowanie za pośrednictwem mobilnych i internetowych aplikacji Goodyear Fleet Manager, dostępnych dla systemów IOS i Android. Jeśli ciśnienie jest niższe od zalecanego, menedżer floty otrzymuje natychmiastowe powiadomienie, co pozwala uniknąć potencjalnej awarii opony, która mogłaby spowodować zatrzymanie pojazdu i dodatkowe koszty.

To nowe rozwiązanie nie wymaga demontażu opony, ponieważ czujniki można szybko zainstalować na zaworach, co zmniejsza złożoność procesu i związane z nim przestoje. Narzędzie to zostało opracowane specjalnie dla firm transportowych i logistycznych, które poszukują łatwego w użyciu, a jednocześnie bardzo wydajnego rozwiązania do monitorowania ciśnienia w oponach.

– DrivePoint stanowi efektywną kosztowo alternatywę dla naszych klientów. My zajmujemy się kompletną instalacją, a system wymaga minimalnej obsługi. Dzięki temu rozwiązaniu menedżerowie flot są na bieżąco informowani o poziomie ciśnienia w oponach każdego pojazdu, co umożliwi bardziej efektywne planowanie konserwacji. Częste kontrole opon w pojazdach pomagają zmniejszyć ryzyko opóźnienia dostaw z powodu przestoju pojazdu. Zapewniają jednocześnie maksymalne bezpieczeństwo, wydajność i zrównoważony rozwój. Koncentrujemy się na dostarczaniu rozwiązań, które przyniosą korzyści operatorom flot i stanowią wartość dodaną dla ich klientów – dodaje Villarreal.



REKLAMA


www.yokohama-oht.com



AGRI STAR II

GWIAZDA OPON CIĄGNIKA

-  Doskonała Przyczepność
-  Długa Żywotność
-  Wyższa Zwrotność
-  65 Prędkość D (65km/h)

www.agristarll.com

Marcin Młodożeniec | +48 500 317 450 | mmlodozeniec@yokohama-oht.com
 Jerzy Kalucki | +48 500396207 | jkalucki@yokohama-oht.com

 **ALLIANCE**

WULKANIZATOR TOR NICZYM CZŁOWIEK ORKIESTRA

tekst: **Rafał Dobrowolski** / zdjęcia: **ZF, Hazwerk Polska, SKV**

Jedynym punktem styku pojazdu z drogą są opony. A operacja demontażu kół stanowi jedyne w swoim rodzaju doświadczenie i niepowtarzalną okazję do weryfikacji rozlicznych elementów. To niesamowite źródło wiedzy o kondycji pojazdu.



Należy oczywiście przyjąć założenie, że każdy wulkanizator ma świadomość ciężącej na nim odpowiedzialności. W końcu dla każdego auta, bez względu na moc czy moment obrotowy, jedynym punktem styku z drogą są opony. Przy prędkości autostradowej opony w popularnym rozmiarze obracają się ponad 1000 razy na minutę. Tu nie ma marginesu na błąd w sztuce.

Wymiana kół – pod tym szyldem zwykliśmy kojarzyć punkty wulkanizacyjne, które oferują serwisowanie opon. Ich core-biznes to demontaż opon z felg, wyważanie kół. Tak też konstruowany jest cennik usług. Niby nic odkrywczego, że każdorazowy demontaż kół to inne elementy do weryfikacji. Dowodzi tego np. prezentacja firmy ZF. Notabene powstała ona na użytek mechaników i ma stanowić inspirację – jak łatwo o dodatkowy zarobek przy okazji wymiany kół. I nie musi to być wymiana opon, wystarczy demontaż koła/kół, by poddać weryfikacji tarcze hamulcowe, zaciski i klocki hamulcowe. Także amortyzatory, osłony/odboje amortyzatora, sprężyny, a nawet końcówki drążka kierowniczego, sworznie zwrotnicy, wahacze, drążki stabilizatora. Dużo tego, prawda?

– Demontaż kół z uwzględnieniem przeglądu innych podzespołów, tj. elementów układu hamulcowego,



O czym powinien wiedzieć pracownik warsztatu wymiany kół? Nawet absolutnie płynnie pracujące koło zwykle ma ponowne niewyważenie po zamontowaniu w pojeździe. Przyczyną są tolerancje piast kół (tzw. resztkowe niewyważenie w piastach) czy niewyważenie bębna hamulcowego lub tarczy. To dlatego powstały takie urządzenia jak wyważarki dostawne



CO GROZI, GDY POMINIEMY WAŻNE CZYNNOŚCI SERWISOWE?



Piotr Sarnecki
dyrektor generalny
Polskiego Związku
Przemysłu Oponiarskiego

Łamanie wzdłużne bieżnika przy zbijaniu, naderwanie stopki opony przy siłowym montażu na feldze, niewyczyszczenie piasty przed montażem koła, źle dokręcone nakrętki (ze zbyt małym albo zbyt dużym momentem obrotowym). Każdy z tych bardzo częstych błędów może skończyć się czymś, co prawnicy nazywają doprowadzeniem do katastrofy w ruchu lądowym. Dlatego serwisowaniem kół powinny zajmować się warsztaty mające zarówno umiejętności, jak i odpowiednie wyposażenie, które jest serwisowane odpowiednio często. W ramach Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego powstała procedura prawidłowej wymiany opon. Zawiera ona 40 kroków, których realizacja gwarantuje bezpieczeństwo pracy i klienta po wyjeździe z serwisu. Przy jednej osobie obsługującej auto trwa to min. 40 minut. Nie da się tego zrobić szybciej. Tak jak nie da się prawidłowo wymienić opon w 30 czy 34 krokach.

zawieszenia i kierowniczego, oznacza podniesienie zadowolenia klienta. To podniesienie świadomości bezpieczeństwa zmotoryzowanych – dowodzi Grzegorz Fedorowicz, business development manager w ZF Aftermarket. – Profesjonalna obsługa może iść w parze z możliwością zwiększenia przychodów warsztatów wulkanizacyjnych.

Jak dowieść, że czyszczenie piast w cenniku usług może być cieszącym wszystkie strony standardem zwyczajowej wizyty, tj. na czas wymiany opon czy po prostu demontażu koła/kół?

– Czyszczenie czy szlifowanie piast jest oczywistą czynnością podczas wymiany tarcz hamulcowych, natomiast czyszczenie tulei centrującej w trakcie sezonowej wymiany ogumienia powinno być wykonywane zawsze – oznajmia Andrzej Kowalski, product and technical training specialist automotive aftermarket NTN-SNR Polska Sp. z o.o.

Taki zabieg okaże się nieoceniony, gdy przyjdzie pilnie zdemontować koło, np. podczas awarii w trasie. Nie wspominając o biciu osiowym koła. Oczywiście tzw. bicie koła może być spowodowane uszkodzoną piastą. Acz dużo częściej bywa pochodną zanieczyszczeń gromadzących się pomiędzy piastą a np. tarczą hamulcową lub tarczą a felgą. I tylko czekać na

zużycia łożyska, tarczy hamulcowej, a przede wszystkim ponadnormatywnej degradacji ogumienia.

Z powyższego wyłania się taki obraz. Kompetencje wulkanizatora to pełen wachlarz czynności, które mają niebagatelny wpływ na bezpieczeństwo, ekonomikę i ekologię. To tylko na pozór przesadna teza, bo jeśli bliżej przyjrzeć się warsztatowi, to właśnie „oponiarze” mogą mieć najwięcej do powiedzenia, gdy pomyśleć o redukcji śladu węglowego. Doprawdy, zabiegi prewencyjne mogą być domeną tego sektora usług. Ale żeby tak się stało, musi zapanować standard. Tak jak klucz dynamometryczny stanowi „must have” dla połączeń wymagających określonego momentu obrotowego, tak musimy mieć świadomość, że narzędzie takie powinno być kalibrowane co 12 miesięcy, by mieć pewność prawidłowych wskazań.

Słów więcej o (konieczności) usuwaniu rdzy i osadu z piast kół

Omówienie zagadnienia centrowania kół i powierzchni styku pomiędzy kołem a piastą warto rozpocząć od pytania: który wulkanizator faktycznie używa specjalnych narzędzi? Brud czy rdza to wróg typowych czynności przy demontażu/montażu kół. Nierówności na



Podczas demontażu zwróćmy uwagę – żółty punkt na boku wskazuje miejsce, gdzie opona jest najniższa, należy go umieścić nad wentylem. Istnieją również czerwone kropki, które wskazują największą wysokość profilu/ maksymalne wychylenie zmiennej siły promieniowej (jest najcięższa). Aby zapobiec błędom przy ponownym mocowaniu kół i ich niewyważeniu, zaznacz położenie koła względem piasty i położenie śruby zabezpieczającej koło przed odkręceniem

piastie skutkują tym, że koło nie licuje się z piastą. Szlifierka piast kół to oczywiste i obowiązkowe narzędzie wulkanizatora, a tymczasem...

– *Ilu ma specjalistyczne narzędzia? Pewnie niewielu, a co za tym idzie – jeszcze mniej z nich korzysta* – zauważa Mariusz Iwański, product manager Würth Polska. – *Biorąc pod uwagę liczbę potencjalnych użytkowników, sprzedaje się ich bardzo mało. Myślę, że jedynie 1-2% zakładów używa tego typu narzędzia* – nie bez żalu przyznaje nasz rozmówca.

Cóż, można tylko mieć nadzieję, że alternatywą dla rozwiązań napędzanych np. wiertarką lub wkrętarką akumulatorową są ręczne szczotki druciane. Jakże mało wizerunkowe to podejście!

Zakładając profesjonalne podejście, rozważmy ową usługę niczym księgowy. Przy założeniu, że trwałość jakościowo dobrej tarczy to ok. 100 pojazdów na tarczę, jak skalkulować usługę, mając na uwadze stawkę rbg? Okazuje się, że koszt samej tarczy jest na tyle niski, że można go pominąć w kalkulowaniu stawki rbg. Bardziej istotny jest czas, jaki potrzebujemy na dodatkową czynność. Zakładając, że czyszczenie 4 piast zajmuje 2 minuty (30 s/szt.), całą operację wymiany trzeba by było skalkulować ok. 10-15% drożej. Swoją drogą, ciekawych wniosków mogą dostarczyć

badania, jak brudna piasta wpływa na komfort prowadzenia, zużycie opon, łożysk czy całego zawieszenia, a więc tak naprawdę na nasze bezpieczeństwo.

– *Należy przede wszystkim edukować wulkanizatorów, że nawet idealnie wyważona, czysta felga może dać niewiele, jeśli założymy ją na brudną, zardzewiałą piastę* – klient może wrócić z zastrzeżeniem, że po wymianie opon ma bicie na kierownicy. W takim wypadku auto trafia z powrotem do warsztatu i koła muszą być sprawdzone, a można było tego uniknąć, czyszcząc z wczasu piasty. Finalnie to, co zaoszczędziliśmy na czasie, musimy oddać 3-4 razy. Myślę, że jasne wskazanie, jak przebiega usługa i skąd się bierze wyższa cena, może zachęcić klientów do takiego serwisu. Chyba każdy z nas jest w stanie zapłacić 10-20 zł więcej 2 razy w roku w zamian za pewność, że opony wymienione są zgodnie ze sztuką – zauważa Mariusz Iwański z Würth Polska.

Tymczasem wydźwięk informacji o znikomym zainteresowaniu szlifierkami piast kół (i dedykowanymi tarczami szlifierskimi) wzmacnia komentarz reprezentanta organizacji branżowej.

– *Czyszczenie powierzchni styku felgi z piastą czy usuwanie kleju po poprzednich ciężarkach to kanon czynności profesjonalnego serwisanta opon, a nie usługa premium. Bez nich nie ma możliwości, powtarzam – nie ma możliwości prawidłowego wykonania usługi* – dowodzi Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego.

Odnotujmy tu, że „procedura obsługi kół w samochodach osobowych” – mając na uwadze instruktarz PZPO dla certyfikowanych warsztatów – to 40 kroków. Począwszy od (1) wprowadzenia pojazdu na stanowisko serwisowe, przez (2) weryfikację punktów podnoszenia pojazdu.

Stan szpilki i nakrętki – czystość oraz stan gwintu

Podczas cyklicznej wymiany kół szpilki są narażone na uszkodzenie. Problem ten nasila się w przypadku samochodów ciężarowych, których koła są o wiele cięższe.

– *Podczas ich ściągania zdarza się, że otwór felgi uszkodza gwint szpilki. To obniża parametry śruby i sprawia, że po przykręceniu z czasem może się ona obluźnić* – uczuła Mirosław Mielnicki, menedżer ds. zarządzania ofertą w Euromaster Polska Sp. z o.o. – *Podobnie działają wszelkie zabrudzenia. W minimalnym stopniu, ale jednak obniżają moc dokręcenia śruby. To może prowadzić do jej poluzowania w trakcie jazdy.*

I od razu dodaje, że analogicznie wygląda sytuacja w przypadku nakrętki. Zanieczyszczenie drobinami piasku może powodować uszkodzenia gwintu. Dokręcenie brudnej nakrętki nie oznacza, że koło na pewno odkręci się w trakcie jazdy. Jednak jest to jeden z czynników, które zwiększają ryzyko wystąpienia takiej sytuacji.

Na dobrą sprawę należałoby też zweryfikować przyjętą technikę dokręcania nakrętek. O czym mowa? Ano nikt chyba nie zaprzeczy, że dobrą praktyką jest wykonanie pierwszych 3-4 obrotów nakrętki ręcznie. To daje pewność idealnego spasowania nakrętki z gwintem.

– W momencie nieprawidłowego przykręcania od razu można wyczuć opór. Używając klucza pneumatycznego, nie ma szans na wychwycenie takiego błędu. Siła automatu powoduje, że nawet jeśli zakrętka źle złapie gwint, to po prostu zniszczy jego fragment i dalej zacznie zazębiać się prawidłowo. Spowoduje to osłabienie siły dokręcenia, a w konsekwencji zwiększy ryzyko poluzowania nakrętki – kontynuuje Mirosław Mielnicki.

Wspomnieliśmy już o konieczności kalibracji klucza dynamometrycznego. Ten powinien być ustawiony pod kątem konkretnego samochodu i śruby. Błędem jest stosowanie jednakowej siły niezależnie od typu pojazdu, może to prowadzić do zbyt mocnego (lub słabego) dokręcenia śrub, więc tylko czekać problemów z odkręceniem koła (ryzyko poluzowania śrub w trakcie jazdy). Czy nieprawidłowe dokręcenie śrub może spowodować odpadnięcie koła w czasie jazdy? Przypadki odkręcenia się koła w trakcie jazdy są rzadkie. Najczęściej dotyczą felg aluminiowych.

Idźmy dalej. Podczas wyważania w warsztacie felga osadzana jest na stożku, który niweluje niedoskonałość otworu centrującego. Ale już podczas montowania felgi na piaście może być zgoła różnie. Taka np. piasta może ulec zniekształceniu z powodu wyciągnięcia gwintu podczas dokręcania koła kluczem udarowym. Słyszysz się też, że jedną z częstszych przyczyn problemów z łożyskami i piastami jest ich nieprawidłowy montaż. Pomyślmy w końcu o kolejnych źródłach ponadnormatywnej degradacji składowych układu zawieszenia, hamulcowego, kierowniczego... Efekt domina sprawia, że problem urasta do gigantycznego marnotrawstwa. Degradacja co kosztowniejszych części postępuje, więc nie tylko rośnie TCO pojazdu. Wielkie liczby robią wrażenie, ciekaw jestem, ile tysięcy ton paliwa idzie niepotrzebnie z dymem, bo ten a ten pojazd trapią za duże opory toczenia.

Czy żywotność łożysk jest równa żywotności pojazdu?

W produkowanych aktualnie w Europie pojazdach nie stosuje się już łożysk generacji 0 (obsługowych). Z pozoru więc moglibyśmy degradację łożysk pominać na skali rosnącego śladu węglowego. A tymczasem wgląd w dzisiejszy park pojazdów, gdy wziąć pod uwagę łożyska wymagające smarowania i kasowania luzów, pokazuje, że ich udział jest wcale niemały.

– Myślę, że jeśli chodzi o auta z łożyskami wymagającymi smarowania i bezobsługowymi, to jest to stosunek w granicach od 15% do 85%. W Ofercie SKV na chwilę obecną jest ponad 300 modeli piast i wszystkie one są



Mirosław Mielnicki
menedżer ds. zarządzania
ofercą w Euromaster Polska
Sp. z o.o.



JAKIE KORZYŚCI MOŻE PRZYNIĘĆ KOMPLEKSOWY SERWIS OPON?

W sieci Euromaster przy każdej wymianie kół obowiązuje 11-punktowy protokół inspekcji określonych podzespołów pojazdu. Kompleksowy serwis opon wpływa na poprawę bezpieczeństwa na drodze i zmniejszenie ryzyka zdarzeń drogowych, a to dzięki prawidłowej ocenie stanu opony (stopień zużycia bieżnika, stan warstwy butylowej, uszkodzenia na powierzchni gumy). Stopień i specyfika zużycia bieżnika w oponie może oznaczać nieprawidłową geometrię pojazdu. Niewłaściwe zużycie bieżnika może wskazywać na zużyty amortyzator, wadliwie funkcjonujące elementy zawieszenia lub skrzywione koło. To dla właściciela pojazdu jasna informacja o konieczności kontroli tych podzespołów. Serwisant jest w stanie ocenić różnice w zużyciu bieżnika pomiędzy oponami i stwierdzić, czy te dysproporcje będą wpływać na bezpieczeństwo w trakcie jazdy.

tego drugiego typu – z własnym smarem wewnętrznym, co może świadczyć o tym, że łożyska wymagające smarowania to już praktycznie przeszłość – mówi Ewelina Zielińska, pracownik działu handlowego firmy Esen.

Głośna praca lub luz na łożysku to objawy niepokojącej degradacji łożyska. Poza głośną pracą i luzem na uszkodzone łożysko mogą wskazywać bicie podczas hamowania, zużycie ABS, nagrzewające się koło, stuki podobne do uszkodzeń zawieszenia. Jeśli nie



Współczesna motoryzacja toczy się na łożyskach bezobsługowych, ale również dziś po drogach jeździ niemały odsetek pojazdów z łożyskami wymagającymi smarowania i kasowania luzów

wymieni się go na czas, to zużyć się mogą elementy zawieszenia i hamulce, co znacznie zwiększy koszty. W skrajnym przypadku może dojść do zablokowania się koła podczas jazdy, a czym może to skutkować, każdy potrafi sobie wyobrazić. Warto więc to przekalkulować i takie naprawy robić na bieżąco, tym bardziej że na rynku są bardzo dobrej jakości zamienniki w naprawę przystępnej cenie.

A skoro tak, to przepytajmy kierowcę. Warto uświadomić klientowi, że są metody sprawdzenia stanu elementu (łożyska). A gdy zapyta o takie „bez konieczności demontażu kół”?

– Tak, można to sprawdzić podczas tzw. „jazdy testowej”. W tym celu na mało uczęszczanym fragmencie drogi wykonuje się manewry przyspieszania, hamowania oraz skrętów i nasłuchuje się niepokojących odgłosów „buczenia”, „wycia”. Dobrą praktyką jest również podniesienie samochodu i ręczny obrót koła, jeśli łożysko jest uszkodzone, również usłyszymy hałas, a w przypadku dużego zużycia wyczujemy także luz – mówi Adam Zawidzki, pracownik firmy Esen.



Nawet idealnie wyważona i czysta felga pogrzebie nasze wysiłki, jeśli założymy ją na brudną, zardzewiałą piastrę – po wymianie opon klient może wrócić z zastrzeżeniem, że ma bicie na kierownicy. W takim wypadku auto trafia z powrotem na podnośnik i koła muszą być sprawdzone, a można było tego uniknąć, zawczasu czyszcząc piastę

Wyciek smaru z wnętrza łożyska? Sugeruje oczywiście uszkodzenie, zwykle na skutek nadmiernej temperatury pracy, przez nieprawidłowo działający układ hamulcowy (np. zablokowane prowadnice, zatarty tłok zacisku czy zablokowana linka hamulca pomocniczego). Obojętnie jakiej generacji ułożyskowanie kół, to właśnie przeładowanie pojazdu jest bardzo częstą przyczyną przedwczesnego zużycia łożyska. Dotyczy to przede wszystkim samochodów dostawczych. I tu cenna uwaga.

– Każde łożysko ma przewidzianą i dostosowaną przez producenta odporność na obciążenia, po przekroczeniu której zużywa się bardzo szybko – zauważa Andrzej Kowalski z NTN-SNR Polska Sp. z o.o. – Zniekształcona obudowa, uszkodzona piasta czy czop mocujący łożysko to tylko niektóre z mogących powstać uszkodzeń związanych z przedłużającą się eksploatacją zużytego łożyska koła. Wymiana tych elementów wiąże się z dodatkowymi kosztami, często kilkukrotnie przewyższającymi koszt wymiany samego łożyska.

Uwaga – nieprawidłowy montaż łożysk

Pora zapytać: jak częstym źródłem problemów z łożyskami i piastami jest ich nieprawidłowy montaż? I z czego to wynika? Nasi rozmówcy są nieubłagani.

– Najczęstszą przyczyną przedwczesnego zużycia łożyska jest nieprawidłowo przeprowadzona procedura montażu. Nowoczesne łożyska zespolone często wymagają użycia specjalnych zestawów narzędzi, aby przykładając siłę podczas montażu, nie uszkodzić ich wewnętrznych elementów. Użycie nieodpowiednich narzędzi doprowadzi do uszkodzenia każdego łożyska, nawet tego najwyższej jakości – nie pozostawia wątpliwości Andrzej Kowalski.

I tu pojawia się zalecenie, by zawsze przeprowadzić wywiad z kierowcą, gdyż to on może nam zwrócić uwagę na pojazd specyficznie zachowujący się podczas jazdy, co w rezultacie pomoże nam zdiagnozować usterkę. Przeciwnie przyczyną przedwczesnego zużycia łożysk mogą być luzy na przekładni kierowniczej lub bicie tarcz hamulcowych, co powoduje wibracje i szybsze powstawanie luzów na łożysku.

Poza tym należy sprawdzić stan zawieszenia, tj. czy nie zaistniały nadmierne luzy na przegubach kulistych lub tulejach metalowo-gumowych, ocenić, czy elementy układu hamulcowego nie są nadmierne lub nierównomiernie zużyte, w jakim stanie jest ogumienie. Niewłaściwe zużycie bieżnika może wskazywać na zużyty amortyzator, wadliwie funkcjonujące elementy zawieszenia lub skrzywione koło.

... a gdzie tam geometria zawieszenia

Sprawdzenie i – w razie potrzeby – ustawienie geometrii zawieszenia powinno być dokonywane raz w roku. I znowu kompetencje wulkanizatora.



Uszkodzenia bieżni łożyska, rysy na kulkach, korozja wżerowa, zluszczenie na skutek zmęczenia materiału... a finalnie utrata smaru i zatarcie łożyska objawiają się drganiami, problemami z prowadzeniem pojazdu, trzaskami i hałasami, a nawet błędem systemu ABS

– Prawidłowe ustawienie geometrii to również warunek odpowiedniej trwałości opon i ich osiągow na takim poziomie, jak zaprojektował to producent. Tylko optymalne przyleganie styku bieżnika do jezdni jest bezpieczne dla użytkowników. Geometrię powinien mieć każdy warsztat z aspiracjami do obsługi samochodów nowoczesnych z oponami typu UHP. Tylko tak będą w stanie wykazać w razie reklamacji, że dołożyli wszelkich starań podczas montażu, a winę za zniszczenie opon ponosi nieprawidłowa geometria auta – twierdzi Piotr Sarnecki z PZPO.

I od razu dodaje, że serwisowanie opon to ta część działań warsztatu, która przy popełnionych błędach może doprowadzić do tragicznych skutków na drodze. A w konsekwencji dla właściciela serwisu, który ponosi za to odpowiedzialność.

Wniosek może być więc i taki: kto dziś utyskuje na sezonowość, komu generalnie daleko do rentowności, ten właśnie może i powinien pójść o stopień wyżej w kompetencjach.

REKLAMA


HAWEKA
 TECHNOLOGIE POMIARÓW POJAZDÓW UŻYTKOWYCH

Nasze urządzenia do geometrii i kalibracji systemów wspomagania kierowcy rozwiązują każdy problem pojazdów użytkowych i maszyn rolniczych!

Aprobaty MERCEDES, MAN i czołowych producentów maszyn rolniczych i opon.

Twój kontakt w Polsce:
Zbigniew Mielnik
 Tel.: 889 501 670
 zbigniew.mielnik@haweka.com

➤ Bez konieczności przeprowadzania pracochłonnej kompensacji i unoszenia pojazdów!

							
AXIS4000 Bezprzewodowy, mobilny system pomiarów geometrii	CMC4000 Bezprzewodowy, mobilny system pomiarów ramy	SAD4000 Elektroniczny system kalibracji radarów ACC i kamer LGS	AXIS2000 System pomiarów geometrii z cyfrową akwizycją danych	AXIS500 Laserowy system pomiarów geometrii z elektronicznym inklinometrem	SAD500 Laserowy system kalibracji radarów ACC i kamer LGS	AXIS50 LM Laserowy system pomiarów geometrii maszyn rolniczych	RPV1300 Elektroniczny pomiar współśrodkowości kół ciągników rolniczych

HAWEKA AG • Kokenhorststraße 4 • D-30938 Burgwedel
www.haweka.com

Przed sezonem sprawdź maszyny

O wyposażeniu serwisu ogumienia rozmawiamy z przedstawicielami firmy Świstowski.

tekst i zdjęcia: **Redakcja**

Nietypowe rozwiązania, takie jak łąty czy zawory do niestandardowych rozmiarów opon, gwarantowana jakość produktów, a przede wszystkim wsparcie techniczne i serwis – w taki sposób polska firma Świstowski z Torunia uzasadnia przyczyny swojej bardzo dobrej pozycji na rynku. W jej siedzibie rozmawialiśmy o wpływie pandemii na branżę, bolączkach serwisów ogumienia czy szkoleniach, które mogą szybko i znacząco powiększyć zakres usług w warsztacie.



Anna Ladorucka, menedżer ds. handlu i marketingu, oraz Dawid Petrzak, menedżer sprzedaży

Dla serwisów ogumienia

Firma Świstowski w branży znana jest głównie za sprawą bardzo szerokiej oferty materiałów wulkanizacyjnych. Są wśród nich wkłady radialne, diagonalne, łąty naprawcze, płyny czy kołki. Świstowski jest dystrybutorem japońskiego producenta klasy premium, Maruni. – *Stawiamy na jakość, ponieważ w materiałach wulkanizacyjnych nie ma miejsca na kompromis. Jeśli warsztat chce dobrze obsłużyć klienta, może skorzystać z naszej oferty. Gwarantujemy zadowolenie* – mówi nam Anna Ladorucka, menedżer ds. handlu i marketingu firmy Świstowski. Dodaje, że sprzedaż tego typu materiałów pozostaje główną działalnością firmy. – *Lata lecą, ale nic się nie zmienia. Opony nadal trzeba naprawiać.*

Ofertę firmy uzupełniają ciężarki do wyważania, zawory, czujniki i narzędzia TPMS, ale przede wszystkim wyposażenie warsztatowe – montażownice, wyważarki, podnośniki samochodowe.

– *Niezmiennie zalecamy naszym klientom czy warsztatom poszukującym wyposażenia, by nie kierować się jedynie ceną, tak jak często dzieje się na portalach internetowych* – podkreśla Dawid Pietrzak, menedżer sprzedaży w firmie Świstowski. – *Przed wszystkim należy zwracać uwagę na serwis i dostępność części zamiennych, bo wszyscy wiemy, jak kosztowne bywają przestoje w warsztatach. W naszej firmie kładziemy duży nacisk na szybkie reagowanie w sytuacjach awaryjnych i klienci to doceniają. Nie muszą dodawać, jakie nastroje panują w warsztacie w sytuacji, kiedy pracy odmawia podnośnik samochodowy, np. z uniesionym autem klienta. Zdarzają się takie przypadki.*

Dlatego ważnym tematem przy zakupie urządzenia jest też gwarancja. Tutaj wszystkie maszyny otrzymują ją na rok – ale jest też możliwość przedłużenia ochrony. Jeśli wyważarka czy montażownica ulegnie awarii w trakcie gwarancji, na czas naprawy firma może dostarczyć maszynę zastępczą. Jeśli jest poza gwarancją – można taką wynająć.

– Preferujemy współpracę z klientami, gdzie maszynę z awarią kurier przywozi na miejsce. W ciągu jednego dnia ją naprawiamy i szybko wysyłamy. Możemy się z tym wyrobić nawet w 3 dni, maksymalnie w tydzień. Część warsztatów chce jednak, by serwisant przyjechał na miejsce. Rozumiemy to, ale z naszych doświadczeń wynika, że nie jest to rozwiązanie ani tańsze, ani szybsze. Diagnoza uszkodzenia przez telefon bywa mylna, dlatego serwisant nie zawsze jest przygotowany do naprawy. Może mu zabraknąć niezbędnych części. Dochodzą do tego koszty dojazdu, nie mówiąc o znalezieniu terminu. W sezonie bywa z tym trudno – opowiada Dawid Pietrzak. Zachęca jednocześnie warsztaty, by przed sezonem zrobić przegląd maszyn w warsztacie – samodzielnie lub z pomocą dostawcy urządzeń. – Taka usługa rzadko kosztuje więcej niż 200-300 zł, a minimalizujemy ryzyko, że w trakcie sezonu wymiany opon wydarzy się coś złego – podkreśla.

Firma Świstowski oferuje także usługę wyposażania mobilnych serwisów ogumienia. Najczęściej są to serwisy ciężarowe, ale nie tylko. W kraju, jak podkreślają nasi rozmówcy, jest popyt na tego typu usługi. Takie serwisy w dostawczakach bywają zamawiane do flot czy dużych firm dla pracowników. – Jesteśmy bardzo elastyczni i dostosowujemy się do oczekiwań klienta. Część z nich zleca nam całość, inni zamawiają tylko zabudowę lub przeciwnie – tylko wyposażenie – opowiada Anna Ladorucka.

Szkolenia nie tylko oponiarskie

Świstowski to także szkolenia stacjonarne – na miejscu, w Toruniu. Te z napraw opon czy obsługi maszyn serwisowych są dwudniowe. Przyjeżdżają na nie zarówno doświadczeni warsztatowcy, jak i ci, którzy dopiero będą zaczynać pracę w tym zawodzie.

– Po dłuższej przerwie spowodowanej pandemią wracamy do takich wydarzeń. Pierwsze z nich odbyły się w minionych miesiącach. Widzimy duże zainteresowanie – opowiadają przedstawiciele firmy. Dawid Pietrzak podkreśla, że takie kameralne spotkania, bo w szkoleniach bierze udział nie więcej niż 5 osób, są też dobrą okazją do rozmów o rynku, branżowych problemach czy oczekiwaniach klientów. Choć główną treścią jest wiedza – teoretyczna i praktyczna. – Bez tego jest dziś trudno. Auta z salonów wyjeżdżają na coraz większych kołach, coraz bardziej wymyślnych felgach z wystającymi rantami. Na aftermarkecie dostępne są tanie, niższej jakości opony. To wszystko nie ułatwia nam pracy. Na szkoleniach pokazujemy, gdzie najczęściej pęka stopka, gdzie można urwać czujnik TPMS czy zawór – dodaje.



Firma Świstowski organizuje szkolenia z naprawy opon i obsługi maszyn

Drugą grupą szkoleń są te dotyczące obsługi układu klimatyzacji. Aby w sposób legalny wprowadzić taką usługę do warsztatu, nie wystarczy zakup maszyny (te również są dostępne w firmie Świstowski), potrzebny jest też certyfikat uprawniający do obrotu gazami cieplarnianymi, które tworzą czynnik chłodniczy.

– Zaznaczam, nie szkolimy z naprawy układu klimatyzacji, a jedynie z obsługi czynnika. To proste zabiegi, które można bardzo łatwo wprowadzić do oferty serwisu ogumienia i zaprosić klientów w tych miesiącach, kiedy pracy z oponami jest trochę mniej – podkreśla Dawid Pietrzak.

Pandemia pomogła

Koronawirus nie zaburzył szczególnie działalności w branży wyposażenia serwisowego. – To był trochę dziwny czas. Klienci unikali kontaktu, ale spadku sprzedaży nie było, bo wszystko przeniosło się do internetu. Tęsknimy do dawnych czasów, bo zacierają się kontakty personalne – mówią nasi rozmówcy. Dodają, że główny dostawca wyposażenia warsztatowego, firma z Włoch, mocno zwiększył swoją sprzedaż i regularnie przekracza plany sprzedażowe. W branży, jak widać, dzieje się dobrze – nie tylko w Polsce. – Mamy taką sytuację – ze skrajności w skrajność. Od jeszcze niedawnych dużych oszczędności w niepewnych czasach przechodzimy do dużych inwestycji. Zauważamy, że coraz większym zainteresowaniem cieszą się maszyny premium, co dobrze świadczy też o świadomości w branży – zauważa Dawid Pietrzak. A domykając temat koronawirusa, od rozpoczęcia pandemii dużym zainteresowaniem cieszą się oferowane przez firmę rękawice warsztatowe. To sprowadzane z USA drogie nitrylowe produkty marek Tiger Grip i Grease Bully. – Mamy je w ofercie od 10 lat. Od zawsze, mimo ceny, dobrze się sprzedawały, bo to produkt dający wyjątkowy komfort pracy. Ale pandemia była przełomem – sprzedajemy ich coraz więcej, mimo pandemicznego wzrostu cen u producenta – dodaje Anna Ladorucka.



Sala szkoleniowa firmy Świstowski

Nowe rozmiary Michelin TrailXBib

tekst i zdjęcia: **Michelin**

O siedem nowych rozmiarów rozrosła się gama opon Michelin TrailXBib, przeznaczonych do ciągniętych maszyn rolniczych. Ogumienie oferuje wyższą ochronę gleby podczas prac polowych, a tym samym zapewnia większe plony.



Michelin TrailXBib oferuje cztery główne korzyści:

- konstrukcja karkasu spełniająca normę VF (very high flexion) umożliwia zwiększenie obciążenia opony o nawet 40% w porównaniu do standardowego ogumienia przy ciśnieniu zalecanym przez ISO. Innym rozwiązaniem jest praca z obciążeniem określonym przez ISO przy dużo niższym ciśnieniu niż zalecane, co przekłada się na wyższą ochronę gleby;
- samoczyszczący wzór bieżnika, szczególnie skuteczny na błotnistych nawierzchniach, który ogranicza pozostawianie na drogach ziemi po pracy w polu;
- centralne żebro bieżnika zapewnia równomierne zużycie i pewne prowadzenie na drodze;
- technologia Michelin Ultraflex zastosowana w opasaniu zwiększa odporność na uszkodzenia, szczególnie podczas pracy przy niskim ciśnieniu. Dodatkowo zapewnia równomierne rozłożenie ciężaru na powierzchni styku opony z ziemią, co przekłada się na ochronę gleby.

Nowa gama w portfolio Michelin umożliwi rolnikom wyposażenie wszystkich maszyn w opony VF w technologii Michelin Ultraflex. W przypadku ciągników rekomendowane gamy to Michelin AxioBib 2, Michelin XeoBib oraz Michelin YieldBib, zaś w przypadku osi ciągniętych – Michelin TrailXBib.

Co ważne, gama Michelin TrailXBib jest w pełni kompatybilna ze zdalnymi systemami pompowania. Umożliwia to łatwą regulację ciśnienia w oponach, w tym w maszynach ciągniętych, w czasie rzeczywistym i odpowiednio do nawierzchni lub panujących na polu czy drodze warunków.

Nowe rozmiary w gamie Michelin TrailXBib:

- VF 500/60 R22.5 160D,
- VF 600/50 R22.5 164D,
- VF 710/45 R22.5 170D,
- VF 600/55 R26.5 170D,
- VF 710/50 R26.5 176D,
- VF 650/65 R30.5 181D,
- VF 750/60 R30.5 187D.



Nowy

ambasador marki Continental

Nico Rosberg, mistrz świata Formuły 1 z 2016 roku i przedsiębiorca działający na rzecz zrównoważonego rozwoju, podpisał kontrakt jako nowy ambasador marki Continental.

– Nico Rosberg i Continental doskonale do siebie pasują – zwraca uwagę Philipp von Hirschheydt, head of Business Unit Replacement Tires EMEA. – Nico odniósł ogromny sukces w sportach motorowych, uosabia osiągi na najwyższym poziomie i wykazuje się wieloaspektowym zaangażowaniem w ochronę środowiska. Tymczasem Continental jest wzorem maksymalnego bezpieczeństwa i najwyższych osiągnięć w każdej sytuacji na drodze. Jednocześnie realizujemy bardzo rygorystyczną strategię zrównoważonego rozwoju. Oprócz tego, że jesteśmy liderem w opracowywaniu przyjaznych dla środowiska rozwiązań technologicznych, po-

tekst i zdjęcie: **Continental**

stawiliśmy sobie również niezwykle wymagające cele, jeśli chodzi o neutralność pod względem emisji dwutlenku węgla oraz zrównoważone praktyki biznesowe w całym łańcuchu wartości.

– Jestem dumny, że mogę pracować z partnerami, którzy stawiają w centrum swoich działań zrównoważony rozwój, technologię i bezpieczeństwo – zauważa Nico Rosberg. – Podobnie jak ja, Continental mocno angażuje się w tworzenie zrównoważonej mobilności. W tej kwestii rozwój i innowacje w sektorze oponiarskim mają fundamentalne znaczenie. Widzę te wspólne wartości jako podstawę naszej współpracy.

Po zdobyciu tytułu mistrza świata Formuły 1 w 2016 roku Nico Rosberg przeszedł na sportową emeryturę, koncentrując się na działaniach na rzecz klimatu. Promuje na przykład wykorzystywanie ekologicznych rozwiązań i technologii w zakresie mobilności. Jako inwestor wspiera wiele zrównoważonych start-upów, które opracowują i dostarczają innowacyjne produkty i usługi. Za swoje zaangażowanie otrzymał już kilka nagród, w tym European Cultural Award w dziedzinie ochrony środowiska i klimatu.

DO VANÓW I SAMOCHODÓW DOSTAWCZYCH

Nokian Snowproof C

Nokian Seasonproof C

Nokian Seasonproof C i Nokian Snowproof C to nowości w ofercie skandynawskiego producenta opon. Te pierwsze sprawdzą się na drogach pokrytych śniegiem i błotem pośniegowym, ale również latem. Zimą bezpieczeństwo, komfort jazdy i wytrzymałość zapewnią kierowcom opony Snowproof C.

Wszecstronne

Nokian Seasonproof C to praktyczne rozwiązanie dla zapracowanych kierowców zawodowych, którzy nie chcą już zmieniać opon w zależności od pory roku, ale zależy im na bezpieczeństwie jazdy na co dzień. Przeznaczone do intensywnej eksploatacji w różnych warunkach pogodowych opony oferują precyzyjne prowadzenie, stabilność, znakomity przebieg i zwiększoną wytrzymałość – czy podczas rozwożenia towarów po wąskich uliczkach w mieście, czy podczas jazdy kamperem po wyboistych wiejskich drogach, tak na nawierzchni suchej, jak i mokrej, a także na ośnieżonych drogach. Na oponach znajdziemy bowiem symbol płatka śniegu (3PMSF), który dowodzi oficjalnego ich zatwierdzenia do użytku zimą.

Większość rozmiarów opony ma najlepszą klasę przyczepności na mokrej nawierzchni. W ofercie znalazły się rozmiary do

tekst i zdjęcia: **Nokian**

różnych zastosowań, profesjonalnych i rekreacyjnych – łącznie 25 produktów od 14 do 17 cali, z indeksami prędkości R (170 km/h), S (180 km/h), T (190 km/h) i H (210 km/h). W sprzedaży pojawią się jesienią 2021 r.

Bezpieczeństwo i stabilność zimą

Opony Nokian Snowproof C zapewniają świetną przyczepność na śniegu, błocie pośniegowym i deszczu. Opracowana przez Nokian Tyres koncepcja Alpine Sense Grip przygotowuje opony na wszystkie zimowe wyzwania, aby pojazd prowadziło się w sposób przewidywalny i zrównoważony.

– *Podczas projektowania nowych opon do profesjonalnych zastosowań transportowych szczególną uwagę zwracaliśmy na zwiększenie przyczepności na błocie pośniegowym i mokrych nawierzchniach, a także na wydłużenie okresu eksploatacji i zmniejszenie oporu toczenia* – mówi Mikko Liukkula, menedżer ds. rozwoju w Nokian Tyres. – *Zgodnie z tym podejściem nowe opony Nokian Snowproof C oferują maksymalne bezpieczeństwo w każdych warunkach jazdy oraz stabilność i poczucie kontroli w zastosowaniach zarówno profesjonalnych, jak i rekreacyjnych.*

Nokian Snowproof C dostępne są w rozmiarach do różnych pojazdów profesjonalnych i rekreacyjnych. Do wyboru jest 27 produktów w rozmiarach od 14 do 17 cali, z indeksami prędkości R (170 km/h), T (190 km/h) i H (210 km/h). Podobnie jak Nokian Seasonproof C, do sprzedaży trafią jesienią 2021 r.

NEWS >>>

Motocyklowe opony retro

Na rynek trafiła nowa gama opon Michelin Road Classic do klasycznych i nowoczesnych motocykli na kołach 17-, 18- i 19-calowych. Ogumienie łączy atrakcyjny wzór bieżnika w stylu retro z najnowszymi materiałami i technologiami.

Kierunkowa rzeźba bieżnika ze stosunkiem rowków do gumy wynoszącym 26% zapewni idealną równowagę pomiędzy osiąganymi a estetyką opony. Zastosowanie śliskiej części środkowej bieżnika oraz barków gwarantuje optymalny kontakt z nawierzchnią i doskonałą przyczepność na suchej drodze. Na mokrej nawierzchni mieszanka gumowa składająca się w 100% z krzemionki oraz sfazowane krawędzie rowków zapewniają wysoki poziom przyczepności, bez kompromisów w zakresie trwałości.

Opasanie opon motocyklowych musi gwarantować niezawodność i trwałość w przypadku przenoszenia ciężaru maszyny i kierowcy, komfort jazdy, utrzymywanie prędkości bez odkształcania się oraz ograniczenie nagrzewania się poszczególnych komponentów dla mniejszego zużycia ogumienia. Konstrukcja karkasu opony Michelin Road Classic spełnia wszystkie te wymagania, a to dzięki zastosowaniu dwóch warstw bezpośrednio pod gumą bieżnika. W ten sposób zmniejszono wzrost siły odśrodkowej przy dużych prędkościach, co z kolei pozwala utrzymać stałą i optymalnie ukształtowaną powierzchnię styku opony z nawierzchnią. Pod wspomnianymi górnymi warstwami opasania znajdują się dwie warstwy karkasu Bi-NC – wystarczająco sztywne, aby utrzymać obciążenie i zapewnić stabilność w każdej sytuacji, a jednocześnie na tyle elastyczne, by zapewnić kierowcy i pasażerowi komfortową jazdę. Wykończeniem opasania jest szczelna wkładka z gumy butylowej, dzięki czemu opona – przy montażu na odpowiednich kołach – może być używana bez lub z dętkami.

Gama opon Michelin Road Classic obejmuje dziewięć rozmiarów opon na przód i dziesięć rozmiarów na tył.



NEWS >>>

Nasz dziennikarz nagrodzony



Nasz tytuł prasowy może pochwalić się wyróżnieniem przyznawanym redaktorowi Rafałowi Dobrowolskiemu podczas finału III edycji plebiscytu Trade Press Award 2021. Na podstawie nadesłanych zgłoszeń ocenianych przez kapitułę to właśnie on zwyciężył w kategorii Reportaż Roku, nagrodę przyznano za artykuł pt. „Rolnik ruszył z kopyta? Kultura techniczna na podatnym gruncie”.

Obszerny materiał prasowy został opublikowany w „Świecie Opon” 2(36)/2020. Sponsorem nagrody jest Unimetal Sp. z o.o. Wspomnijmy, że to nie pierwsza nagroda dla naszego redakcyjnego kolegi. Podczas finału pierwszej edycji plebiscytu Trade Press Award Rafał Dobrowolski otrzymał nagrodę w kategorii Aftermakret.

Tegoroczne nagrody przyznano w trakcie uroczystej gali online (18 czerwiec br.). Podczas III edycji plebiscytu Trade Press Award 2021 tytułem Dziennikarza Roku uhonorowano Romana Popkiewicza – redaktora naczelnego magazynu „auto motor i sport”.

W kategorii Materiał audiowizualny zwyciężył Filip Buliński, uhonorowany za tekst pt. „Prosty sposób na kradzież »na walizkę«. Sprawdzamy!”, sponsorem nagrody jest Sosnowski Sp. z o.o. Sp. k.; w kategorii Test roku – Mateusz Żuchowski za artykuł pt. „Porsche 718 Cayman GT4 to samochód ostateczny na tor i na drogę”, sponsorem jest Italcom Sp. z o.o.; w kategorii Diagnostyka i naprawy – Marcin Łobodziński za artykuł pt. „Test amortyzatorów może błędnie podać negatywny wynik. To nie jest wina ani diagnostów, ani maszyn”, sponsorem nagrody jest Texa Poland Sp. z o.o.

Wyboru spośród dziennikarzy nominowanych w poszczególnych kategoriach dokonała kapituła plebiscytu w składzie: dr inż. Jan Filipczyk – adiunkt w Katedrze Eksploatacji Pojazdów Samochodowych Politechniki Śląskiej, Tomasz Kobierski – prezes zarządu Grupy MTP, prof. dr hab. inż. Jacek Pielecha – dziekan Wydziału Inżynierii Lądowej i Transportu Politechniki Poznańskiej, dr inż. Rafał Sosnowski – prezes zarządu STM, przewodniczący kapituły, oraz dr hab. inż. Marcin Ślęzak, prof. ITS – dyrektor ITS.



DO NAJBARDZIEJ WYMAGAJĄCYCH SUPERSAMOCODÓW

tekst i zdjęcia: **Goodyear**

Kiedy tworzysz drogowy hipersamochód, który przekracza granice możliwości, potrzebujesz odpowiedniej opony. Znalezienie jej to wyzwanie, przed którym stanęła firma Brabham Automotive, wprowadzając Brabham BT62R – drogową wersję swojego niesamowicie szybkiego BT62.

BT62 to wart milion dolarów pojazd o mocy 710 KM, który wygrał pierwszy wyścig wytrzymałościowy, jadąc na oponach Goodyear. Wybór Goodyeara jako dostawcy opon drogowych odpowiadających wymaganiom BT62R był więc oczywisty.

Zaufanie Brabham Automotive do Goodyeara wynika nie tylko ze zwycięstwa w wyścigu w listopadzie 2019 r., ale także z kilkudziesięcioletniej współpracy w ramach Formuły 1. W 1966 r. sir Jack Brabham zdobył mistrzostwo świata, jadąc skonstruowanym przez siebie samochodem Brabham-Repco właśnie na goodyearach.

Obecnie dyrektorem sportowym w Brabham Automotive jest David Brabham, syn sir Jacka, który zasiadł za kierownicą zwycięskiego BT62 podczas debiutanckiego wyścigu w 2019 r.

Helmut Fehl, pracownik działu badawczo-rozwojowego Goodyear, podsumowuje pragnienia właścicieli BT62R: – *Kierowcy Brabhamów BT62R wymagają jak najlepszych osiągnięć od każdego elementu swojego samochodu, w tym od opon. Priorytetem są osiągnięcia na torze wyścigowym. Osiągnięcia podczas jazdy i odczucia kierowcy*



związane z oponami mają kluczowe znaczenie.

Dostarczenie opon, które mogłyby sprostać wymaganiom pojazdów wyścigowych, takich jak BT62R, to nie lada wyczyn, zwłaszcza gdy mają one być dopuszczone do ruchu drogowego. Jednak Goodyear był na to gotowy – Eagle F1 SuperSport RS, najlepsza opona klasy Ultra Ultra High Performance (UUHP) amerykańskiego producenta, spełniała wszystkie kryteria. Testowana była najpierw na autostradach i otwartych drogach, a następnie na torach, w tym na Pętli Północnej Nürburgringu. Dzięki tym rygorystycznym, trwającym prawie dwa lata testom opona sprostała potrzebom Brabham Automotive.

Pojazdy takie jak Brabham BT62R generują ogromną boczną siłę przeciążenia, a to dzięki połączeniu przyczepności mechanicznej i aerodynamicznej, przez co wymagają specyficznych opon. Zrównoważenie tego z komfortem jazdy na drodze ma kluczowe znaczenie, jak wyjaśnia Fehl: – Opona Eagle F1 SuperSport RS to doskonały wybór dla kierowców używających hipersamochodów na torze, gdzie 80% uwagi użytkownika stanowią osiągi. Aerodynamika BT62R sprawia, że osiągi tego modelu są zbliżone

do osiągnięć samochodów wyścigowych, a więc wymagania stają się bardzo zbliżone do tego typu pojazdów, ale właściciele nadal potrzebują opony, która będzie zgodna z przepisami drogowymi, aby dojechać do toru wyścigowego.

W jaki sposób Eagle F1 SuperSport RS udaje się spełnić wymagania dotyczące osiągnięć? – W oponie zastosowano najnowocześniejsze połączenie sprawdzonych w wyścigach mieszanek gumowych z różnymi mieszankami na zewnątrz i wewnątrz – mówi Fehl. – W naszych oponach wyścigowych stosujemy te same mieszanki Race Pro, więc trudno sobie wyobrazić oponę o większej przyczepności.

Połączenie wymagań toru wyścigowego z tymi stawianymi pojazdom dopuszczonym do ruchu drogowego jest niezwykle trudne. Na drodze opona musi spełniać surowe wymagania dotyczące przyczepności na mokrej nawierzchni, hałasu, oporów toczenia i innych parametrów. Roman Görl, starszy menedżer ds. projektów technicznych pierwszego wyposażenia w biznesie opon osobowych Goodyear, wyjaśnia, w jaki sposób Eagle F1 SuperSport RS spełnia wszystkie te wymagania: – Mieszanki wyselekcjonowane pod kątem wyścigów łączyliśmy z inteligentnym wzorem bieżnika z technologią Bridge Assist, dodając mostki do pierwszego rowka, aby zapewnić stabilność klocka i odporność na zginanie. Wzór bieżnika ma również mniejszą liczbę rowków niż inne opony z gamy UUHP i mniejszą głębokość rzeźby, aby zapobiec przemieszczaniu się klocków bieżnika pod wpływem ekstremalnego obciążenia, co pozwala na zastosowanie bardziej miękkiej i przyczepnej mieszanki. Oznacza to, że kierowcy mogą uzyskać większą precyzję prowadzenia, pomaga to także zapobiegać nadmiernemu nagrzewaniu się opony. Stabilność przy dużych prędkościach została zwiększona również dzięki technologii Powerline Cover, która chroni bieżnik przed deformacją przy dużych prędkościach.

Jak wyjaśnia Görl, nie chodzi tylko o dostosowanie opony do jednego samochodu: – Eagle F1 SuperSport RS to najbardziej zaawansowana opona drogową, jaką stworzył Goodyear na rynek europejski, a tego właśnie wymagają właściciele ekstremalnych pojazdów, takich jak Brabham BT62R. Opona ta jest idealna dla szerokiej gamy pojazdów, które muszą rozwijać bardzo wysokie prędkości na torze i charakteryzują się najwyższymi osiągnięciami.

Dodajmy, że konstrukcja bieżnika RS to efekt bardzo ścisłej współpracy zespołów wyścigowego i drogowego. Jeśli chodzi o mieszanki, w obu przypadkach pracował nad nimi ten sam zespół.



Wojciech Jacewicz
Felgeo.pl

Kącik porad TPMS

Procedury stosowane przy „przyuczaniu” auta do nowych czujników (Peugeot)

tekst: **Wojciech Jacewicz**

Serwisanci coraz częściej poszukują fachowej pomocy oraz wiedzy z zakresu obsługi TPMS. W sytuacji wymiany czujników ciśnienia na nowe często zachodzi potrzeba „przyuczenia” auta do nowych czujników, a to wymaga informacji, które nierzadko pozostają trudno dostępne. Stara się temu zaradzić „Kompedium wiedzy z zakresu TPMS”, w którym opisano zestawy odpowiednich procedur. Jego autorami są eksperci z firmy Felgeo.pl, będącej wyłącznym dystrybutorem marki CUB w Polsce. W porozumieniu z nimi regularnie udostępniamy Państwu tę wiedzę na łamach „Świata Opon”.

Tym razem przyjrzymy się pojazdom osobowym francuskiego producenta, który w wyniku fuzji spółki Fiat Chrysler Automobiles z grupą PSA znalazł się w składzie międzynarodowego koncernu Stellantis. Peugeot (bo tego producenta mamy na myśli) stosuje czujniki produkcji VDO i Schrader. Najczęściej spotykanym trybem adaptacji pojazdów tej marki o nowe czujniki jest OBD. Oznacza to, że w przypadku zastosowania czujnika z nowym numerem identyfikacyjnym należy bezpośrednio dopisać go do ECU pojazdu poprzez urządzenie diagnostyczne podłączone do złącza OBDII.

Można też spotkać się z pełnym trybem automatycznym, jaki zastosowany został w modelach Boxer i Expert. Są to jedyne pojazdy, gdzie producent zdecydował się na tego rodzaju tryb. W celu adaptacji czujników w tych autach wystarczy wykonać jazdę samochodem z prędkością powyżej 30 km/h (normalna jazda użytkowa). Jak w przypadku większości procedur automatycznej adaptacji, kontrolka powinna zgasnąć w ciągu 20 minut. Jeśli



TPMS-02



TPMS-03

jednak jazda trwa dłużej i kontrolka nie gaśnie, oznacza to, że występuje jakiś problem z czujnikami ciśnienia.

W przypadku czujników marki Schrader, gdzie zastosowano zawór gumowy, jego zamiennikiem będzie zawór typu TPMS-04 (oznaczenia Felgeo.pl). Natomiast zamiennik zaworu aluminiowego pod czujniki Schrader to zawór TPMS-14 (oznaczenie Felgeo.pl).

W czujnikach VDO stosowane są zawory aluminiowe, których zamienniki stanowią zawory TPMS-02 lub TPMS-03 (oznaczenia Felgeo.pl).



TPMS-04



TPMS-14

Model	Początek produkcji	Koniec produkcji	Tryb przyłączenia	Numer części OEM	Liczba zestawów	TYP czujnika OEM	Zawór
207	11/2013	06/2015	O(PE-1)	9802003680 / 9811536380	433 MHZ	SCHRADER	TPMS-04
207	11/2005	08/2013	O(PE-1)	543093 / 5430T4	433 MHZ	VDO	TPMS-02
208	2012	2015	O(PE-1)	9802003680 / 9811536380	433 MHZ	SCHRADER	TPMS-04
307	03/2007	12/2007	O(PE-1)	5430W0	433 MHZ	SCHRADER	-
307	01/2004	02/2007	O(PE-1)	543093 / 5430T4	433 MHZ	VDO	TPMS-02
308 CC	11/2013	06/2021	O(PE-1)	9802003680 / 9811536380	433 MHZ	SCHRADER	TPMS-04
308 CC	09/2009	08/2013	O(PE-1)	5430W0	433 MHZ	SCHRADER	-
308 SW	04/2007	08/2013	O(PE-1)	5430W0	433 MHZ	SCHRADER	-
407 (COUPE/SW)	01/2004	12/2010	O(PE-1)	543093 / 5430T4	433 MHZ	VDO	TPMS-02
408	01/2014	06/2019	O(PE-1)	9802003680 / 9811536380	433 MHZ	SCHRADER	TPMS-04
508	11/2013	06/2019	O(PE-1)	9802003680 / 9811536380	433 MHZ	SCHRADER	TPMS-04
508	09/2010	08/2013	O(PE-1)	543093 / 5430T4	433 MHZ	VDO	TPMS-02
607	10/2004	09/2010	O(PE-1)	543093 / 5430T4	433 MHZ	VDO	TPMS-02
607	05/2000	09/2004	O(PE-1)	543002	433 MHZ	SCHRADER	Niewymienny
807	10/2005	12/2015	O(PE-1)	543093 / 5430T4	433 MHZ	VDO	TPMS-02
807	06/2002	09/2005	O(PE-1)	543002	433 MHZ	SCHRADER	Niewymienny
1007 (KM)	01/2005	12/2009	O(PE-1)	543093 / 5430T4	433 MHZ	VDO	TPMS-02
2008	2013	2015	O(PE-1)	9802003680 / 9811536380	433 MHZ	SCHRADER	TPMS-04
3008	11/2013	06/2021	O(PE-1)	9802003680 / 9811536380	433 MHZ	SCHRADER	TPMS-04
3008	11/2008	08/2013	O(PE-1)	5430W0	433 MHZ	SCHRADER	-
4008	06/2014	11/2017	O(PE-2)	1612477080 / 4250C477	433 MHZ	VDO	TPMS-03
5008	11/2013	05/2017	O(PE-1)	9802003680 / 9811536380	433 MHZ	SCHRADER	TPMS-04
5008	09/2009	08/2013	O(PE-1)	5430W0	433 MHZ	SCHRADER	-
BOXER	06/2014	06/2021	A(PE-3)	05154876AA / A0009050030	433 MHZ	SCHRADER	TPMS-14
EXPERT	10/2014	04/2016	A/O(PE-1)	9811764480 / 9808859080	433 MHZ	SCHRADER	TPMS-04
EXPERT	01/2011	09/2014	O(PE-1)	9677130580	433 MHZ	SCHRADER	TPMS-04
ION	01/2014	06/2021	O(PE-1)	1612477080 / 4250C477	433 MHZ	VDO	TPMS-03
PARTNER	01/2014	06/2018	O(PE-1)	9802003680 / 9811536380	433 MHZ	SCHRADER	TPMS-04
PARTNER	2008	2013	O(PE-1)	5430W0	433 MHZ	SCHRADER	-
RCZ	11/2013	12/2015	O(PE-1)	9802003680 / 9811536380	433 MHZ	SCHRADER	TPMS-04
RCZ	03/2010	10/2013	O(PE-1)	5430W0	433 MHZ	SCHRADER	-

Procedury

PE-1

- 1) Napompuj koła do odpowiedniej wartości.
- 2) Odczytaj numer ID czujników testerem diagnostycznym.
- 3) Podłącz tester pod złącze OBD auta.
- 4) Nadpisz numery ID w ECU pojazdu testerem diagnostycznym.
- 5) Wyłącz zapłon.
- 6) Odczekaj 5 minut.
- 7) Wykonaj jazdę z prędkością powyżej 30 km/h.

PE-2

- 1) Napompuj koła do odpowiedniej wartości.
- 2) Włącz zapłon.
- 3) Przytrzymaj przycisk RESET, dopóki kontrolka TPMS nie zareaguje.
- 4) Wykonuj jazdę autem, dopóki kontrolka TPMS nie zgaśnie (nie dłużej niż 20 minut).

PE-3

- 1) Odstaw samochód na 20 minut.
- 2) Wykonaj jazdę z prędkością średnią powyżej 30 km/h.
- 3) Adaptacja nie powinna zająć więcej niż 20 minut.

Tryb przyłączenia

Tryb automatyczny

- A Należy odbyć jazdę samochodem z prędkością powyżej 30 km/h.

Tryb OBD

- O Wymagane dopisanie numerów nowych czujników do sterownika w aucie.

Procedura stacjonarna

- S Reset systemu TPMS poprzez konsolę w samochodzie.

(PE-X) Numer procedury

Renault Arkana

na oponach Kumho



zdjęcia: Kumho

Kumho Tire jest wyłącznym dostawcą opon do nowego Renault Arkana, który jest europejską wersją flagowego modelu XM3 firmy Renault Samsung Motors. Samochód wyposażony został w opony Ecsta HS51 (215/60R17 i 215/55R18), najlepiej sprzedającego się modelu marki Kumho w Europie.

Auto zaprezentowane zostało po raz pierwszy w Korei w marcu 2020 roku. Od swojego debiutu cieszy się ogromną popularnością, a jego bezpieczeństwo docenione zostało w grudniu ubiegłego roku, kiedy to otrzymało najwyższą ocenę w Korean New Car Assessment Program (KNCAP), w programie oceny bezpieczeństwa pojazdów prowadzonym przez Ministerstwo Rolnictwa, Infrastruktury i Transportu. Zdobyło również tytuły Kompaktowego SUV-a Roku oraz nagrodę za najlepsze wzornictwo (Design of the Year) podczas rozdania nagród Car of the Year w 2021 roku.

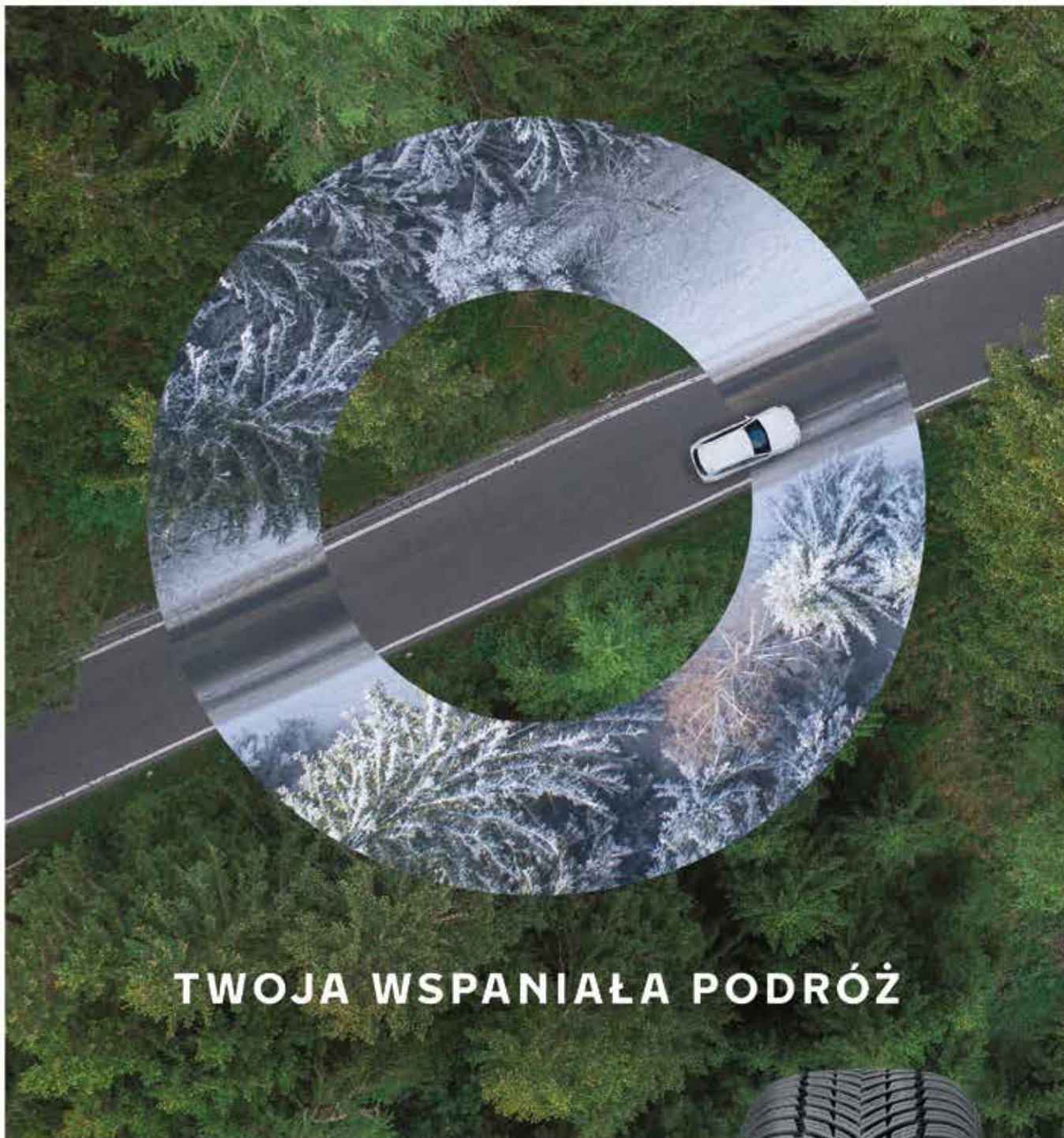
Bazując na sukcesie XM3 w Korei, pod koniec ubiegłego roku Renault Samsung wprowadził ten samochód do sprzedaży w Europie. Obecnie sprzedawany jest pod nazwą Renault Arkana w krajach europejskich, takich jak Francja, Niemcy, Włochy, Hiszpania i Polska, a w przyszłości ma wejść na inne rynki, takie jak Bliski Wschód, Ameryka Południowa i Oceania. Biorąc pod uwagę, że nowe Renault Arkana stanowił w kwietniu już 76% eksportu tego producenta samochodów, można spodziewać się, że model ten bardzo dobrze będzie radził sobie na wszystkich rynkach zagranicznych.

Ecsta HS51 to jedna z najlepiej sprzedających się opon Kumho w Europie. Już na etapie projektowania producent przeprowadził symulacje z wykorzystaniem zaawansowanych technik komputerowych oraz szereg badań w celu uzyskania najwyższych osiągnięć i dużych przebiegów dla poszczególnych specyfikacji. Jeśli chodzi o materiały, zastosowane zostały krzemionkowa mieszanka gumowa o zwiększonej odporności na zużycie oraz wysoko przyczepna żywica, aby osiągnąć wysoką skuteczność podczas hamowania, wysoką przyczepność na mokrych nawierzchniach i zwiększone przebiegi.

Zdolności technologiczne Kumho oraz najwyższe osiągnięcia opony Ecsta HS51 zostały docenione, gdy producent zajął pierwsze miejsce i otrzymała ocenę „wzorową” w teście przeprowadzonym przez znany na całym świecie niemiecki magazyn motoryzacyjny „Auto Bild”. Otrzymując pochlebne recenzje za doskonałe właściwości jezdne i bezpieczeństwo niezależnie od nawierzchni, Kumho zajęło pierwsze miejsce, wyprzedzając innych światowych producentów opon. Na ścianie bocznej i bieżniku opony Ecsta HS51 znajduje się piktogram flagi w czarnej szachownicy, zaczerpnięty ze sportów motorowych, która symbolizuje jej tożsamość jako opony wyczynowej. Za ten wyjątkowy projekt Kumho otrzymało iF Design Award, jedną z trzech najbardziej prestiżowych nagród w dziedzinie wzornictwa na świecie.



NOKIAN[®] TYRES



TWOJA WSPANIAŁA PODRÓŻ

PODRÓŻ PRZEZ CZTERY PORY ROKU.

Nowe **Nokian Seasonproof** i **Nokian Seasonproof SUV** to opony całoroczne zaprojektowane dla kierowców ceniących niezawodność i bezpieczeństwo na śniegu i błocie pośniegowym połączone ze świetnymi osiąganiami i czuciem nawierzchni latem.

NOKIANTYRES.PL



NOWOŚĆ



TRIANGLE

Generation X



SporteX



AdvanteX SUV



SeasonX



ConneXVAN