

Nie taki run-flat straszny

W jakich przypadkach można dokonać naprawy opony typu run-flat, po jakich uszkodzeniach jest to niedozwolone, jak to zrobić krok po kroku oraz jak naprawiać opony standardowe? Tego m. in. mieli okazję dowiedzieć się uczestnicy szkolenia zorganizowanego przez First Stop, Bridgestone Sales Polska Sp. z o.o. wspólnie z PUP Tip-Topol Polska Sp. z o.o. Szkolenie dla partnerów sieci First Stop, na którym zaprezentowano chociażby wymagający profesjonalnej obsługi serwisowej system BSR Bridgestone'a, odbyło się 20 i 21 stycznia tego roku w centrum szkoleniowym Tip-Topolu w Pobiedziskach.

Niestety, zainteresowanych szkoleniem adresowanym dla pracowników serwisów oponiarskich, nie było wielu. Szkoda, bo nadarzyła się okazja zdobycia umiejętności, które pozwalają uniknąć eksperymentowania w warsztatach. A przecież właśnie nieudolne eksperymenty pociągają często za sobą ryzyko wysokich kosztów, a niejednokrotnie także narażają na niebezpieczeństwo klientów serwisów - kierowców i ich pasażerów.

Tylko z certyfikatem

Przypomnijmy: opony run-flat to takie, na których możliwa jest jazda po utracie ciśnienia. Oczywiście na ograniczonym dystansie, różnym w zależności od producenta. Bridgestone, współorganizator szkolenia w Pobiedziskach, to



Patryk Jasik zwrócił uwagę uczestnikom szkolenia na różnicę między oponą tradycyjną a run-flatem, prezentując profile obu typów ogumienia

jeden z liderów technologii run-flat. Jest pierwszą firmą, która już pod koniec lat 80-tych ub. wieku wyprodukowała ten typ opon do seryjnego montażu. Współcześnie zmodyfikowanym, choć ze względu na koszty nieczęsto stosowanym systemem Bridgestone'a w ogumieniu typu run-flat, jest BSR (Bridgestone Support Ring). W Polsce spotkać go można głównie w autach marki Toyota RAV4. Polega on na zastosowaniu w kole dodatkowego pierścienia nośnego. Dlatego obsługa takich opon wymaga kwalifikacji i specjalnych urządzeń, rzadko używanych przez nieautoryzowane serwisy, gdzie oponę podczas prób naprawy można łatwo uszkodzić.

- Prowadzimy szkolenia, żeby certyfikować serwisy - nakreślił uczestnikom cel kursu **Patryk Jasik**, przedstawiciel Bridgestone Sales Polska Sp z o.o. - *Znak certyfikacji daje klientowi pewność, że w takim właśnie serwisie jest personel przeszkolony do wykonywania tego typu napraw.*

Do naprawy czy na złom?

Uczestnicy szkolenia mogli się dowiedzieć między innymi, jak kwalifikować opony do naprawy i dalszej eksploatacji. To ważne. **Zdąrza się bowiem, że klient nalega, by oponę „wulkanizować”, a pracownik serwisu ulega jego argumentacji, choć ma przekonanie o własnej racji co do konieczności złomowania opony.** Tymczasem to na nim i na właścicielu serwisu spoczywa odpowiedzialność cywilna za ewentualne konsekwencje tej uległości.

O uszkodzeniach, które eliminują opony z użytkowania mówił m. in. podczas szkolenia **Ryszard Marcinkowski**, specjalista ds. napraw ogumienia w Tip-Topolu. Według biegłego, szczególną uwagę należy zwrócić na stopkę, która jest narażona na uszkodzenie podczas napraw w serwisie, najczęściej przy demontażu opony.

- Nie ma takiego fachowca, który przynajmniej raz w życiu nie uszkodziłby stopki opony - stwierdził R. Marcinkowski. - *Pytanie tylko, kiedy uszkodzona stopka dyskwalifikuje oponę z dalszej eksploatacji? Otóż wszelkie narusze-*

nie elementów konstrukcji czy ich odsłonięcie powoduje, że opona nie nadaje się do naprawy. Nieważne, czy jest eksploatowana już jakiś czas, czy nowa, zawsze w takim przypadku powinna być złomowana.

Przy naprawie opon typu run-flat trzeba brać pod uwagę czynniki otoczenia, takie jak np. temperatura. Ryszard Marcinkowski przytoczył dane niemieckich biegłych, którzy pod tym kątem zbadali 3,5 tys. run-flatów. Okazało



W warsztacie centrum szkoleniowego Tip-Topolu **Ryszard Marcinkowski** (z prawej) pokazał uczestnikom kursu, jak prawidłowo powinna zostać wykonana wulkanizacja tradycyjnej dętki. Następnie przeprowadził ciśnieniowy test na wytrzymałość naprawy

się, że gdy temperatura opon przed montażem była poniżej 15° C, uszkodzeniu uległo 80 proc. testowanych opon. Stworzono więc specjalne szafy do podgrzewania ogumienia.

- *Dziś w serwisach, które podchodzą do tematu profesjonalnie, istnieją szafy, gdzie przed demontażem z felg i montażem na felgi podgrzewa się opony do odpowiedniej temperatury, minimalizując ryzyko uszkodzeń* - dodał ekspert.

Krok po kroku

Uczestnicy szkolenia w "Tip-Topolu" poznali szczegółową procedurę postępowania w przypadku napraw opon typu run-flat, opracowaną przez R. Marcinkowskiego. Wzięli też udział w zajęciach praktycznych w warsztacie wyposażonym w najnowsze urządzenia do tego typu napraw.

Jak zatem punkt po punkcie postępować z run-flatem w warsztacie? Według eksperta, przede wszystkim należy skontrolować w obecności klienta odczyt systemu kontroli ciśnienia i dodatkowo ciśnienie w uszkodzo-

nej oponie. Następnie zapytać, jaki dystans przejechał kierowca od momentu zapalenia się kontrolki systemu kontroli ciśnienia. Wszystkie uzyskane informacje zanotować i porównać z zaleceniami zawartymi w książce pojazdu (jeśli jest do dyspozycji). Trzeba przestrzegać wszystkich zaleceń producenta opony, co do możliwości naprawy produktu. Wreszcie należy zdecydować o tym, czy opona nadaje się do naprawy.

- Jeśli opona pokonała większy niż przewidziany instrukcją dystans lub ciśnienie pozostałe w oponie jest mniejsze niż 1,0 bar, nie ma możliwości wykonania naprawy - przestrzegają R. Marcinkowski. - Jeśli ciśnienie jest wyższe niż 1,0 bar można wykonać naprawę systemem Tip-Top Minicombi.

Kolejnym krokiem jest demontaż opony z felgi. Według eksperta, tylko bowiem na podstawie oględzin wnętrza można ustalić rzeczywiste uszkodzenia. Przy dobrym oświetleniu należy więc zweryfikować stan techniczny. W oponach ze wzmocnioną ścianą boczną tzw. zmiany zmęczeniowe mogą wystąpić w innych miejscach niż w oponach standardowych. W oponach z pierścieniami wspierającymi trzeba skontrolować jakość kapy butylowej w miejscach kontaktu pierścienia z oponą.

Zdaniem biegłego, niedopuszczalne są dodatkowe uszkodzenia, które mogą powstać po przebieciu, jak np. zagięty gwóźdź, który przecina oponę w innym miejscu. Przebiecie wkrętem czy śrubą dyskwalifikuje oponę do naprawy.

- Jeśli jest to przebiecie czoła bieżnika, należy zaznaczyć miejsce uszkodzenia kredą i przyłożyć szablon na osi symetrii opony - kontynuował R. Marcinkowski. - Odpowiedni rozmiar z szablonu wyznaczy strefę naprawialną kół bieżnika.

Należy usunąć gwóźdź i stwierdzić na podstawie szablonu, czy kąt przebiecia nie przekracza 15 stopni. Jeśli istnieją ograniczenia wielkościowe producenta, należy ich przestrzegać.

- Obróbkę kanału uszkodzenia rozpocząć od najmniejszego frezu i kontynuować, jeśli zachodzi taka konieczność, frezem większej średnicy. Uszkodzenia większe niż wyznaczone tabelą stosowania kółków Tip-Top, nie podlegają naprawie systemem Minicombi - zaznaczył ekspert.

Po kalibracji kanału uszkodzenia oszorstkować powierzchnię kontaktową niezbędną do aplikacji kółka. Wykonanie naprawy oraz materiały są identyczne jak w oponach standardowych. Po naprawie należy zamontować oponę na obręcz, przestrzegając zasad montażu opon na felgi z systemem kontroli ciśnienia.

Tekst i zdjęcia:
Przemysław Majchrzak

Świat opon jest naszym światem



HURTOWNIA OPON



OPONY

- Przemysłowe
- Osobowe
- 4x4 / OFFROAD
- Dostawcze
- Ciężarowe
- Do motorów i skuterów
- Kompletne koła aluminiowe
- Kompletne koła stalowe
- Felgi aluminiowe
- Felgi stalowe

OFERTY DNIA I TYGODNIA
JUŻ DOSTĘPNE NA NASZEJ STRONIE

www.euro-tyre.com

- Strona internetowa w języku polskim
 - Sklep internetowy
 - Sprzedaż wysyłkowa
 - Składanie zamówień i obsługa po polsku
- easttrade@euro-tyre.com

Iwona Kminikowska

GSM + 48 519 197 286

Tel./Fax + 48 32 779 77 04



eurotyre
Euro-Tyre BV Import-Export
Jacob Roggeveeweg 10
NL-5928 LS Venlo
Tel +31 (0)77-320 28 20
Fax +31 (0)77-320 28 28
www.euro-tyre.com
euro-tyre@euro-tyre.com

OPONY rolnicze, ciężarowe, przemysłowe

Bezpośredni importer opon ukraińskich i rosyjskich

Oficjalny dealer marki DNEPROSHINA

Transport na terenie całego kraju



CHROMEX

Nowe Opole, ul. Lipowa 18, 08-103 Siedlce
Tel.: 025-631-61-70, 025-633-01-91, fax: 025-631-57-55
www.chromex.pl
handel@chromex.pl