

Nowe standardy eksploatacji ogumienia



JANUSZ KRUPA

MENEDŻER OPON CIĘŻAROWYCH, ROLNICZYCH I PRZEMYSŁOWYCH
GRUPA GOODYEAR POLSKA

WIĘKSZOŚĆ OPON BIEŻNIKOWANYCH RÓŻNIŁA SIĘ DOTYCHCZAS ZNACZNIE OD PODOBNYCH NOWYCH POD WZGLĘDEM PARAMETRÓW UŻYTKOWYCH I JAKOŚCI. NAJNOWSZE TECHNOLOGIE REGENERACYJNE GOODYEARA ROZWIĄZUJĄ TĘ KWESTIĘ

Do przemysłowego bieżnikowania opon, dostarczanych następnie na rynek pod handlową nazwą Tread Max, wykorzystywane jest wyłącznie ogumienie wykonane w technologii Max Technology, czyli linie produktowe Goodyear Regional RHS II i RHD II oraz Goodyear Marathon LHS II i LHD II o najpopularniejszych rozmiarach: 315/80R22.5, 315/70R22.5 i 295/80R22.5. Osnowy tych opon odznaczają się dużą wytrzymałością i odpornością na uszkodzenia mechaniczne, co pozwala poddawać je ponownemu bież-

nikowaniu, a wcześniej i później regenerować metodą pogłębiania rzeźby bieżnika, zwaną rowkowaniem. Stwarza to w sumie możliwość wielokrotnej regeneracji tej samej opony, a każdorazowym efektem zastosowanych procesów technologicznych jest odtworzenie pierwotnego ukształtowania bieżnika i parametrów użytkowych danego produktu. Dotyczy to również zmniejszonych oporów toczenia, przekładających się na redukcję zużycia paliwa, a uzyskiwanych dzięki technologii Goodyeara Fuel Max, na którą składają się: innowacyjna



OPONY REGIONAL RHD II (Z LEWEJ) I RHS II



OPONA MARATHON LHS II

receptura gumowej mieszanki (znaczna zawartość krzemionki) oraz specjalny kształt bieżnika. Uzyskane w ten sposób wydłużenie przebiegu ogumienia oznacza oszczędność surowców, ponieważ mniej osnów zużytych opon trafia do utylizacji.

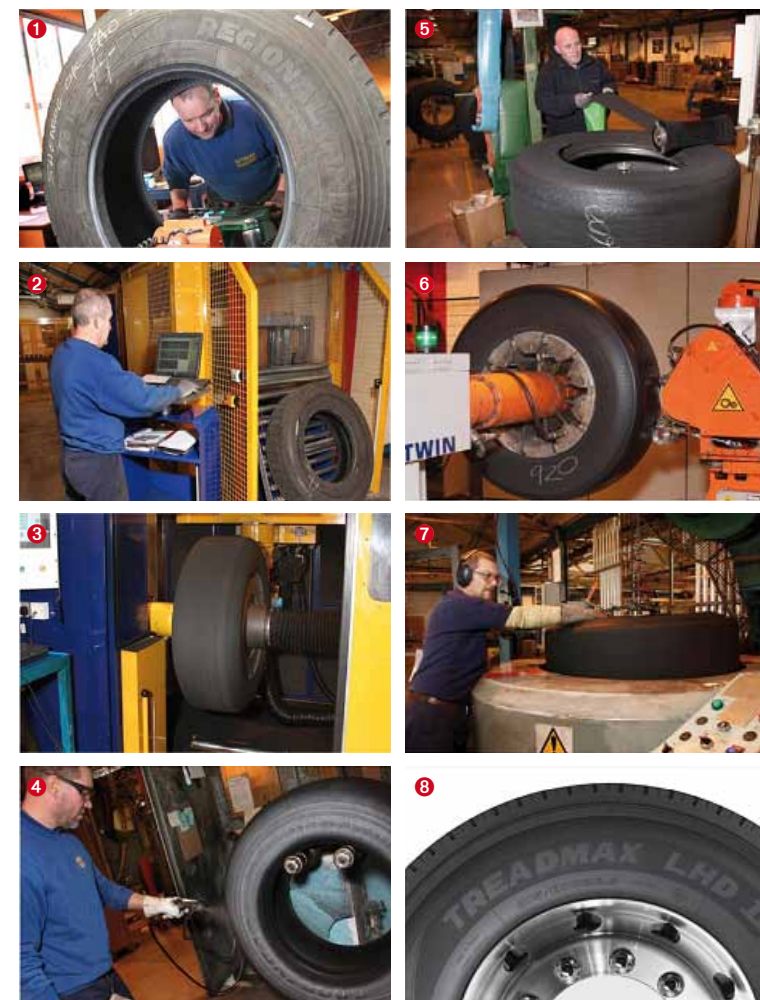
Bieżnikowanie opon Tread Max

Każdy karkas opony, składający się ze splotu linek stalowych pokrytych warstwą gumy, zostaje przed rozpoczęciem procesu oznakowany kodem kreskowym, zawierającym informacje niezbędne do późniejszej identyfikacji konkretnego wyrobu. Następnie przeprowadzane są wstępne oględziny, pozwalające wykryć ewentualne uszkodzenia (1). Karkasy zweryfikowane metodą organoleptyczną są dodatkowo sprawdzane pod względem obecności niezauważalnych gołym okiem następstw przebiecia i wewnętrznych rozwarstwień materiału za pomocą urządzenia elektro-



BADANIE DYNAMICZNE STANU OPONY PRZEZNACZONEJ DO BIEŻNIKOWANIA

FOT. GOODYEAR



KOLEJNE FAZY BIEŻNIKOWANIA W TECHNOLOGII TREAD MAX (OPIS W TEKŚCIE). NA ZDJĘCIU 8 - SPOSÓB ZNAKOWANIA

nicznego zwanego szerografem (2). Przeprowadzane w ten sposób obustronne skanowanie wewnętrznej struktury opony odbywa się najpierw przy normalnym ciśnieniu atmosferycznym, a potem w warunkach silnego podciśnienia (50% ciśnienia atmosferycznego), co uwydatnia ukryte wady i uszkodzenia wewnętrzne.

Kolejny zabieg, zwany szorstkowaniem, polega na mechanicznym usunięciu zewnętrznej warstwy gumy z całej opony, a w szczególności – resztek starego bieżnika (3). Odstońnięta przy tym powierzchnia jest czysta, lecz szorstka (stąd nazwa obróbki), wyglądem przypominająca zamsz. Dzięki temu uzyskuje się lepszą przyczepność nakładanych później warstw regeneracyjnych. Po zakończeniu szorstkowania następuje dokładne mierzenie obwodu i szerokości tak przygotowanej opony, ponieważ wymiary te muszą mieścić się w granicach wymaganej tolerancji.

W trakcie właściwego bieżnikowania, czyli odbudowy zużytych części opony, na całą jej powierzchnię natryskiwany jest specjalny klej (4), zapewniający silne przywieranie materiału naprawczego, a potem plastyczna gumowa mieszanka wypełniająca wszystkie ewentualne ubytki.

W kolejnym etapie na boczne powierzchnie opony nanoszona jest warstwa mieszanki gumowej, tzw. okleina (5). Finalnym procesem rekonstrukcji jest spiralne nakładanie wytłaczarką nowej warstwy bieżnika na czło opony (6). Metoda taka zapewnia jednolitą strukturę bieżnika i ciągłość jego obwodu bez jakichkolwiek łączeń poprzecznych.

Po nałożeniu nowych warstw gumy opona umieszczana jest w prasie wulkanizacyjnej (7), gdzie pod ciśnieniem, w wysokiej temperaturze, odbywa się proces kształtowania i utwardzania bieżnika oraz ścianek bocznych metodą wulkanizacji gumy.

Po wyjęciu z prasy i schłodzeniu opona poddawana jest kontroli organoleptycznej i testowi ciśnieniowemu w specjalnym urządzeniu pneumatycznym. Pozytywny wynik tych badań kończy cały proces technologiczny.

Usługa Fleet First

Opanowanie technologii wielokrotnego bieżnikowania opon zapewniającej identyczną jakość produktów nowych i regenerowanych pozwoliło Goodyearowi opracować dla klientów flotowych specjalną ofertę o nazwie Fleet First. Jest to kompleksowy program, obejmujący najszerszy zakres usług i produktów przeznaczonych dla europejskich, czyli także polskich flot samochodów ciężarowych i autokarów. Umożliwia on bezpieczne i oszczędne gospodarowanie ogumieniem dla całych grup pojazdów.

Przewoźnicy korzystają w tym systemie z jednego dostawcy, który dba o właściwy dobór opon oraz ich całodobowe serwisowanie na terenie całej Europy. Usługi serwisowe oraz dostawy ogumienia nowego i regenerowanego metodą Tread Max realizuje autoryzowana przez Goodyeara ogólnoeuropejska sieć Truck Force, licząca ponad 1 600 serwisów. Towarzyszy jej całodobowa pomoc drogowa ServiceLine 24 h. Daje ona również możliwość kontroli pojazdu przez Internet (z wykorzystaniem Roadside Assistance Solutions). Operator floty otrzymuje w czasie rzeczywistym informację na temat rodzaju i przebiegu naprawy, od momentu zgłoszenia się kierowcy aż do wystawienia pokwitowania za wykonane prace.

Z kolei Fleet Online Solutions™ to proponowane przez Goodyeara zarządzanie oponami w poszczególnych flotach. Rozwiązanie to umożliwia korzystanie z serwisów Truck Force w całej Europie po jednokrotnie ustalonej cenie oraz bez zbędnych przestojów. Klienci otrzymują przez Internet wszelkie potrzebne im informacje z tego zakresu, dzięki czemu znacznie zmniejszają się w ich firmach nakłady pracy administracyjno-księgowej. Poza tym wszystkie rozliczenia z tytułu wspomnianych tu usług dokonywane są za pomocą jednej, zbiorczej, wystawianej co miesiąc faktury. Obecnie już ponad 150 000 pojazdów w Europie jest objętych tym systemem. ■

FOT. GOODYEAR