

NAPRAWA OPON ZADANIE DLA CIERPLIWYCH

Nie sposób uznać napraw opon na gorąco za nowość, ale wraz ze zmianą sytuacji na rynku pojawiają nowe pytania o ich opłacalność. Poza dyskusją są opony OTR. Te są zawsze drogie, a często doznają w czasie pracy tak rozległych uszkodzeń, że właściciel (lub mniej doświadczony serwisant) kwalifikują je jako złom. Tymczasem po dobrze przeprowadzonej naprawie mogą wrócić na plac budowy. Każdy warsztat zajmujący się oponami dużych rozmiarów ma stosowną prasę wulkanizacyjną, u siebie albo przewoźną, do napraw bezpośrednio przy maszynie.

Nieco inna jest sytuacja w przypadku opon ciężarowych lub dostawczych, które można teraz łatwo kupić w cenie nie odbiegającej daleko od kosztów naprawy. Może nie będą bardzo markowe, ale za to zupełnie nowe! Stąd mieszane opinie po pokazie naprawy z wykorzystaniem urządzenia wulkanizacyjnego **Ibasan Latex** w czasie targów Autostrada. Zorganizowała go redakcja Przeglądu Oponiarskiego we współpracy z firmą Lewor, która jest przedstawicielem hiszpańskiego producenta i opanowała włoską technologię napraw TAP RAP, z powodzeniem rozpowszechnia sprzęt i metodę na polskim rynku. Kupiło je już kilkadziesiąt serwisów oponowych, a przecież to tylko jedne z kilku dostępnych u nas procedur, urządzeń i materiałów naprawczych.

Skąd więc wątpliwości? Właśnie ze względu na wykorzystanie do pokazu opony naczepowej i mniejszego, ale lepiej znanego z urządzeń Latex, modelu 16. Jeśli chodzi o naprawy opon ciężarowych, ma on takie same możliwości jak większy Latex 18,

czyli obsługuje rozmiary od 7R20 do 445/65 R22,5, ale ustępuje mu co do opon rolniczych (do 650/70 R32, model 18 do 710/75 R42) i budowlanych (do 23,5R25, „osiemnastka” do 26,5 R25). A stanowi wydatek ok. 50 tys. zł. Taka suma może zwrócić się tylko przy częstym i prawidłowym przeprowadzaniu napraw markowych opon, które będą w stanie odpracować koszt usługi długimi przebiegami.

Hasło „prawidłowe” jest tu szczególnie istotne. Właściwie wykonana naprawa wymaga benedyktyńskiej pracy, co uświadomił na pokazie Ryszard Marcinkowski, specjalista znany tak z fachowości, jak i niebiańskiego spokoju, bardzo potrzebnego przy tej metodzie. Zabiegu dokonano na rzeczywistym przypadku opony naczepowej, która najechała na końcówkę pasa do mocowania ładunku (przypadek niestety częsty wobec skromnych umiejętności naszych kierowców w tej dziedzinie).

Stopniowo wbijany hak spowodował spory ubytek gumy bieżnika, po czym przewiercił karkas i w tym momencie dostrzeżono szkodę. Można powiedzieć, że nastąpiło kilka szczęść w nieszczęściu, bo uszkodzenie było znaczne, ale na samym czole, nie doszło też do dłuższej jazdy bez ciśnienia i karkas doznał uszczerbku wyłącznie w miejscu przebicia. Choć rzecz dotyczyła markowej i cenionej opony Bridgestone R168 z małym przebiegiem, większość przewoźników wyrzuciłoby ją, notując po stronie strat ok. 1,5 tys. zł.

Przedwcześnie! Cios dla finansów firmy można ograniczyć do ok. 300 zł za pomocą maszyny Ibasan i wkładów naprawczych, ale najwięcej zależy od rąk mechanika,

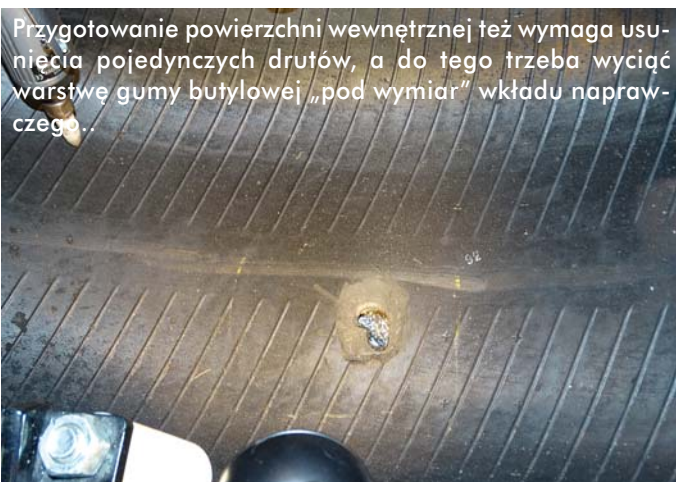


To nie wyglądało dobrze: hak pasa zdążył uszkodzić bieżnik na dużej powierzchni, zanim przebił karkas i nastąpił spadek ciśnienia, na szczęście szybko wykryty.



Niestety, naprawa zaczyna się od rozszlifowania jeszcze większej wyrwy w bieżniku, by dać dostęp do powierzchni opasania wokół przebicia. Guma o dużej zawartości krzemionki nie ustępuje łatwo. To samo dotyczy stalowych drutów kordu. Zeszlifowanie postrzępionych krawędzi i śladów korozji jest bardzo pracochłonne.





Przygotowanie powierzchni wewnętrznej też wymaga usunięcia pojedynczych drutów, a do tego trzeba wyciąć warstwę gumy butylowej „pod wymiar” wkładu naprawczego..



Wkład naprawczy TAP RAP ze stalową tkaniną, o wielkości dobranej do średnicy otworu w opasaniu, ulokowany po wewnętrznej stronie opony i uszczelniony gumą.

Opona przygotowana do wulkanizacji: wewnętrzne maty grzewcze są dociśnięte poduszkami pneumatycznymi.



Wkład naprawczy spozycjonowany na płyt wulkanizacyjną. Jak widać, jest o kilka rzędów większy niż uszkodzenie, ale jego głównym zadaniem nie jest uszczelnienie otworu, tylko przywrócenie wytrzymałości karkasu.

trzymających szlifierkę. Czynnością absolutnie podstawową dla jakości całej naprawy jest usunięcie uszkodzonych i zardzewiałych drutów kordu. Nie mogą pozostać nawet ślady rozwarstwień, bo w czasie dalszej eksploatacji na pewno dojdzie do ich powiększenia, a w rezultacie awarii opony. To oznacza, że nawet początkowo mały otwór musi zostać rozszlifowany do dużego, ale o krawędziach z mocno zwulkanizowanych drutów. Oczywiście wcześniej trzeba usunąć sporo bieznika, by uzyskać dostęp do opasania i przygotować powierzchnię pod nową gumę. To robota żmudna, brudna i hałaśliwa, coraz trudniej będzie o chętnych do jej wykonywania. I jeszcze jeden ważny szczegół: do szlifowania drutów jest niezbędna szlifierka wysokoobrotowa, a gumie może taka zaszkodzić. Dlatego pokaz fachowców Leworu zakończyła prezentacja narzędzi służących do przygotowania opony do napraw.

Proces usuwania luźnych drutów kordu powtarza się od strony wnętrza opony, po czym trzeba przygotować powierzchnię pod wkład naprawczy. Jego wielkość należy bezwarunkowo dobierać z tabel, zależnie od średnicy otworu w karkasie. Przygotowanie polega na usunięciu warstwy gumy butylowej, która nie sklei się z wkładem – kolejna nieprzyjemna robota.

Po spozycjonowaniu wkładu trzeba z kolei uszczelnić go po obwodzie wytłaczaną gumą i starannie ją rozwałkować, po czym jest kilka godzin wolnego od prac fizycznych, bo opona trafia na Latexa. Rozmieszczenie grzałek i dociskających je mat także wymaga know-how, tu zadanie było względnie proste ze względu na miejsce uszkodzenia. Czas i temperaturę wulkanizacji też dobiera się z tabel, zależnie m.in. od grubości gumy. Urządzenie utrzymuje parametry automatycznie, Latex 18 może zarejestrować te parametry.

Po przyklejeniu wkładu pozostaje jeszcze uzupełnienie bieznika wytłaczaną gumą i nacięcie rowków zgodnie z rzeźbą. To też robota artystyczna, ale jeśli ktoś wie, jak pogłębiać bieznik, nie będzie miał kłopotów. Jak twierdzili wykonujący to serwisanci, świeża guma mocno zwiąże się z wcześniej oczyszczoną powierzchnią, a jej nadmiar łatwo oderwać od bieznika wokół uszkodzenia, pokrytego zanieczyszczeniami z drogi. Ale to także kwestia jakości użytej do naprawy mieszanki.

Fakt, że bardzo trudno odróżnić miejsce dobrze przeprowadzonej naprawy, a wytrzymałość opony, wzmocnionej wkładem na dużej powierzchni, jest większa niż nowej, jeśli przestrzegano wszelkich procedur. Umiejętności serwisów są regularnie potwierdzane certyfikatami, ale i tak jest ryzyko sporów z późniejszymi użytkownikami, którzy będą doszukiwali się przyczyn kolejnej awarii opony w niewłaściwie przeprowadzonej naprawie. ■