

# Piąte koło w ślepym zaułku?



**AWARIE OGUMIENIA TO DZIŚ JUŻ JEDYNY PRZYPADEK, W KTÓRYM KONIECZNE BYWAJĄ DORAŻNE NAPRAWY AMATORSKIE. JEDNAK WSZYSTKIE ONE WYMAGAJĄ ODPOWIEDNIEJ KONTYNUACJI W PROFESJONALNYCH SERWISACH**

Podróżny zestaw, złożony z koła zapasowego, klucza do jego montażu i podnośnika, uchodził kiedyś za rzecz bezwzględnie konieczną, dziś zdania na ten temat są podzielone. Na pewno zajmuje cenną przestrzeń bagażową i zwiększa masę pojazdu, czyli tym samym zużycie paliwa. Pożyteczny jest natomiast bardzo rzadko, ponieważ nawet na przystawionych polskich drogach tylko zdecydowanym pechowcom zdarza się trafić na zgubiony gwóźdź, częściej już na głęboką dziurę w nawierzchni. Poza tym ogromna większość współczesnych kierowców obojga ptci nie umie się takim oprzyrządowaniem postużyć, a jeśli jest inaczej, to klucz okazuje się nieodpowiedni do opornych śrub.

Udaną naprawę może w takich warunkach wykonać tylko doświadczony i silny majsterkowicz, jeśli wozi ze sobą

solidny klucz krzyżowy, ale i ten sukces pozwala na ogół tylko na ostrożny dojazd do pobliskiego serwisu ogumienia.

## Rodzaje kół zapasowych

Konieczność niezwłocznej naprawy lub wymiany uszkodzonej opony nie wiąże się z zabobnym przeświadczeniem, iż „nieszczęścia lubią chodzić parami, lecz z faktem, że koło zapasowe nie nadaje się do dłuższej ani tym bardziej do szybszej jazdy. Zwykle ma ono po długiej bezczynności zbyt niskie ciśnienie w oponie, a przeważnie też... niewłaściwą konstrukcję.

W nowoczesnych samochodach spotyka się dwa rodzaje kół zapasowych: pełnowymiarowe i tzw. dojazdówki. Pierwsze nie różnią się wymiarami, a dawniej także rzeźbą bieżnika od pozostałych kół pojazdu. Teraz jednak powszechnie stosuje się tzw. opony

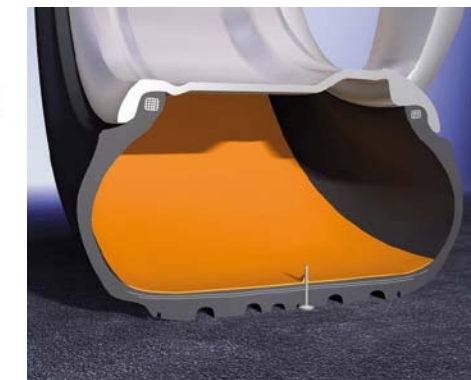
kierunkowe, więc zapasowa musi być tradycyjna, dwukierunkowa, by mogła spełniać podstawowe funkcje po każdej stronie obydwu osi. Nie jest to, oczywiście, zamienność pełna ani też zgodna z przepisami, więc usprawiedliwiona jedynie krótkotrwałą sytuacją awaryjną. Jeszcze gorzej to wygląda w przypadku dojazdówki, która ma zawsze felgę stalową, a bieżnik nie tylko dwukierunkowy, lecz także bardzo wąski, by zaoszczędzić przestrzeń potrzebną do jej przewożenia. Nie zaleca się również jej używania na przedniej osi. Jeśli więc uszkodzenie dotyczy przedniej opony, konieczna staje się wymiana podwójna, czyli przełożenie tylnego koła na przód i dojazdówki na jego miejsce. Gdy zastępowane koło ma felgę z lekkiego stopu, do montażu zapasowego trzeba użyć dodatkowego kompletu śrub. Oba rodzaje kół zapasowych nie są więc pełnowartościowym zamiennikiem podstawowego wyposażenia i nie można przekraczać na nich prędkości 80 km/h.

Wszystkie wspomniane niedogodności sprawiają, że coraz częściej zastępuje się koło zapasowe awaryjnym zestawem naprawczym. Zawiera on pojemnik płynu uszczelniającego z odpowiednim aplikatorem oraz elektryczną sprężarkę z mano-



TZW. DOJAZDÓWKA I PEŁNOWYMIAROWE KOŁO ZAPASOWE. PIERWSZE, A PRZEWAŻNIE I DRUGIE TO DZIŚ ROZWIĄZANIE TYLKO PROWIZORYCZNE

ŁATWE W UŻYCIU  
AWARYJNE KOŁO  
ZAPASOWE: PREPARAT  
SLIME NA BAZIE  
MIESZANKI WŁÓKNIEN.  
SLIME QUICK  
SPAIR (NAPRAWIA  
PRZEBICIA I POMP  
JE BEZ KONIECZNO  
ŚCI ZDEJMOWANIA  
KOŁA) ORAZ ZESTAW  
NAPRAWCZY ZAWIE  
RAJĄCY POJEMNIK  
Z USZCZELNIACZEM  
I KOMPRESOR 12 V



SYSTEM CONTINENTAL DO SAMOCZYNNEGO USZCZELNIANIA PRZEBITEJ OPONY

metrem, zasilaną z akumulatora pojazdu. Naprawa polega na uszczelnieniu miejsca przebicia opony od wewnątrz, bez demontażu uszkodzonego koła, ale nie daje pożądanego efektu, jeśli długość przecięcia przekracza 4 mm lub znajduje się ono poza strefą bieżnika. Metodę tę można stosować tylko doraźnie na czas niezwłocznego dojazdu (z prędkością ograniczoną do 50 km/h) do serwisu ogumienia. Tam należy naprawę wykonać powtórnie profesjonalnymi metodami, a wcześniej zmyć dokładnie środek uszczelniający z opony.

## Zasada run on flat

Kłopoty większości kierowców z poprawną wymianą lub uszczelnieniem uszkodzonego koła, a także częste niszczenie

opon z powodu spóźnionego zauważania ich awarii, skłoniły producentów ogumienia samochodowego do poszukiwania innych rozwiązań tych problemów. Tak powstały różne koncepcje *run on flat* (ang. bieg na płaskim), pozwalające po utracie ciśnienia kontynuować jazdę na dystansie od 80 do nawet 200 km (przy najbardziej zaawansowanych konstrukcjach), z prędkością ograniczoną do 80-90 km/h. Wszystkie mogą działać zadowalająco jedynie w połączeniu z systemami informującymi kierowcę o nieszczelności opony, gdyż w przeciwnym razie mógłby on tego nie zauważyć aż do momentu zupełnego zniszczenia koła.

Najwcześniej, bo na początku lat 90. ubiegłego wieku, rozwiązania *run on flat* (nazywane też *run flat*) pojawiły się

w ofertach firm Goodyear i Bridgestone. Polegały one na zastosowaniu dodatkowej wkładki gumowej do usztywnienia całej opony w kierunku promieniowym i poprzecznym, przy równoczesnym wzmocnieniu obrzeża, którym opona łączy się z obręczą koła.

Koncepcja ta, choć najstarsza, najlepiej nadawała się do doskonalących ją modernizacji i dzięki temu wprowadzili ją z czasem w rozmaitych wariantach wszyscy czołowi producenci ogumienia. Jednak po drogach całego świata jeździ wciąż wiele samochodów wyposażonych w inne, konkurencyjne niegdyś tego rodzaju systemy, a każdy z nich wymaga specjalnego sprzętu montażowego.

Należy do nich system PAX, wprowadzony pod koniec zeszłego stulecia przez →

## Silni jakością oryginału!



www.corteco.com

**CORTECO**

The Perfect Change.