

Najczęstsze błędy popełniane przy naprawianiu opon

data aktualizacji: 2016.12.08



Naprawa opony jest usługą ekonomicznie uzasadnioną, dodatkowo wiąże się z ekologią, ponieważ do wyprodukowania 1 kg opony należy użyć ok. 3,5 kg ropy naftowej, nie wspominając o wymogach, które trzeba spełnić przy utylizacji zużytych opon.

Jednak podejmując się świadczenia usług napraw opon należy przede wszystkim zwrócić uwagę na poprawność ich wykonywania. Jednym z najważniejszych etapów przy wykonywaniu poprawnej naprawy opony jest właściwa jej weryfikacja, czyli ocena stanu technicznego opony oraz sprawdzenie, czy opona jest naprawialna i wykonanie naprawy jest ekonomicznie uzasadnione.

Przy tej okazji przypominamy, że nie wszystko da się naprawić. Zestawiamy w pierwszej kolejności podstawowe uszkodzenia, które eliminują oponę z naprawy, a tym samym z dalszej eksploatacji i kwalifikują się ją złomowania:

- rozwarstwienie elementów opony (odparzenia, wybrzuszenia),
- zużycie rzeźby bieżnika poniżej 1,6 mm (naprawa takich opon możliwa jest tylko, jeżeli opona nadaje się do bieżnikowania i będzie poddana temu procesowi),
- głębokie spękanie zewnętrznej warstwy gumy osłaniającej elementy konstrukcyjne opony (tzw. siatka starzeniowa) ,
- uszkodzenie elementów konstrukcyjnych stopki opony (np. nitek osnowy opony, drutówki),
- uszkodzenie gumy zewnętrznej lub wewnętrznej opony chemikaliami (rozpuszczalnikami),
- deformacje czoła opony spowodowane pęknięciem opasania,
- zmiany w postaci zaciemnienia, pofałdowania sproszkowanej gumy wewnątrz opony powstałej w wyniku jazdy bez powietrza.

Błędem byłoby zignorowanie przez warsztat istnienia którejkolwiek z powyższych sytuacji

Przekazując oponę do naprawy w warsztacie wulkanizacyjnym, klient oczekuje profesjonalizmu w

wykonaniu tej czynności, gdyż opona jest niezwykle ważnym elementem pojazdu. Stanowi ona jedyny punkt styczności samochodu z nawierzchnią i determinuje bezpieczeństwo jazdy. Praktyka pokazuje jednak szereg błędów, jakie popełniane są podczas napraw opon. Lista jest długa, jednak warto uświadomić sobie skutki popełnianych błędów.

1. Niestosowanie tabel doboru wkładów, czyli dobieranie wkładu naprawczego „na oko”

Pomijanie tabel doboru wkładów jest często występującym błędem w praktyce warsztatowej. Dobór wkładu „na oko” wynika z przeświadczenia pracownika co do słuszności własnego wyboru, podyktowanej doświadczeniem. W efekcie skutkować to może złym doborem wkładu naprawczego. Należy pamiętać, że wskazany przez tabelę wkład jest obliczony tak, aby osiągnąć w 100% wytrzymałość naprawy uszkodzenia o określonych wymiarach, również podanych w tabeli. Złe dobrany wkład nie gwarantuje skuteczności i trwałości naprawy.

1. Brak „oczkania” uszkodzenia

Kolejnym ważnym punktem jest usunięcie uszkodzonych linii osnowy (tekstylnej lub stalowej) i precyzyjne ich zakończenie (stabilizacja w gumie). Trzeba pamiętać, aby podczas wycinania linii już uszkodzonych nie naruszać zdrowej struktury karkasu, gdyż powoduje to niepotrzebne jej osłabienie i zwiększa wymaganą wielkość materiału naprawczego.

1. Brak właściwego przygotowania lejka uszkodzenia

Odpowiednio wykonany lejek gwarantuje zwiększenie punktów powierzchni potrzebnej do prawidłowej wulkanizacji oraz zapewni gumie jej elastyczność podczas eksploatacji.

1. Brak wypełnienia kanału uszkodzenia i zabezpieczenia stalowych części opony przed powstaniem korozji

Przykładem jest stosowanie tylko łatek uniwersalnych do opon lub wkładu przy przebiciu gwoździowym.

1. Niewłaściwy napęd szlifierski podczas przygotowania powierzchni uszkodzenia

Odpowiednia gradacja szorstkowania decyduje o trwałości połączenia wkład-butyl. Często w tym przypadku niewłaściwie dobrana jest prędkość obrotowa narzędzia.

- optymalna prędkość obrotowa podczas obróbki gumy to 2 500 obr./ min (szybkoobrotowa szlifierka zastosowana do szorstkowania gumy spowoduje jej spalenie!)
- prędkość obrotowa podczas usuwania uszkodzonych linii kordu stalowego to max. 25 000 obr./min.

1. Zły stan narzędzi szlifierskich

Jakość czyli stan używanych w warsztacie narzędzi szorstkujących (pierścieni, ściernic, szczotek) odgrywa znaczącą rolę we właściwym przygotowaniu powierzchni uszkodzenia. Od sposobu obróbki powierzchni pod wkład oraz jakości narzędzia zależeć będzie bowiem jakość połączenia wkładu z butylem. Zużyte narzędzia spowodują niewystarczające przygotowanie powierzchni, co skutkować może odpadaniem wkładu.

1. Stosowanie materiałów naprawczych pochodzących od różnych producentów.

Często bagatelizowana jest zasada stosowania wyłącznie kompleksowego systemu naprawczego

danego producenta. Niejednokrotnie zdarza się mieszanie materiałów różnego pochodzenia (np. wkład naprawczy od jednego producenta, płyn wulkanizacyjny od innego wg uznania wulkanizatora). Skończyć się to może wypadaniem wypełnień lejka lub odpadaniem wkładu.

1. Zaniedbanie koniecznego odtłuszczenia powierzchni gumy przed naprawą, w przekonaniu oszczędności materiałów lub czasu

Stosowanie Liquid Buffera przed szorstkowaniem mechanicznym wyeliminuje zatłuszczenie gumy szorstkowanej, co na pewno zagwarantuje dobrą przyczepność materiałów naprawczych. Należy pamiętać, że Liquid Buffer nie zastępuje szorstkowania mechanicznego opony, a jedynie je ułatwia.

1. Stosowanie produktów chemicznych niezgodnie z ich przeznaczeniem

Produkty chemiczne do wulkanizacji należy używać zgodnie z ich przeznaczeniem. Nie dopuszczalne jest np. stosowanie płynów wulkanizacyjnych do dętek w celu wklejenia wkładów lub łątek do opon.

1. Nadmierny pośpiech

Dopiero gdy wnętrze opony jest czyste, a powierzchnia oszorstkowana, należy przystąpić do smarowania miejsca naprawy płynem do wulkanizacji. Czas schnięcia zależy od warunków panujących w warsztacie, tj. temperatury i cyrkulacji powietrza oraz jego wilgotności. Najpewniejszy sposób to kontrola grzbietem palca. Moment tzw. lepkości kontaktowej jest optymalny do wprowadzenia kołka w otwór. Skrócenie czasu schnięcia płynu wulkanizacyjnego skutkuje nietrwałością przeprowadzonej naprawy.

1. Brak staranności podczas wykonywania poszczególnych etapów naprawy

Niewłaściwy dobór narzędzi do wykonywanej czynności, a także brak dbałości o precyzyjność czynności powoduje, że naprawa jest źle wykonana, i w efekcie klient wracać może do serwisu z reklamacją.

1. Naprawa sznurem traktowana jako naprawa docelowa, a nie tymczasowa

Naprawa wykonana sznurem to naprawa tymczasowa, którą powinien wykonać kierowca samochodu w czasie awarii opony na drodze.

Sznur powinien być w jak najkrótszym czasie usunięty i zastąpiony naprawą końcową wykonaną w warsztacie wulkanizacyjnym. Profesjonalny warsztat wulkanizacyjny nie powinien traktować naprawy sznurem jako naprawy końcowej - sznury należy traktować jako naprawę awaryjną, ponieważ pomijana jest weryfikacja uszkodzenia (brak oceny technicznej opony, do czego niezbędne jest zdemontowanie opony z obręczy).

Szkolenie przede wszystkim!

Nagminnym błędem jest brak znajomości prawidłowej technologii wulkanizacji jako procesu w zakresie przeprowadzanych napraw. Dział Szkoleń firmy TIP-TOPOL od prawie 25 lat oferuje kursy zarówno o tematyce teoretycznej, jak i praktycznej, prowadząc profesjonalne szkolenia z zakresu technologii naprawy wszystkich rodzajów opon z użyciem materiałów lidera w branży produkcji materiałów naprawczych, firmy Rema TipTop.

Obecnie około 400 kursantów rocznie uzyskuje wiedzę potwierdzoną certyfikatem. W okresie działania Centrum Szkoleniowego daje to wynik tysięcy przeszkolonych specjalistów, świetnie radzących sobie w branży motoryzacyjnej.

Oferta szkoleniowa TIP-TOPOL:

1. Obsługa koła i naprawa opon motocyklowych
2. Obsługa koła i naprawa opon w oponiarskim serwisie osobowym + TPMS
3. Obsługa koła i naprawa opon w oponiarskim serwisie ciężarowym
4. Obsługa koła i naprawa opon maszyn i pojazdów rolniczych
5. Obsługa koła i naprawa opon wielkogabarytowych i przemysłowych

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/arttykul/50868>