

Leksykon terminów oponiarskich

data aktualizacji: 2022.09.28



Dlaczego opony 'all-season' to nie opony „wielosezonowe”? Czym się różni rzeźba bieżnika od wzoru bieżnika? Dlaczego minimalna głębokość bieżnika to najczęściej wcale nie 1,6 mm? Co to jest TPMS, Tradewear, Rim protector czy Run flat? Po czym poznać opony asymetryczne lub kierunkowe? Na te i wiele innych pytań odpowiada najnowszy ANGIELSKO-POLSKI LEKSYKON TERMINÓW OPONIARSKICH PZPO.

Można go znaleźć na stronach pzpo.org.pl i zdecydowanie warto przeczytać. Obejmuje najczęściej używane oznaczenia oraz wyrażenia stosowane w odniesieniu do opon w języku polskim i angielskim. Wyjaśnia też nieścisłości i obala rozpowszechnione mity lub błędy w nazewnictwie.

- Nasz leksykon ma przede wszystkim pomagać kierowcom, serwisom i wszystkim użytkownikom opon. Chcemy powoli obalać mity lub nieporozumienia, które często są powielane. Przykładem mogą być opony całoroczne - a nie wielosezonowe, czy całosezonowe. Season w tym przypadku tłumaczymy jako pora roku, więc są to opony na wszystkie pory roku - komentuje Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO).

- Nazywamy je całoroczne, gdyż to oddaje ich sens jako produktu i angielskie tłumaczenie. Sezonów może być dużo, bo to jest dowolna pojemność znaczeniowa, raczej literacko-sportowa. Poza tym wielosezonowa oznaczałaby, że jest na wiele sezonów?

Leksykalnie „wiele” to nie „wszystko” więc tłumaczenie „wielosezonowe” jest mylące i nie oddaje istoty produktu. Polski „sezon” to też nie pora roku, tylko część roku – pora jesienno-zimowa lub wiosenno-letnia. Nie są to też opony „uniwersalne” bo to mylnie wskazywałoby, że są to idealne opony dla każdego i na każde warunki choć tak nie jest.

Wiedza o oponach to Twoje bezpieczeństwo

Przykładowo rzeźba bieżnika to nie to samo co wzór bieżnika. Rzeźba jest pojęciem przestrzennym, trójwymiarowym – więc oznacza wzór bieżnika wraz z jego wysokością. A jak wiadomo, na tej samej osi pojazdu opony muszą być o tej samej konstrukcji i rzeźbie bieżnika. Z kolei system Run Flat umożliwia jazdę po przebiciu opon przez określoną liczbę kilometrów i z określoną prędkością. Auto homologowane przez producenta na oponach typu run-flat powinno być w nie wyposażone ze względu na zmienioną charakterystykę zawieszenia. Założenie konwencjonalnych opon pogorszy kierowność i zachowanie na nierównościach, a objawia się szczególnie niebezpiecznie w zakrętach. Może stanowić powód do obniżenia odszkodowania, jeśli ubezpieczyciel uzna, że auto było wyposażone niezgodnie z homologacją producenta i tym samym kierowca przyczynił się tym do wystąpienia szkody.

- To opracowanie wpisuje się w naszą misję – jaką jest większa świadomość i wiedza o oponach. Niezależnie od leksykonu staramy się przypominać kierowcom o Zasadzie „3xP” – Porządne opony, Profesjonalny serwis oraz Prawidłowe ciśnienie – to jedna z najważniejszych reguł każdego kierowcy. Dlaczego? Ponieważ zły wybór ogumienia, jego złe założenie lub obsługa, albo zbyt niskie czy wysokie ciśnienie wpływają nie tylko na nadmierne zużycie paliwa – a tym samym wyższe koszty eksploatacji. Przede wszystkim mają ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa jazdy – dodaje Sarnecki.

Przy wymianie opon warto korzystać ze sprawdzonego serwisu, który w sposób bezpieczny wymieni opony nie uszkodzając ich oraz odpowiednio wyreguluje ciśnienie. Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego (PZPO) wspólnie z niezależną firmą certyfikacyjną TÜV SÜD wprowadził system oceny i wyróżnienia profesjonalnych serwisów w oparciu o niezależny audyt wyposażenia i kwalifikacji personelu technicznego. Dlatego warto wybierać warsztaty z Certyfikatem Oponiarskim, które przeszły audyt i zostały dokładnie sprawdzone.

Więcej informacji na stronie oponamajamoc.pl i pzpo.org.pl

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/artukul/75127>