EXTREME PERFORMANCE TYRES

ZALECENIA DOTYCZACE UŻYTKOWANIA OPON EXTREME

Wszystkie opony Extreme zostały z**aprojektowane do specjalnego wyczynowego użytku i pomimo posiadania homologacji drogowej nie zaleca się stosowania do codziennej jazdy**. Posiadana homologacja drogowa potwierdza spełnienie wymogów bezpieczeństwa. Nie mniej jednak **nieodpowiednie zastosowanie opon może skutkować utratą panowania nad samochodem co może doprowadzić do wypadku, kalectwa a nawet śmierci.**

V.1 / 2022

PROCEDURA DOCIERANIA OPON

Właściwe docieranie opon podnosi wytrzymałość, wydłuża czas użytkowania opon i wpływa pozytywnie na osiągi nowej opony.

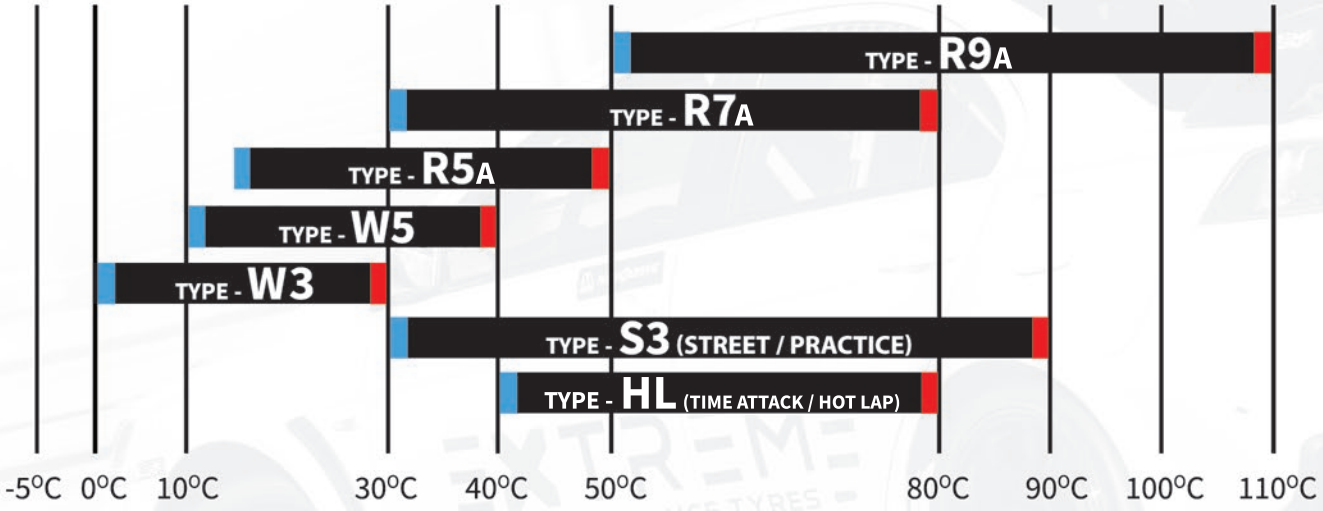
Procedurę można podzielić na dwa etapy:

1. Pierwszy wyjazd – pierwsze kilometry są kluczowe aby uzyskać maksymalną wytrzymałość opony. Pierwsza jazda na nowych oponach nie powinna być dłuższa niż 10-15 minut, początek sesji powinien być przejechany spokojnym tempem, które należy stopniowo podnosić, tak aby na ostatnim okrążeniu/lub na ostatnich kilometrach OS dojść do 90% maksymalnego tempa i dopiero pod koniec sesji osiągnąć najwyższą temperaturę opony. Pod wykonaniu przejazdu, należy pozwolić oponom ostygnąć w naturalny sposób.
Celem jest rozgrzanie opon do maksymalnej temperatury operacyjnej, ale bez gwałtownego wzrostu temperatury, czyli bez buksowania opon, bez poślizgów, czy opóźnionego, gwałtownego hamowania. W trakcie pierwszej sesji, zaleca się podniesienie ciśnienia o 0.3-0.5 bar powyżej normalnego ciśnienia roboczego.

2. Czas stygnięcia - po zakończeniu pierwszego wyjazdu potrzebny jest czas w którym opona może ostygnąć. Absolutne minimum aby cały proces miał sens to 24 godziny, ale idealnie jest pozostawić opony zdemontowane z samochodu i nieużywane przez cały tydzień. Choć wydaje się to długim okresem, należy pamiętać że zarządzanie oponami to skomplikowany proces, ale korzyścią jest znaczne poprawienie wytrzymałości i wydłużenie okresu jej użytkowania. Gorąco zachęcamy do wykonywania tej procedury.

ZAKRES PRACY OPON

Zakres pracy dla mieszanek stosowanych w oponach Extreme jest widoczny w poniższej tabelce:



UWAGA ! Powyższa tabela wskazuje temperatury pracy mieszanki gumowej, a nie temperatury powietrza ! Popularnym błędem jest dobieranie mieszanki tylko na podstawie temperatury otoczenia.

Na to do jakich temperatur rozgrzeją się opony, ma wpływ bardzo wiele czynników, między innymi:

- temperatura powietrza,
- temperatura nawierzchni,
- rodzaj nawierzchni,
- ciężar i rozkład masy pojazdu,
- rozmiar i model opon,
- ustawienie i geometria zawieszenia,
- charakterystyka i długość trasy przejazdu,
- styl jazdy kierowcy.

ZAKRES PRACY OPON

Aby idealnie dobrać mieszankę do warunków jazdy, pod uwagę trzeba wziąć wszystkie te czynniki, nie tylko temperaturę powietrza. Dla przykładu, mieszanka R7A o średniej twardości może zostać mocno przegrzana przy temperaturze w okolicach 0°C w ciężkim, źle wyważonym, 250 konnym samochodzie z całkowicie seryjnym zawieszeniem i geometrią i agresywnie prowadzącym kierowcą, ale ta sama mieszanka może też pracować idealnie w upalny dzień z temperaturami dochodzącymi do 35°C w cieniu, w lekkim, idealnie wyważonym 160 konnym samochodzie z właściwie ustawionym zawieszeniem i geometrią, prowadzonym przed kierowcę o delikatnym (nie mylić z wolnym) stylu jazdy.

Nie zaleca się pozostawienia zaparkowanego samochodu na rozgrzanych oponach. Może to skutkować dodatkowymi wibracjami pochodzącymi z odkształceń w miejscu styku z nawierzchnią opon. Zalecamy postawienie samochodu na „kobyłkach" lub demontaż kół.

USTAWIENIE ZAWIESZENIA I GEOMETRIA

Zasady ustawienia zawieszenia i jego geometrii **mogą być skrajnie różnie w zależności od rodzaju samochodu (fwd, rwd, 4x4), umiejscowienia silnika, rozkładu masy oraz ogólnego przeznaczenia** (rajdy, wyścigi, drift), a nawet preferencji kierowcy w odniesieniu do konkretnej trasy. Z tego względu wskazanie jednych, właściwych ustawień nie jest możliwe i należy je skonsultować ze specjalistą. Niewłaściwe ustawienie zawieszenia, skutkuje w nierównomiernym zużyciu bieżnika opony, gorszej przyczepności i skróceniu żywotności opony. **Jako jeden z ważniejszych elementów można wskazać ustawienie pochylenia opon.** Zbyt duże negatywne pochylenie skutkuje w nadmiernym zużyciu wewn. barku, a zbyt małe pochylenie skutkuje w nadmiernym zużyciu zewn. barku opony. Należy dążyć do takich ustawień, aby opony zużywały się równomiernie na całej szerokości styku z nawierzchnią przy prawidłowym ciśnieniu roboczym w oponach (patrz nast. akapit)

ZALECENIA DOT. CIŚNIENIA OPON

Ogólną charakterystyką opon Extreme jest to, że wymagają stosowania wyższych ciśnień, niż opony tego typu pochodzące od innych producentów. W żadnym momencie opony nie powinny być używane z ciśnieniem niższym niż 1.80 bar, niezależnie od rozmiaru i samochodu na którym są używane. Niestosowanie się do tego zalecenia może skutkować uszkodzeniem konstrukcji wewnętrznej opony i doprowadzić nawet do wypadku.

Zalecane ciśnienie robocze		
Waga pojazdu [kg]	Na zimno [bar]	Na ciepło [bar]
< 800	1.80 – 1.85+	2.00 – 2.20+
800 – 1000	1.85 – 1.95+	2.20 – 2.35+
1000 – 1200	1.90 – 2.00+	2.35 – 2.50+
1200 – 1350	2.00 – 2.10+	2.50 – 2.75+
> 1350	2.05 – 2.35+	2.75 – 2.90+

UWAGA ! Ze względu na konstrukcję opon, tabela dotyczy opon modeli VR1, VR2 i VR3. Tabela nie dotyczy opon VRC, w których ciśnienia można obniżyć o 15%-20%.

Ciśnienie w oponach to jeden z najważniejszych czynników decydujących zarówno o bezpieczeństwie jazdy, jak i osiągach opon. Wymaga uwagi, częstego sprawdzania wskazań homologowanymi manometrami i korygowania do prawidłowych wartości w celu zapewnienia bezpiecznej i bezawaryjnej jazdy. **Niestosowanie się do zalecanych przez Extreme ciśnień, powoduje ryzyko przyspieszonego zużycia opony oraz jej uszkodzenia, mogącego doprowadzić do uszkodzenia pojazdu, wypadku, obrażeń, a nawet śmierci.**

Nierównomierne zużycie bieżnika opony może wskazywać na zastosowanie nieprawidłowego ciśnienia. Zbyt mocne zużycie barku zewn. lub nawet ślady zużycia na boku opony wskazują na zbyt niskie ciśnienie, które powoduje zbyt duże obciążenie i deformację konstrukcji w zakręcie. W skrajnych przypadkach, w ciężkich i mocnych samochodach z silnikiem z przodu, prawidłowe ciśnienie w oponach przednich, które zabezpieczy konstrukcję opony i zapewni jej prawidłową pracę, może dochodzić nawet do 3.50 bar. **Należy jednak pamiętać, że są to ogóle zalecenia i nie powinny być w konflikcie z zaleceniami producenta samochodu, tzn. jeśli producent zaleca wyższe ciśnienie niż wynika z powyższej tabeli, to powinno stosować się wyższe ciśnienie.**

ZALECENIA DOT. CIŚNIENIA OPON

Należy pamiętać o tym, aby po zakończeniu sesji na rozgrzanych oponach, nie obniżać ciśnienia do wartości „na zimno". W trakcie przerwy od jazdy sportowej, lub na dojazdówce, temperatura opon znacznie się obniży, co poskutkuje także obniżeniem ciśnienia. Kontrola i ewentualne obniżenie ciśnienia powinno nastąpić jak najkrócej przed rozpoczęciem kolejnej jazdy sportowej / odcinka specjalnego.

KJS / krótkie próby – w przypadku bardzo krótkich prób sportowych, zaleca się startowanie do pierwszej próby z ciśnienia zaledwie 0.05-0.10 bar niższego od zalecanego ciśnienia „na ciepło" i kontrola wskazania po każdej próbie. Jeśli samochód pozostaje rozgrzany do każdego kolejnego przejazdu, wtedy zaleca się ustawianie od razu ciśnienia „na gorąco".

Samochody przednionapędowe (FWD) – to zdecydowanie najtrudniejsze pojazdy dla opon. Kombinacja skręcania, hamowania i przyspieszania tylko przednimi kołami, oraz większa masa przedniej części pojazdu tworzą bardzo trudne warunki pracy dla opon. Konstrukcja zawieszenia samochodów typu FWD, często również ogranicza możliwości ustawienia pochylenia kół i ich prawidłowego ustawienia. Te wszystkie czynniki sprawiają, że ciśnienie konieczne dla zapewnianie oponie prawidłowych warunków pracy może być nawet wyższe niż w wyżej zamieszczonej tabelce. W skrajnych przypadkach konieczne może być stosowanie ciśnienia w okolicach nawet 3.50 bar lub wyższego. W przypadku samochodów FWD należy również pamiętać o tym, że potrzebne może być zróżnicowanie ciśnienia pomiędzy osią przednią, a tylną. W większości przypadków, na tylnej osi stosuje się niższe ciśnienie „na ciepło", ale to zależy już od konkretnego samochodu, ustawień i preferencji kierowcy.

Samochody z silnikiem z tyłu – bardzo ważne jest stosowanie opon tylnych nie mniejszych niż opony wskazywane przez producenta. Ze względu na rozkład mas, zastosowanie tylnych opon mniejszych będzie skutkowało ich przegrzewaniem i w konsekwencji uszkodzeniem. Należy pamiętać również o stosowaniu ciśnienia o ok. 0.20 bar wyższego w tylnych oponach, niż w tych na przedniej osi.

Pakiety aerodynamiczne – w samochodach wyposażonych w elementy zwiększające docisk aerodynamiczny, należy stosować wyższe ciśnienia „na zimno". Pakiety aero wytwarzają dużo większy docisk, który zwiększa obciążenie opon i mogą doprowadzić do uszkodzenia opon, jeśli ciśnienie nie zostanie podniesione.

INNE KWESTIE, KTÓRE NALEŻY ROZWAŻYĆ

ROTACJA OPON

Jeśli zużycie pomiędzy lewymi i prawymi oponami, lub pomiędzy tylnymi, a przednimi oponami jest różne, warto jest rozważyć zamianę kół miejscami. Jeśli stosujesz inną twardość opon na przedniej i tylnej osi, zaleca się rotację jedynie między lewą, a prawą stroną.

SZEROKOŚĆ FELG

Notorycznym błędem jest stosowanie zbyt wąskich felg w stosunku do szerokości opony. Aby zapewnić oponie właściwe warunki pracy, stanowczo zalecamy stosowanie się do poniższej tabeli:

Zalecane felgi	
Rozmiar opony	Szer. felgi
175/50 R13	6.0 – 6.5
185/60 R13	6.0 – 6.5
205/60 R13	6.5 – 7.0
185/55 R14	6.0 – 6.5
195/50 R15	6.5 – 7.0
195/50 R16	6.5 – 7.0
205/50 R16	7.0 – 7.5
205/45 R17	7.0 – 7.5 – 8.0
215/45 R17	7.5 – 8.0
225/45 R17	8.0 – 8.5
245/40 R17	8.5 – 9.0 – 9.5
225/40 R18	8.0 – 8.5 – 9.0
235/40 R18	8.5 – 9.0
235/40 R18 VRC	8.0 – 8.5
245/40 R18	8.5 – 9.0 – 9.5
255/35 R18	9.0 – 9.5
265/35 R18	9.5 – 10.0
285/35 R18	10.5 – 11.0
235/35 R19	8.5 – 9.0

Do zastosowania torowego, zalecamy felgi z górnego zakresu szerokości, ponieważ mają pozytywny wpływ na sztywność opony.

Proszę pamiętać, że sam fakt że opona pasuje na daną felgę, nie oznacza że jest właściwie dobrana. Opony do sportu są bardzo wrażliwe na odpowiednią szerokość felgi i dobranie niewłaściwej w znaczący sposób wpływa na osiągi opon, ich żywotność, a także na podatność na uszkodzenia.

INNE KWESTIE, KTÓRE NALEŻY ROZWAŻYĆ

STYL JAZDY

Również styl jazdy ma ogromny wpływ na sposób zużywania opon. Kierowcy mający tendencję to zbyt głębokiego skręcania kierownicy i jazdy w podsterowności, zużywają opony znacznie szybciej i częściej doprowadzają do przegrzania. Opony Extreme generują najwyższą przyczepność przy stosunkowo niskim stopniu uślizgu, dlatego delikatniejszy, bardziej płynny styl jazdy zaowocuje lepszymi czasami i niższym zużyciem opon.

PRZECHOWYWANIE OPON

Należy unikać przechowywania opon temperaturze poniżej 0°C, wystawiania na działanie promieni słonecznych i kontaktu z chemikaliami, gdyż wszystkie te czynniki przyspieszają proces starzenia opony. Zalecamy również aby nie pozostawiać zaparkowanego samochodu na oponach Extreme, ponieważ wyczynowe mieszanki które stosujemy mogą ulec odkształceniu lub nawet pęknięciu przy długotrwałym nacisku punktowym na oponę.

OGRANICZONA GWARANCJA

Opony Extreme mają jedynie ograniczoną gwarancję producenta ponieważ zostały zaprojektowane jedynie do użytku sportowego. Gwarancja obowiązuje tylko na ewidentne wady produkcyjne i nie obejmuje uszkodzeń powstałych w wyniku eksploatacji opon.

MONTAŻ I DEMONTAŻ OPON

Opony muszą być montowane przez wykwalifikowany personel i zgodnie z oznaczeniami na oponie. Do montażu zalecana jest szybkowysychająca pasta (nie bazująca na oleju/smarze), która zapobiega spadaniu opon z felg.

KONTROLA ŚREDNICY FELG

Tolerancja rozmiarowa wewnątrz jednej średnicy felg pomiędzy różnymi producentami jest na tyle duża, że w skrajnych przypadkach może nawet być przyczyną spadania opon z felg w trakcie jazdy. Zalecamy ostrożność przy pierwszym użyciu opon Extreme i danego zestawu felg.

INNE KWESTIE, KTÓRE NALEŻY ROZWAŻYĆ

MODYFIKACJE OPON

Zdecydowanie zabrania się modyfikowania opon w jakikolwiek sposób. Stosowanie chemii modyfikującej właściwości mieszanki gumowej może poskutkować uszkodzeniem opony.

UŻYTKOWANIE NIEZGODNIE Z PRZEZNACZENIEM

Każda opona Extreme została zaprojektowana do użytkowania w konkretnych warunkach i nie należy ich użytkować poza warunkami do których została stworzona. Jeśli masz jakiekolwiek wątpliwości co do przeznaczenia opon lub ich doboru, skontaktuj się z pracownikami firmy Extreme, którzy pomogą Ci podjąć właściwy wybór.

SAMOCHODY ZE SZPERĄ (LSD)

Zwracamy szczególną uwagę aby nasze opony posiadały zawsze jednakowe, jednak ze względu na tolerancje produkcyjne których nie da się uniknąć, zalecamy aby w samochodach posiadających szperę, stosować tylko opony na nowym karkasie (NK).

UŻYTKOWANIE NA POZIOMIE PROFESJONALNYM

Aby zminimalizować ryzyko przeciążenia konstrukcji opon w zastosowaniu profesjonalnym i w trudnych warunkach użytkowania (np. wyścigi na długim dystansie), zalecamy stosowanie opon w specyfikacji na nowym karkasie (NK).

EXTREME PERFORMANCE TYRES

WWW.EXTREME-TYRES.COM