

Gyakran ismételt kérdések

Kopottak-e a gumijaim?

Ha a gumi felülete már egy szintben van a futófelület vályatában található szintjelző csíkkal, akkor az abroncs elérte a törvényben előírt 1,6 mm-es alsó határt és ki kell cserélni. Ha ezt a határt túllépjük, törvényt sértünk.

Ha a profilmélység nem is érte el az 1,6 mm-t, a sofőrnek a sebességet és vezetési stílusát akkor is mindig a külső körülményekhez kell igazítania, különös tekintettel a vizes utakra. A fentiek miatt a felhasználó úgy is dönthet, hogy már a fenti törvényes határérték elérése előtt lecseréli az abroncsait, ha úgy ítéli meg, hogy az abroncsai teljesítménye már nem felel meg a vezetési szokásainak.

A téli abroncsok kopásmélysége 4 mm-es alsó határhoz van rögzítve. Ahhoz, hogy havon optimális legyen mind a tapadás mind a fékezés, illetve azért, hogy folyamatosan tudunk haladni csúszos felületen azt ajánljuk, hogy a fenti jelzők figyelembevételével cseréljék a téligumikat.



Miért ajánlják olyan sokan a téli gumi használatát?

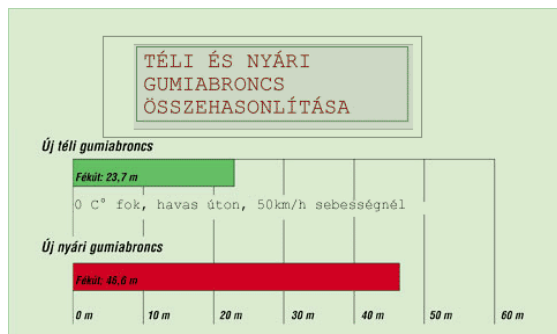
A kifejlesztésük hátterében az áll, hogy teljesen más körülményekben kell maximális biztonságot adniuk a jármű vezetéséhez. A hőmérsékleti különbség bizonyos esetekben lehet akár 70-80 celsius fok is, ennek meg kell mutatkoznia az abroncs anyagában is.

A nyári használatra tervezett abroncsok anyaga plusz 45-50 fokra van tervezve, vagyis itt adja meg azt a puhaságot, ami a megfelelő tapadáshoz kell. Természetesen a mínusz fokokban ez az anyag "megfagy", azaz felkeményedik, merevvé válik, így optimális tulajdonságait már a hideg, száraz úton is elveszítik. Hóban pedig nem tud tapadni, mert hiányoznak futófelületéről azok a pici "bevágások" - ezeket lamellának hívjuk - amelyekkel a téli abroncs szinte belekapaszkodik a hóba, így biztosítva a haladást.

Sokat lehet hallani a téli-nyári guminak beállított abroncsokról. Ezek nyári anyagkeverékből készülnek, erősebb, sűrűbb mintázattal. Ez azt jelenti, hogy hóban esetleg jobban tapadnak a nyári guminál, viszont száraz úton a hidegben felkeményednek, és nyári gumiként viselkednek, megcsúsznak.

Mindig tartsa szem előtt, hogy nem csak a hóban kell tudni elindulni, ennél fontosabb, hogy hideg időben is meg tudjon állni, ha szükséges!

A következő táblázat nagyon jól szemlélteti a fékút drasztikus megnövekedését nyári gumibroncs esetében téli időjárási körülményekben.



Melyik a jobb télre, a széles, vagy a keskenyebb gumi?

Erre a kérdésre nem lehet egyérelű választ adni. Mindkét gumifajtának megvan a maga előnye. A keskenyebb abroncs esetén az autó tömege kisebb felületen koncentrálódik, így a súly is segíti a gumit abban, hogy a hóban kapaszkodni tudjon. A vastagabb gumi esetében, noha a tömeg jobban széttoszlik, de nagyobb felület áll rendelkezésre a tapadásra.

Kettő téli gumi elég?

Semmiképpen sem. Első kerék meghajtású autók esetében önmagunkat csapjuk be, hiszen az autó elindul a havas útfelületen, azonban egy éles kanyarban, vagy erőteljes fékezés esetében kipördül az autó hátsó fele, hiszen a nyári gumik nem megfelelően viselkednek.

Hátsó meghajtású járművek esetén csak két téli gumi semmiképpen nem elég.

Mikor kell feltenni a téli abroncsot?

Ha a nappali átlaghőmérséklet +7°C fokra süllyed, le kell cserélni a nyári abroncsokat télire. Az észak-európai országokban a gyakorlatban azt jelenti, hogy már szeptemberben fel kell szerelni a téli abroncsokat. A nyári abroncsra való visszaállítás pedig általában márciusban-áprilisban történik, mikor már nagy biztonsággal megjósolható, hogy a fagyoknak vége.

Soha ne közlekedjen úgy, hogy az egyik tengelyen téli, a másikon pedig nyári abroncsok futnak!

Az abroncsok lecserélésekor célszerű megjelölni a leszerelendő abroncsok pozícióját és forgásirányát.

Hová tegyük a jobb/új gumiabroncsot?

Sok szaklap állítása ellenére is előre. Egyetlen gumiszerelő sem javasolja, hogy az új gumik hátul legyenek. Az autóra felszerelt abroncsok sosem kopnak egyformán teljes élettartamuk alatt, a meghajtott kerekeken lévő gumik jobban kopnak (gondoljunk csak egy lendületesebb indulásra, ahol esetenként kipördülnek az első kerekek). Fékezéskor a fékerő 60%-a elől hat, ennek érvényesüléséhez szükség van a megfelelő tapadásra is, nem beszélve a kormányozhatóság fontosságáról, különösen nedves útszakaszon. Az első kerék hajtású autóknál érdemes cserélgetni mintegy 10-15.000 kilométerenként az abroncsokat előlről hátra. Kissé bonyolultabb a helyzet a hátsó kerék hajtású autóknál, mivel ott a hátsó kerék kopik jobban. Ilyen esetben érdemes az első-hátsó csere helyett időnként előre venni egy pár új gumit, és az eddigi elsőket hátra szerelni. Legjobb és legkényelmesebb megoldás azonban az, ha lehetőleg mind a négy keréken újszerű állapotú abroncsok vannak.

Mi az az irányspecifikus abroncs?

Bizonyos abroncsok forgásirányos (irányspecifikus) mintázattal rendelkeznek, mely maximális vízelvezetést eredményez, és a gumi hangját is csökkenti. Az ilyen abroncs felszereléskor arra kell ügyelni, hogy a „ROTATION” („forgásirány”) feliratú nyíl a gépkocsi haladási iránya felé mutasson. A nyilat az abroncs mindkét oldalának falán megtalálja.

Előírhatnak gyárak bizonyos márkájú gumiabroncsot a gépjárművekhez?

Amikor az autógyártó bizonyos márkájú abroncsot ajánl a gépkocsihoz, árukapcsolásnak nevezzük. A tisztességtelen versenyelőny megelőzése végett a törvény tiltja, hogy a gyárak a modelljeiket egyes gumiabroncs márkához kössék. Régebben az új gépkocsik használati utasításában találkozhattunk ilyen előírásokkal, mára azonban ez a gyakorlat az európai törvénykezésnek köszönhetően elveszítette jogi háttérét (lásd: az Európai Tanács 92/23/EEC sz. irányelv, 4.5 és 6. bekezdés). Ha a gépjárművel árusított gumival megegyező méretű, terhelés- és sebességindexű gumiabroncsot veszünk, akkor bármilyen más márkáé is megfelelő.

Miben különbözik a téli és a nyári gumiabroncs egymástól?

A legelső és legszembevetőbb különbség a téli és a nyári abroncs között a teljesen eltérő mintázat. A téli abroncson számos kis bevágásokat (lamellákat) találunk a mintázatban. Havas, jeges úton ezek a bemetszések biztosítják a tapadást. Fűrészként mélyednek a jeges, havas útfelületbe csökkentve így a fékutat és jobb kanyarképességet adnak. A téli abroncsok esetében megengedett a gépkocsi végsebességénél kisebb sebességi indexszel ellátott abroncs használata. Bizonyos országokban előírás, hogy a vezető a műszerfalára emlékeztető matricát ragasszon abroncs maximális sebességével kapcsolatban. Az abroncsgyártót nem terheli felelősség abban az esetben, ha az autós a feltüntetett sebességindexnél nagyobb sebességgel használja az autót. A téli abroncsokra vonatkozó törvényi előírások országonként változhatnak.



A nyári abroncson nincsenek lamellák, hanem hosszanti vonalon vágatokat találunk a közepén, a vállrészen pedig kompakt mintázat-blokkokat. A hosszanti vágatok biztosítják a gyors vízelvezetést, a vállrész blokkjai pedig a megfelelő kanyarvételi képességet.



A téli és nyári abroncsok anyaguk összetételében is különböznek. A nyári abroncs összetétele 7°C feletti hőmérséklet esetén nyújtja a legjobb teljesítményt és biztonságot. Ez alatti hőmérsékletnél gumikeverék rugalmassága és tágulékonysága jelentősen csökken. A téli abroncsok összetétele olyan anyagot is tartalmaz, ami még alacsony hőmérsékletnél is biztosítja a gumikeverék rugalmasságát és tágulékonyságát. Az általános hiedelemmel szemben a téli abroncs nem csak hóban és jégen nyújt biztosabb autóvezetést, hanem már 7°C alatti hőmérsékletnél is.

Gyártanak kifejezetten sáros és havas útviszonyokra specializált gumikat is. Ezek oldalfalán az „M+S”, „M&S” vagy „MS” jelzést találjuk.



Előregedhet-e egy abroncs?

A gumiabroncs összetételének minden eleme hajlamos az öregedésre. Az öregedés folyamatát befolyásolja az évente megtett kilométer mennyisége, a használat gyakorisága és időtartama (az alkalmak száma naponta, illetve évente), a sebesség, valamint a guminyomás rendszeres ellenőrzése is. Természetesen az időjárási viszonyok, az egyes abroncsokra jutó terhelés (normál vagy teljes terhelés), valamint a használaton kívüli abroncsok tárolási módja is hatással van a gumi öregedésére.

Az abroncs hasznos élettartamának maximalizálása érdekében érdemes havonta ellenőrizni a gumikban a légnyomást.

A tíz évesnél idősebb abroncsokat mindenképpen cseréljük le még akkor is, ha kívülről hibátlannak tűnnek.

Az abroncsok oldalfalán olyan jelzést is találunk (az úgynevezett DOT-számot), amelyből következtetni lehet az abroncs gyártási időpontjára.

2000. január 1.-től kezdve a gyártás időpontját négy számjegy jelzi.

Például: DOT 9D YE 2409

ahol 2406= Gyártási időpont -> 24= A 24. hét 06= 2009 (év)

Fontos különös figyelmet szentelni az utánfutók, lakókocsik, sátras utánfutók, csónak- és lószállítók abroncsainak. Az ilyen abroncsok ugyanis gyorsabban öregednek, mivel rendszertelenebb a használatuk, amely ráadásul folyton maximális terhelés mellett történik. Ezeket az abroncsokat javasolt nyolc évente cserélni.

Hogyan hat a mintázat mélysége az abroncs menet közbeni viselkedésére?

Természetesen a mintázat mélysége jelentősen kihat az abroncs teljesítményére. Az új abroncs mintázatának mélysége típustól függően 7-9,5 milliméter. A kötelezően előírt legkisebb mintázattélység Európában 1,6 milliméter, azonban biztonsági szempontból fontos cserélni a gumikat, ha a mintázat eléri a 2 milliméteres kopásmélységet. Téli gumik tapadás szempontjából akkor érik el a teljesítőképességük határát, ha a mintázat mélysége 4 milliméterre csökken. Ez alatti mintázat mélységnél már nem lehet téli gumiról beszélni.

Az abroncsok mintázatán kopásjelző mutatja, ha az abroncs már elkopott, vagy milyen távolságra van a mintázat mélysége a minimális kopásmélységtől.



Ahogy az abroncs mintázata a minimális mélységhez közeledik, a nedves úton való megcsúszás veszélye jelentősen megnő. Nem minden abroncsnál lehet egyértelműen megállapítani, hogy mi az a minimális mintázattélység, amelynél az abroncs már veszélyessé válhat vizes útszakaszon. Az általános szabály az, hogy minél szélesebb az abroncs, annál nagyobb a vízenfutás veszélye a kopott abroncsoknál.

Mit jelentenek az abroncs oldalfalán található jelzések?

A 215/55 R 16 97 V XL jelzés például a következőket jelenti:

- 215: az abroncs szélessége milliméterben
- 55: a magasság és a szélesség százalékos aránya
- R: radiál (egy bizonyos fajta abroncs típus)
- 16: a keréktárcsa átmérője hüvelykben megadva
- 97: terhelési index (730 kg)
- V: sebességindex (240 km/h)

Egyéb lehetséges jelzések:

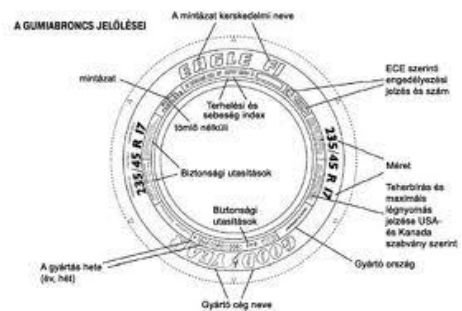
XL Extra Load – extra terhelés (megerősített abroncs nagyobb terhelhetőséggel)

RF Reinforced – megerősített (ugyanazt jelenti, mint az Extra Load)

M&S Mud and Snow – hó és sár (téli abroncs) a legszigorúbb követelményeknek megfelelő téli abroncs 0218929-S az ECE* 30. sz. rendelete szerinti jóváhagyás

TWI Tread Wear Indicator kopásjelző az 1,6 milliméteres minimális mintázattélységnél
ROTATION forgásirány: az irányt jelzi, ahogyan az abroncsot fel kell szerelni.

INNER SIDE belső oldal – az abroncs azon oldalán található felirat, amelyet belülré kell tenni.



A furgonok és kisteherautók (C abroncs) méretjelzése az ECE* 54. sz. rendelete alapján kerül feltüntetésre, ám ez csak kismértékben tér el a személygépkocsi-abroncsokat szabályozó ECE* 30. sz. rendeletről.



... alternatíva a másik kép helyett...



Gyakran ismételt kérdések

ADAC alapján:

A német közúti közlekedés engedélyezéséről szóló rendelet (StVZO) 36. §-a rendelkezik a gumiabroncsokra vonatkozó műszaki részletekről. Eszerint a gumiabroncsok az ECE-R 30 európai előírásnak megfelelően szabványosítottak. Ez különösen érvényes a gumi oldalfalán megjelenő felíratra. A számok felvilágosítást nyújtanak a gumi legfontosabb adatairól. Az információk magukban foglalják az autóvezető számára szükséges adatokat - a gumi oldalán a szabvány szerint további információk is feltüntetendők a gyártóról (1) és a gumitípusról (2).

- Gumigyártó (márka)
- Mintázati bejegyzés / Gumitípus
- Gumi keresztmetszetének a szélessége mm-ben
- A gumi magassága és a szélessége közötti arány %-ban
- Radiálgumik
- A felni átmérője colban
- Ismertetőszám a gumi terhelhetőségéről
- Gyorsasági index
- Tubeless (Tömlő nélküli gumik)
- Gyártási dátum (XX = hét, X = év, < = 9. dekád)
- Kopásjelző (Tread Wear Indicator) (1,6 mm)
- Kiegészítő jelzés a magasabb terhelhetőségű gumiknál
- Utalás a téli használhatóságra a téli- és az egész évben használható gumiknál

Forrás: Reifenfibel, 1. kiadás 1999., Svájc

Copyright by Bridgestone, Continental, Dunlop, Goodyear, Michelin, Pirelli

A gumi szélessége (3)

A gumi szélességét milliméterben adják meg (pl. 175 mm). Az átlagos személygépkocsi gumiabroncsának keresztmetszete 125 mm-től (pl. 125/80 R 12) körülbelül 335 mm-ig (pl. 335/30 R 19) terjed. A szélességi értékek 10 mm-ként nőnek. A különleges kerék-gumi rendszerű gumiknál (pl. Dunlop TD és Michelin TRX vagy TDX) különböznek a szélességi méretek milliméterben. A szélességek itt 160 mm és 240 mm között mozognak. A tényleges szélesség a gyártók által megadott gyártási tolerancia keretein belül néhány milliméterrel eltérhet a feltüntetett mérettől. Ezen túlmenően függ a felni szélességétől is, amelyre a gumi fel van szerelve. A gumik szabványa lehetővé teszi a legtöbb gumiabroncsnál, hogy különböző szélességű felni-re szereljék fel. A szélességi különbség oka, hogy bizonyos gépkocsikra csak bizonyos gyártótól származó gumikat szabad felszerelni (vásárlói lojalitás erősítése), vagy különös esetekben, csakis előre meghatározott felnival való kombinációban szabad felszerelni. Ez mindenekelőtt biztonsági okokból történik, hiszen csak így garantálható, hogy a rugó összenyomott állapotában, vagy a kormánykerék teljes eltekerésekor is "szabadon" marad a kerék és nem sűröl sehol. A hólánc használata is bizonyos gyártású gumikhoz és bizonyos felnieszélességhez van kötve. Itt figyelembe kell venni a gépkocsi technikai leírásában és a kezelési mellékletben szereplő utasításokat.

Magasság/szélesség-arány /sorozat...../50, /60, /70, /80 (4)

Itt a gumi keresztmetszetének százalékban való magasság-szélesség arányáról van szó. Egy /50 azt jelenti, hogy a gumi magassága fele akkora, mint a gumi szélessége. Ahogyan az arány csökken, úgy a gumi oldala is mind keskenyebb lesz - ez jellemző a sportosabb személygépkocsikra (225/45...). Kivétel: A 80as- és a 82es-szíriáknak régebben nem a ".../80" volt a jelölése, ennek megfelelően lehetséges, hogy a régi technikai leírásoknál még a "155 R 13" bejegyzést találjuk. Ez megfelel a vásárlásnál a "155/80 R 13" -nak.

A gumi felépítése (5)

Az "R" betű a radiál/sugar szót jelöli (gyakran ki is szokták írni). A ma szokásos építési módról van itt szó, sugarasan elhelyezett tartószálakkal. A 60-as évekig a szabvány a diagonális gumi szerkezet volt. Amennyiben még gyárták ezt a típust különleges célcsoportoknak (pl. Oldtimer), úgy az "R" helyett egy "D" vagy "-" jel áll. Megjegyzés: A szabvány szerint csak egyetlen fajta felépítésű gumikat szabad felszerelni. Mindkét fajta felépítésű gumit vegyesen - vagyis diagonális és radiális gumikat ugyanazon a gépkocsin - StVZO 36. § -a nem engedélyezi.

A felni átmérője (6)

A felni átmérőjét keresztben mérik, a felni egyik szélétől a másikig, az értéket többnyire colban adják meg ("). A szokásos méretek 10 " -tól 20 "-ig változnak. A Dunlop TD-gumiknál, valamint a TRX-, TDX-gumiknál, vagy a Michelin PAX-System gumijánál a felni átmérőjét milliméterben adják meg. A leggyakrabban használt átmérők 315 mm és 440 mm között találhatók.

Ismertetőszám a gumi terhelhetőségéről (Load Index LI) (7)

Az ismertetőszám a gumi terhelhetőségéről ad felvilágosítást. Minden LI-érték mellett megtalálható a táblázatban a megfelelő terhelhetőség egy bizonyos légnyomásnál. Például "85" = 515 kg. A felszerelt guminak meg kell felelnie legalább a gépkocsi irataiban feltüntetett LI-nek, de magasabb LI értékű is lehet. A "Reinforced" megjegyzésről (12): ez a megnevezése az olyan gumiknak, amelyeknek a terhelhetősége különösen nagy (kis áruszállító autók, mikrobuszok, kisbuszok, terepjárók...). Ezen gépjárműveknél is a megfelelő LI szám a mérvadó (a megfelelő értékekkel).

Li	kg
63	272
64	280
65	290
66	300
67	307

Gyakran ismételt kérdések

68	315
69	325
70	335
71	345
72	355
73	365
74	375
75	387
76	400
77	412
78	425
79	437
80	450
81	462
82	475
83	487
84	500
85	515
86	530
87	545
88	560
89	580
90	600
91	615
92	630
93	650
94	670
95	690
96	710
97	730
98	750
99	775
100	800
101	825
102	850
103	875
104	900
105	925
106	950
107	975
108	1000
109	1030
110	1060
111	1090
112	1120

Gyorsasági index (GSY, "Speedindex"-nek is nevezik) (8)

Ismertető betűjelzés, amely a gumi maximálisan megengedett sebességét adja meg. A betűk a következő gyorsasági tartományokra vannak felosztva (itt: általános GSY a személygépkocsiknál)

GSY	km/h
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210
V	240
W	270
Y	300
ZR	>240

Forgásirány

Többnyire a különleges profilú gumiknál, a gumi oldalfalán találhatunk olyan jelzéseket, mint a "Rotation", "Drehrichtung" (gurulásirány), "Direction" (irány), az irányt jelző nyíllal együtt. Az ilyen gumi felszerelésekor mindig szem előtt kell tartani a forgásirány betartását.

Tubeless ("tömlő nélküli gumik") (9)

A személygépkocsik gumijai általában tömlő nélküliek. A gumibelső használata egyrészt felesleges, néhány esettől eltekintve pedig nem is engedélyezett. További információkért forduljon a gumigyártó céghez. Légveszteséggel járó gumidefekt esetén a gumibelső ideiglenesen segítséget nyújthat.

Gyártási dátum (10)

Korábbi rövidítési és kódolási rendszer: az ún. "DOT"-szám utolsó három számjegye mutatja a gyártás időpontját. Az első két számjegy a gyártási hetet, míg az utolsó számjegy az évszám végződését jelzi. Például: 409 = 40. hét, 1999. 2000. január elsejétől új, négy számjegyű kódrendszer lépett érvénybe. 0100 = 1. hét, 2000.

Kopásjelző (treadwear indicator , "TWI") (11)

A gumi oldalfalán több helyen is látható a "TWI" rövidítés. Ha egy ilyen nyilat megfigyelünk, észrevevesszük, hogy ezen a részen a mintázat nincs teljesen kidolgozva. Az ok: egy olyan gumiabroncsnál, amelynek mintázata 1,6 mm-ig (a törvény által meghatározott minimális érték) lekopott, ezek a jelek a felszínre kerülve hangsúlyozottan felismerhetőek lesznek, ha a gumi elérte a kopáshatárt. Ne várja meg, amíg a gumi ennyire elkopik! Tesztek bizonyítják, hogy a gumik 3 mm alatt kevésbé tapadnak, különösen, ha nedves a talaj.

M+S (téli gumik/egész évben használható gumik) (13)

A téli gumikat "M+S", "M-S", vagy hasonló rövidítésekkel jelölik. Ezek által nemcsak az ismerhető fel, hogy a gumitípus megfelel a speciális téli igénybevételnek, hanem utalnak a gyorsasági tartományt illető különleges szabályokra is.

Különleges szabályozások egyes európai országokban:

Amennyiben a közúti táblák előírják a téli felszerelést, mindenképpen M+S jelzésű téli gumit kell használnunk. Mindenekelőtt Ausztriában követelmény a minimum 4 mm-es profilmélység - amennyiben a profil ennél kisebb, a gumi nyári guminak számít. Németországban ugyan nincs erre vonatkozó előírás, a 4 mm-en aluli mintázatoknál megkérdőjelezhető a téli alkalmasság.

"E" ellenőrzési jel:

Az ECE-ellenőrzési jelet "E" vagy "e" betűként tüntetik fel és az európai normák (ECE- R 30) betartását igazolja. 6. kép: a 12-es szám Ausztriára utal ellenőrző országgént. Fontos: 1998.10.01-i gyártási időpont után (40. hét, 1998, a 408-as DOT-számnak felel meg) a jelzés kötelező Európában. Ennek megfelelően a személygépkocsin nem használhatunk olyan gumit, amelyet 1998.10.01-e után gyártottak és ez a jel nem található meg rajta. A műszaki vizsgánál ("TÜV") ezt súlyos hiányossággént jegyzik be.

Újrafutóztott gumik

Ezeket a gumikat "R" betűvel, "runderneuert" (felújított) "retread" vagy "retreaded" jelzésekkel jelölik. A felújítási dátumot ugyanúgy megtalálhatjuk a gumin, mint a gyártási dátumot.

Milyen eltérések megengedettek a gépkocsi irataiban szereplő feltételek és a gumik között? Attól az alapelvtől eltekintve, hogy a gépkocsi irataiban lévő adatok és a gumi adatai meg kell egyezzenek, a következő kivételek lehetségesek:

- Terhelhetőségi index, LI: A felszerelt gumi terhelhetőségi indexe nagyobb lehet annál, mint ami a gépkocsi irataiban szerepel. Például: gépkocsi papírjain: 165/65 R 13 76 T, gumi felirata: 165/65 R 13 77 T.
- Gyorsasági index: Magasabb értékű lehet, mint ami az iratokban szerepel. Például: forgalmi engedélyben 185/65 R 14 86 H, de a 185/65 R 14 86 V jelzésű gumiabroncs is megengedett.
- Téli/egész évben használható gumiknál: a gyorsasági index kisebb lehet, mint az az index, amely a forgalomban a nyári gumik mellett szerepel. Ebben az esetben fel kell ragasztani egy figyelmeztető jelzést a vezető által jól látható helyre, amely figyelmeztet az M+S gumi maximális sebességére. Például: a forgalomban 195/65 R 14 89 H érték (nyári gumi) áll, ennek azok a gumik is megfelelnek, amelyek 195/65 R 14 89 Q M+S feliratúak. Ekkor a gépkocsi maximálisan megengedett sebességét a gumiabroncs gyorsasági indexe korlátozza.
- P-gumik (amerikai osztályozás, ismertetőjele pl. P 225/60 R 15...). Ezeket csak akkor használhatja, ha az ECE-R 30-nak megfelelően is jelöltek, tehát az itt szerepelteknek megfelelően. Ha a jelzés eltér a ECE-R30-tól (pl. nincs load indexe, se speed indexe), a gumiabroncs gyártója írásban nyilatkozik, hogy a gumi az ECE-normák követeléseinek megfelel. Ezt a nyilatkozatot a járművezetőnek mindig magával kell, hogy hordja. Ha az iratokban "P"-gumi szerepel (főleg az amerikai modelleknél), használhatja az ECE-R 30 szerinti gumikat is, amennyiben a hiányzó "P" betűtől eltekintve a gumi ismertetőjegyei megegyeznek a forgalomban szereplő bejegyzésekkel.
- ZR- ,VR-gumik. Amennyiben ezek a jelzések szerepelnek a régebbi gyártású autók irataiban, használhatja az ugyanolyan méretű, megfelelő terhelhetőségű W-gumit (270 km/h sebességig) is, amennyiben a gépkocsi maximális sebessége nem lépi túl a 260 km/h-t, valamint nincsenek további gumitípusra vagy gyártmányra vonatkozó megkötések bejegyezve. Kétség esetén forduljon a gépkocsi vagy a gumiabroncs gyártójához.

Amennyiben olyan méretű gumit szeretne autójára felszerelni, amely nem szerepel a jármű forgalmi engedélyében, forduljon hozzánk. Szívesen tájékoztatjuk az utólagosan engedélyezett gumiméretekről illetve arról, hogy szóba jöhetnek-e másfajta kombinációk.

Milyen hosszú ideig tartják a gumik a minőségüket?

A gumi alapvető élettartama kb. 10 év. Az egytől öt évig szakszerűen tárolt gumi megfelel az új gumi minőségének. A gumiabroncsok fizikai és vegyi folyamatok hatására öregsznek. Ez nem vagy alig használt gumikra is érvényes. A gumi előregedését megelőzendő olyan anyagokat kevernek a gumi alapanyagába,

Gyakran ismételt kérdések

amelyek megakadályozzák az oxigénnel és ózonnal való érintkezés következtében fellépő teljesítménycsökkentő vegyi folyamatokat. Ennek köszönhetően a több évig szakszerűen tárolt gumi egy új minőségének felel meg és felhasználhatóságának nem árt a tárolás. Ennek ellenére ügyeljen a gumi élettartamára. Átlagos 44 000 km/év használat esetén ne használjon nyári gumikat 3,5 évnél, téli gumikat maximum hét évnél tovább (feltéve, hogy csak a téli időszakban használja őket).

Mekkora az ideális guminyomás az én autómhoz?

A megfelelő guminyomás a biztonságos és kényelmes autózás alapvető feltétele. Az abroncs optimális teljesítményéhez szükséges a megfelelő stabilitás és teherbírás. Ehhez pedig megfelelő guminyomás szükséges. Túlalacsony alacsony guminyomás esetén csökken az abroncs stabilitása, jobban kopik, és nagyobb üzemanyag-fogyasztást is eredményez. Esetenként túlmelegedés is felléphet, ami az abroncs végleges károsodásához vezethet. Az alacsony nyomásból eredő sérülések azonban nem is mindig láthatók, így sajnos könnyen adódhatnak ebből életveszélyes közlekedési helyzetek.

Legideálisabb esetben a guminyomást kéthetente ellenőrizni kellene, de legalább havonta egyszer. Ne feledkezzünk meg a pótkerékről sem! A guminyomást akkor is ellenőrizni kell, ha hosszú útra indulunk.

A guminyomás ellenőrzését mindig hideg kerék mellett tegye meg. Ez azt jelenti, hogy az autó legalább két órája áll, vagy csak nagyon keveset futott, és azt is csak nyugodt tempóban. Ha már megtettünk a kocsival pár kilométert, akkor az abroncsba a javasolt értéknél legalább 0,3 barral több levegőt kell fújni.

Soha se csökkentse a guminyomást, amikor az abroncs meleg. Ezzel azt éri el, hogy túlalacsonyan is alacsony lesz a guminyomás, kevesebb, mint az ajánlott érték. A guminyomásnak tengelyenként megegyezőnek kell lennie. És persze a szelepet mindig szelepszappal kell lezárni.

Oldalunkon a „Hasznos tippek” (lehesen erre rákattintani!) alatt talál egy táblázatot, ami segít a pontos guminyomás értékének meghatározásában.

Milyen az aszimmetrikus abroncs?



A nyitottabb mintázatnak mindig a belső oldalra kell kerülnie, mint ahogy azt az ábra is mutatja. Az ilyen abroncsokon található „INNER SIDE” („belső oldal”) felirat is segít abban, hogy a megfelelő módon helyezzük fel az abroncsokat. A gyakorlatban ezt az jelenti, hogy a gépkocsira felszerelt abroncs oldalán nem látható az „INNER SIDE” felirat.

