



Riepas



▼ ŠAJĀ IZDEVUMĀ

RIEPU TEHNOLOĢIJA	2	SLĀPEKĻA PIEPILDĪŠANA	9	RIEPU UZGLABĀŠANA	15
RIEPU IETEKME UZ TRANSPORTLĪDZEKĻA VEIKTSPĒJU	3	RIEPU SPIEDIENA UZRAUDZĪŠANAS SISTĒMA	9	RIEPAS AR ATJAUNOTU PROTEKTORU	16
SPĒKĀ ESOŠIE ES NOTEIKUMI	6	ZIEMAS RIEPAS	10	RIEPU HERMETIZĒŠANAS KOMPLEKTS	16
		RUN FLAT RIEPAS	13	BIEŽĀK IZPLATĪTIE BOJĀJUMI	17

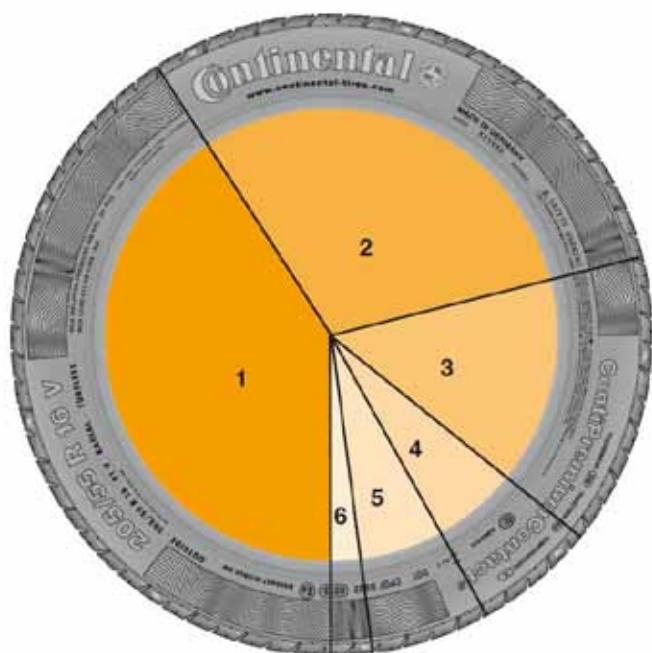
RIEPA IR TOROIDĀLAS FORMAS GUMIJAS KOMPONENTE, KAS TIEK IZMANTOTA UZ DAŽĀDU TRANSPORTLĪDZEKĻU UN MAŠINU RITENIEM. TĀ SASTĀV GALVENOKĀRT NO GUMIJAS PĀRKLĀJUMA, KAS SATUR GAISU, KURŠ BALSTA TRANSPORTLĪDZEKLI UN TĀ SLODZI.

MŪSDIENĀS VAIRUMS PASAŽIERU TRANSPORTLĪDZEKĻU RIEPAS, TOSTARP TĀS, KAS TIEK IZMANTOTAS KRAVAS AUTOMAŠINĀM, IR RADIĀLAS UN TĀDĒĻ SASTĀV NO ELASTĪGA RIEPAS PROTEKTORA, PRAKTISKI NESTAIPĪGAS SIKSNAS UN RADIĀLI ORIENTĒTAS ARKAS STRUKTŪRAS PĀRI PIEPILDĪTAI MEMBRĀNAI UN DAŽĀM ARĪ NESTAIPĪGĀM STIEPLĒM, KAS IR SAVIENOTAS AR VĒL VIENU NEKUSTĪGU ELEMENTU – LOKU. IR VĒL VIENS RIEPU VEIDS – DIAGONĀLĀS JEB SLĪPU ŠĶIEDRU RIEPAS, KAS GALVENOKĀRT TIEK IZMANTOTAS KRAVAS AUTOMAŠINĀS.



Riepās izmantotie materiāli

Breakdown of ingredients



Mūsdienās riepas ir jaukta veida produkts, kas veidots no gumijas un tekstila maisījumiem ar tērauda stiebrojumu. Riepu izgatavošanā tiek izmantoti šādi materiāli:

1. Gumija (dabīgā un sintētiskā gumija) 41%
2. Pildvielas (ogļu kvēpi, kvarcs, ogleklis, krīts ...) 30%
3. Stiebrojuma materiāli (tērauds, poliesters, viskoze, neilons). 15%
4. Plastifikatori (eļļas un sveķi) 6%
5. Vulkanizācijas materiāli (sērs, cinka oksīds, dažādas citas ķīmikālijas). 6%
6. Pretnovecošanas līdzekļi un citas ķīmikālijas 2%

Riepu sastāvdaļas

Mūsdienīga riepa sastāv no:

Protektora/jostas bloks:

1. **Protektors** – nodrošina lielu nobraukumu, labu saķeri ar ceļu un ūdens novadi
2. **Bezšuvju nosegkārtas** – pieļauj braukšanu lielā ātrumā
3. **Tērauda josta** – uzlabo virziena stabilitāti un samazina rītes pretestību

Karkass

4. **Tekstila kārtā** – kontrolē iekšējo spiedienu un saglabā riepas formu
5. **Iekšējais slānis** – padara riepu hermētisku
6. **Sānu mala** – pasargā no ārējiem bojājumiem
7. **Gredzens** – nodrošina virziena stabilitāti un precīzu vadāmību
8. **Gredzena pildījums** – veicina virziena stabilitāti, precīzāku vadāmību un komforta līmeni
9. **Gredzena kodols** – nodrošina stīpas noturību



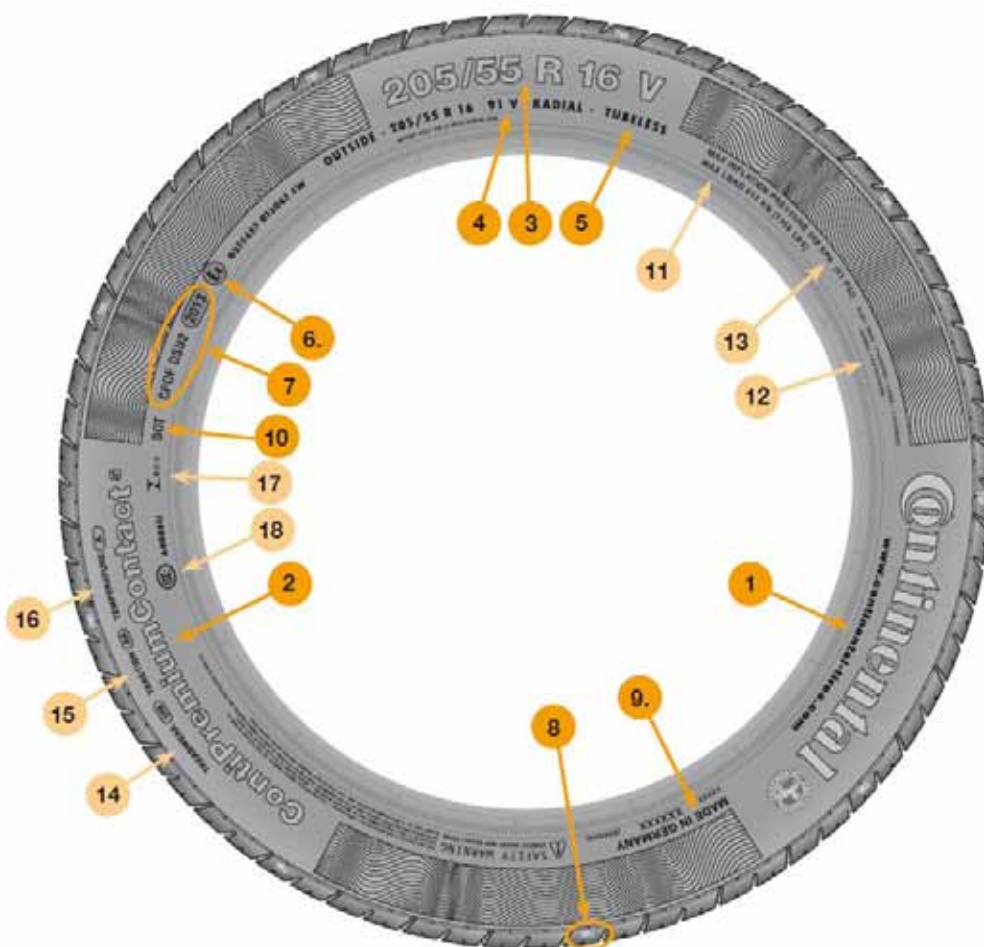
RIEPU IETEKME UZ TRANSPORTLĪDZEKĻA VEIKTSPĒJU

Riepu veiktspējas prasības

- Nestspēja.
- Piekare.
- Dzinēja vilces spēka pārnese.
- Bremzēšanas spēks.
- Reakcija uz stūrēšanu.
- Vadāmības uzturēšana.
- Vilksme uz visām virsmām (ceļi, dubļi, zāle, akmeņi, klintis, smiltis, ledus, sniegs)
- Izturība un izmēru stabilitāte.
- Saķere.
- Sānu aizsardzība.
- Izturība pret pārduršanu.



Standarta un ar likumu noteiktie sānu malas apzīmējumi



Saīsinājumi

DOT = ASV Transporta departaments

ETRTO = Eiropas Riepu un disku tehniskā organizācija, Brisele

ECE = Eiropas Ekonomiskā komisija (ANO institūcija Ženēvā)

FMVSS = Mehānisko transportlīdzekļu federālie drošības standarti (ASV drošības kodekss)

- 1 Ražotājs (preču zīme vai logo)
- 2 Produkta nosaukums
- 3 Izmēra apzīmējums
205 = Riepas platums mm
55 = Augstuma-platuma attiecība procentos
R = Radiāla struktūra
16 = Diska diametrs collās (kods)
- 4 91 = Slodzes indekss
V = Ātruma indekss
- 5 Radiālā bezkameras riepa
- 6 "Continental" riepas tiek marķētas atbilstoši starptautiskajām prasībām. Sānu mala tiek marķēta ar apli, kurā ir redzams "E" un apstiprinājumu sniegušās valsts kods. Marķējumam seko vairāku ciparu apstiprinājuma numurs, piemēram: E4 e4 (4 = Nīderlande)
- 7 Ražotāja kods: Riepu ražotne, riepu izmērs un veids
Izgatavošanas datums (nedēļa/gads)
2013 nozīmē 2013. gada 20. nedēļa
- 8 T.W.I.: Protektora nodiluma indikators. Galvenajās rievās ik pēc noteikta atstatuma ir atrodami gumijas pacēlumi. Šie pacēlumi ir 1,6 mm augsti un, riepai pakāpeniski nodilstot, tie nostājas vienā līmenī ar pārējo protektoru
- 9 Izgatavošanas valsts
Visa pārējā informācija attiecas uz valstīm ārpus Eiropas:

- 10 Transporta departaments (ASV departaments, kas pārrauga riepu drošības standartus)
- 11 Maksimālā slodzes nestspēja ASV (615 kg uz riteni = 1356 lbs., kur 1 lb = 0,4536 kg)
- 12 Protektors: zem tā atrodas 4 kārtas - 1 poliestera kārtā, 2 tērauda jostu kārtas, 1 poliamīda kārtā
Sānu mala: riepas karkass sastāv no 1 poliestera kārtas maksimālā gaisa spiediena ierobežojums ASV ir 51 psi (1 bar = 14,5 psi) Informācija patērētājiem salīdzinājumā ar standarta atsauces riepām (standartizētas testu procedūras)
- 13 Protektora nodilums: relatīvais sagaidāmais riepas kalpošanas ilgums, balstoties uz ASV standartiem (kā % no atsauces riepu rādītājiem)
- 14 Saķere: A, B vai C = riepas bremsēšanas spējas uz slapja seguma
- 15 Temperatūra: A, B vai C = riepas temperatūras stabilitāte pie lielāka braukšanas ātruma. C līmenis ir pietiekams, lai pakļautos ASV ar likumu noteiktajām prasībām.
- 17 Identifikācija Brazīlijai
- 18 Identifikācija Ķīnai

Bez trīs galvenajiem kritērijiem, kas ir iekļauti ES riepu marķējumā, pastāv arī daudzi citi veikspēju ietekmējoši faktori, ko nepieciešams ņemt vērā, lai izveidotu patiesas augstākās klases riepas. Šī iemesla dēļ papildus ES riepu marķējumam ieteicams arī atsaukties uz citiem avotiem, piemēram, riepu testiem, ražotāju materiāliem un izplatītāju rekomendācijām.

ES riepu marķējumam ir visai neliela nozīme attiecībā uz ziemas riepām, jo netiek sniegta nekāda informācija par veikspējas īpašībām ziemā, piemēram, par saķeri un bremzēšanu uz sniega vai ledus.

Test criteria	EU tyre label	Tyre tests
Winter properties		
Traction in snow		●
Handling		●
Braking in snow/ice		●
Dry conditions		
Driving stability		●
Handling		●
Braking		●
Wet conditions		
Aquaplaning longitudinal		●
Aquaplaning lateral		●
Handling		●
Braking	●	●
Noise		
Interior	●	●
Exterior	●	●
Rolling resistance		
Wear		
High speed		
PAH oil level		

Uzticieties riepu testiem:

- Neatkarīgie žurnālu testi sevī ietver vairāk par trīs kritērijiem un šī iemesla dēļ tie joprojām ir nozīmīgi informācijas avoti.
- "Continental" riepas šajos testos jau daudzus gadus ir ieņēmušas augstas pozīcijas.

ES riepu marķējumam ir visai neliela nozīme:

- Ne visas riepas ar labiem EU riepu marķējuma rādītājiem uzrāda labus rezultātus testos.
- Izvēloties riepas, jāņem vērā visi šie kritēriji.

SPĒKĀ ESOŠIE ES NOTEIKUMI

Dažādos juridiskos dokumentos atrodami uz riepām attiecināmi noteikumi:

Direktīvas 92/93 IV pielikumā noteikts:

- visām uz transportlīdzekļa uzliktām riepām jābūt vienādas uzbūves, piemēram, radiālām;
- visām uz vienas ass uzstādītām riepām jābūt vienādām pēc veida, modeļa, uzbūves un kategorijas.

Direktīvas 736/1988 1. pielikuma 6. punktā, kas attiecas uz nomaiņu, noteikts:

- slodzes indeksam jābūt vienādam vai lielākam nekā oriģinālajai riepai;
- ātruma indeksam jābūt vienādam vai lielākam nekā oriģinālajai riepai;
- ārējam diametram jābūt vienādam.

Satiksmes noteikumu 212. punkta D sadaļā noteikts:

- minimālais aļautais riepas protektora dziļums ir 1,6 mm.

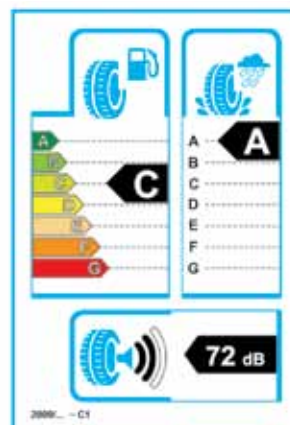
Riepu Eiropas marķējums

Ar 2012. gada 1. novembri stājās spēkā Eiropas Savienības regula 1222/2009 attiecībā uz riepu marķējumu. Šis marķējums ir jauna regulējuma sistēma riepu klasifikācijai un ir piemērojams riepām 4x4 tipa transportlīdzekļiem, pasažieru transportlīdzekļiem, furgoniem, kravas automašīnām un autobusiem. Atjaunotās, radzotās vai sacikšu riepas tostarp ir atbrīvotas no standarta marķējuma. Noteikumi ļauj izvērtēt trīs pamata aspektus, palīdzot patērētājam atpazīt un ieraudzīt atšķirību starp labas un sliktas kvalitātes riepām.

Trīs izvērtējamie parametri ir degvielas patēriņš, saķere ar slapju ceļu un trokšņa līmenis. Marķējums ir līdzīgs mūsdienu sadzīves elektroierīču marķējumam, lai patērētājam tas būtu vieglāk saprotams.

Degvielas patēriņš: pazīstams arī kā energoefektivitāte vai rītes pretestība. Jo zemāka rītes pretestība, jo zemāks degvielas patēriņš, un tādējādi lielāka energoefektivitāte. Lai izmērītu rītes pretestību, riepa tiek uzstādīta uz skrituļa. Pārbaude simulē braukšanu ar ātrumu 80 km/h un slodzi, kas līdzvērtīga 80% riepas nestspējai. Rītes pretestība tiek mērīta kilogramos uz tonnu (kg/t).

Saķere ar slapju ceļu: šajā pārbaudē tiek izmērīta riepas saķere ar slapju virsmu. Pārbaude tiek veikta, izmērot attālumu, kas nepieciešams ātruma samazināšanai no 80 km/h līdz 20 km/h uz ceļa, kas noklāts ar ūdeni 0,5–1,5 mm bie� slānī. Pamatojoties uz iegūtajiem rezultātiem, riepām tiek piešķirts vērtējums no 1,09 līdz 1,55.



Fuel Consumption

Reduced rolling resistance saves fuel and CO₂:

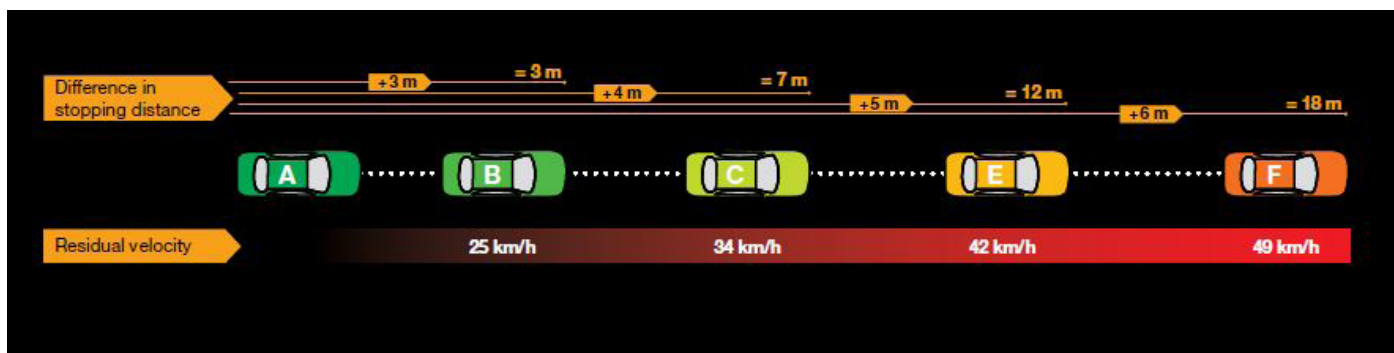
- Consuming 6.6 l over a distance of 100 km equates to a saving of up to 1.5 l per class
- This saves up to 6.6 l over a distance of 1,000 km



Safety

Grip in wet conditions is crucial for safety whilst driving:

- The braking distance per class is 3 to 6 metres longer
- The impact speed per class is up to 25 km/h higher
- The difference in stopping distance between A and F is up to 18 metres
- The difference in residual velocity between A and F is up to 49 km/h
- A collision at 25 km/h equates to a fall from a height of 2.5 metres



Trokšņa līmenis: šajā pārbaudē tiek izmērīts riepu ārējais trokšņa līmenis. Pārbaude tiek veikta, novietojot mikrofonu uz loka malas, lai izmērītu transportlīdzekļa trokšņa līmeni, braucot ar ātrumu 80 km/h. Trokšņa līmenis tiek mērīts decibelos (dB).



2 melni skaņas viļņi
Atbilst nākotnes Eiropas ārējam trokšņa ierobežojumam



1 melns skaņas vilnis
Trokšņa līmenis 3dB zem nākotnes Eiropas ārējā trokšņa ierobežojuma



3 melni skaņas viļņi
Atbilst pašreizējam Eiropas ārējam trokšņa ierobežojumam

Ātruma indekss

Tas ir alfabētisks kods atbilstoši maksimālajam ātrumam, ko riepa var sasniegt. Šī informācija ir uzrādīta uz riepas sānu virsmas.

Burts	Maksimālais ātrums	Burts	Maksimālais ātrums
L	Līdz 120 km/h	T	Līdz 190 km/h
M	Līdz 130 km/h	U	Līdz 200 km/h
N	Līdz 140 km/h	H	Līdz 210 km/h

Burts	Maksimālais ātrums	Burts	Maksimālais ātrums
P	Līdz 150 km/h	V	Līdz 240 km/h
Q	Līdz 160 km/h	W	Līdz 270 km/h
R	Līdz 170 km/h	Y	Līdz 300 km/h
S	Līdz 180 km/h	ZR	>240 km/h

Slodzes indekss

Ciparu kods, kurš atbilst maksimālajai slodzei, ko riepa spēj atbalstīt ātrumā, kuru norāda riepas ātruma indekss, ražotāja noteiktos

apstākļos. Šī informācija ir uzrādīta uz riepas sānu virsmas.

Slodzes indekss	kg	Slodzes indekss	kg
60	250	88	560
61	257	89	580
62	265	90	600
63	272	91	615
64	280	92	630
65	290	93	650
66	300	94	670
67	307	95	690
68	315	96	710
69	325	97	730
70	335	98	750
71	345	99	775
72	355	100	800
73	365	101	825

Slodzes indekss	kg	Slodzes indekss	kg
74	375	102	850
75	387	103	875
76	400	104	900
77	412	105	925
78	425	106	950
79	437	107	975
80	450	108	1000
81	462	109	1030
82	475	110	1060
83	488	111	1090
84	500	112	1120
85	515	113	1150
86	530	114	1180
87	545	115	1210

Nomaiņas pamata noteikumi

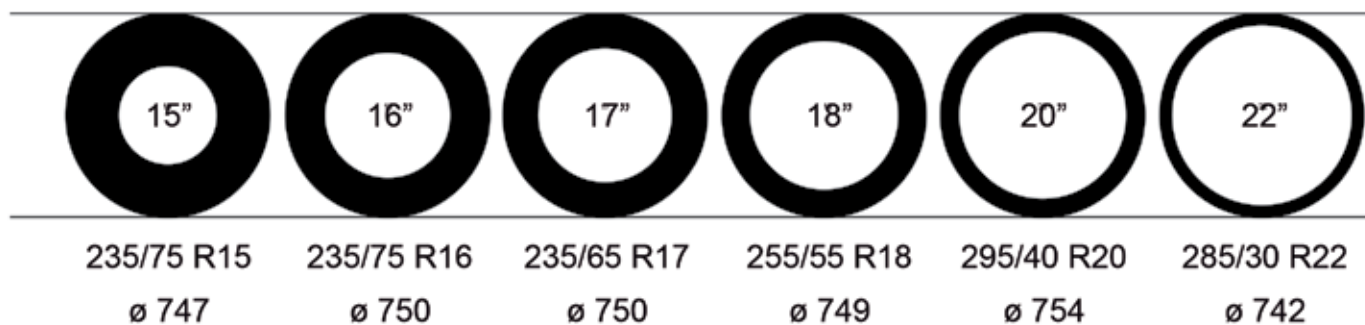
Saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem, nomainot nolietotas riepas pret jaunām, tām jābūt vienādām. Vienādība tiek noteikta atbilstoši tālāk minētajiem nosacījumiem:

- vienāds vai lielāks slodzes indekss;
- vienāds vai augstāks ātruma indekss;
- vienāds ārējais diametrs ar pielaidi +/-3%.

Neskatoties uz to, var tikt uzstādīts cita diametra loks un izmainīti riepas mērījumi. Šis ekvivalentās vērtības standartizē ETRTO – Eiropas riepu un disku tehniskā organizācija.

Šī organizācija pēta iespējamus tehniskos ekvivalentos lielumus jebkurai riepai, izmantojot maksimālo OE riepas apkārtmēru kā sākumpunktu ar +/- 2% rezervi.

Transportlīdzekļu ražotāji atļauj transportlīdzekļu riepām dažādus izmērus, kurus var redzēt transportlīdzekļa tehniskās apskates dokumentācijā.



Riepu ekvivalentu piemēri

Pamata noteikumi, kas jāievēro riepu nomaiņai

- Parūpējieties, lai maiņas riepas slodzes un ātruma indeksi būtu tādi paši vai augstāki nekā standarta riepai.
- Atcerieties, ka, ja tiek samazināta riepas augstuma un platuma attiecība, palielinās profila platums.
- Parūpējieties, lai loka platums, kuram tiek uzstādīta riepa, atbilst ETRTO ieteikumiem.
- Parūpējieties, lai nomaiņai izvēlēta riepa netraucē transportlīdzekļa

virsbūves elementiem vai piekarei, tostarp pagrieziena rādiusam un slodzei.

- Atcerieties, ka, ja vēlaties uzstādīt ķēdes, nepieciešama papildu vieta.
- Jebkādas izmaiņas jāveic atbilstoši spēkā esošajiem noteikumiem/tiesību aktiem.

SLĀPEKĻA PIEPILDĪŠANA

Slāpekļis ir inerta, neuzliesmojoša gāze, tāpēc tā daudzos gadījumos ir daudz drošāka viela nekā skābeklis. No otras puses, salīdzinājumā ar parastu gaisu, kas ir mitra gāze, slāpekļis ir sausa gāze, tādēļ tas palīdz novērst oksidāciju noteiktās riteņa sastāvdaļās, kā arī lokos vai tērauda siksnās, kas pārklāj riepas, labāk aizsargājot gumijas īpašības un elastību.

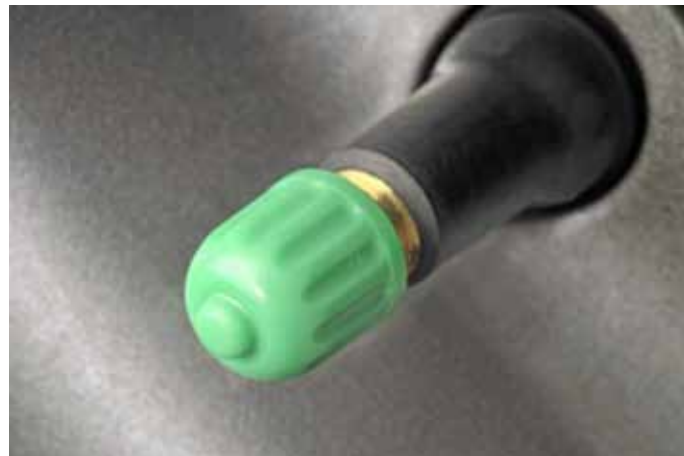
Šī gāze sastāda 78% Zemes atmosfēras, kopā ar skābekli (21%) un citām gāzēm (1%).

Riepu piepildīšana ar slāpekli uzlabo riepas veiktspēju, paildzina tās kalpošanas mūžu un uzlabo transportlīdzekļa drošību, sniedzot tālāk minētās priekšrocības.

- Spiediens riepās ilgāk saglabājas ieteicamajā līmenī.
- Riepu veiktspēja uzlabojas, jo riepām ir ciešāka saķere ar ceļu un tiek samazināts bremsēšanas attālums.
- Tiek sasniegta lielāka degvielas ekonomija, līdz ar to mazinās arī CO2 izmešu daudzums.
- Slāpekļis ir piemērots jebkadam riepu veidam, neatkarīgi no riepas izmēriem.
- Samazināts pārsprāgšanas risks.
- Riepas nolietojas vienmērīgi, un to kalpošanas mūžs tiek pagarināts.
- Nodrošina drošāku un efektīvāku braukšanu.
- Tiek samazinātas oksidācijas/rūsas problēmas tērauda disku iekšpusē.

- Tiek labāk uzturēti lietie disk.

Vienmēr ieteicams turpināt ar slāpekli pildītas riepas uzpildīt ar slāpekli, jo, piepildot tās ar gaisu, slāpekļa koncentrācija samazināsies un mazināsies tā sniegtās priekšrocības. Lai palīdzētu identificēt ar slāpekli pildītas riepas, tiek uzlikti zaļas krāsas ventīļu uzgaļi.



RIEPU SPIEDIENA UZRAUDZĪŠANAS SISTĒMA (TPMS)

Šī ir elektroniska sistēma transportlīdzekļa riepas iekšējā gaisa spiediena uzraudzībai reālajā laikā, kas brīdina vadītāju jebkuras riepas gaisa spiediena zuduma gadījumā, kas var izraisīt nelaimes gadījumu. Šī sistēma ir aktīvās drošības sistēmas daļa un ir obligāta transportlīdzekļiem, kas ražoti, sākot no 2014. gada.

Saskaņā ar Eiropas Savienības noteikumiem, TPMS sistēmām jāpiemīt tālāk minētajām īpašībām.

- Spiediena zuduma noteikšana pie ātruma, sākot no 40 km/h līdz maksimālajam transportlīdzekļa braukšanas ātrumam.
- Datu pārraide 434 MHz frekvencē.
- Brīdinājums par spiediena zudumu riepās, kad spiediens ir zemāks par 20% jebkurā no riepām.

Šobrīd pastāv divi sistēmas darbības veidi.

Netiešā riepu spiediena uzraudzības sistēma (iTPMS)

Šajā sistēmā netiek izmantoti fiziski sensori riepu spiediena noteikšanai, taču spiediens tiek mērīts netieši, balstoties uz katra riteņa griešanās ātrumu un citām ārēji iegūtām vērtībām.

iTPMS sistēma parasti ir integrēta ABS vadības blokā un salīdzina riepu griešanās ātrumus, lai noteiktu, vai radies spiediena zudums. Lai to paveiktu, tiek izmantoti ABS sistēmas sensori, lai noteiktu riepu protektoru apkārtmēru. Riepas apkārtmērs mainīsies, ja riepas spiediens pārduršanas dēļ būs samazinājies.



Šis izmainītais apkārtmērs liek bojātajai riepai griezties vairāk nekā riepām ar pareizu spiedienu. ABS sensori konstatē šo anomāliju, un ABS vadības bloks nosūta informāciju caur programmu bloku tīklu, lai mērinstrumentu panelī iedegtos gaismiņa un tiktu brīdināts vadītājs.



Tādēļ iTPMS sniedz relatīvas vērtības, un tā ir sistēmai raksturīga problēma. Tā identificē problēmu vienīgi binārā formā. Papildus tam, sliktas saķeres apstākļos tā var nosūtīt nepareizus mērījumus, ja braukšanas laikā zūd saķere ar ceļu.

Tiešā riepu spiediena uzraudzības sistēma (TPMS)

Šī sistēma izmanto sensorus, kas ievietoti riepas iekšpusē, lai izmērītu katra riteņa spiedienu un temperatūru, caur radio viļņiem nosūtīt ierakstītos datus uz vadības bloku, kurš darbojas kā centrālais uztvērējs un pārvalda sistēmu. Sistēmas sastāvdaļas.

TPMS vadības bloks: pārvalda sistēmu un saņem informāciju no riteņu sensoriem.



Riteņu sensori: atrodas riteņa vārstā. To funkcija ir izmērīt riepu spiedienu un temperatūru, un nosūtīt informāciju TPMS vadības blokam.



Riteņu sensoru iegūtā informācija tiek nosūtīta TPMS vadības blokam 434 MHz radio frekvencē. Vadības bloks apstrādā šo informāciju un caur programmu bloku nosūta to riepu spiediena uzraudzības displejam, kas atkarībā no transportlīdzekļa var būt iebūvēts instrumentu panelī.

Tā kā sistēma nesatur praktiski nekādas mehāniskas sastāvdaļas, nav nepieciešama tās apkope, tomēr jāizvairās no divām lietām:

- izvairieties no triecieniem, kā piemēram, vibrācijām un spēcīgiem grūdieniem, kas var bojāt sensorus;
- pārbaudiet, vai ventīļu uzgaļi ir perfektā stāvoklī.

Ļoti svarīgi ir nodrošināt, lai ventīļa mehānismā neieklūst šķidrums vai netīrumi, kas var bojāt tā necaurlaidību un pat pašu elektronisko sensoru.

ZIEMAS RIEPAS

Riepas, kas ir paredzētas zema gaisa temperatūrai dažādos apstākļos, tai skaitā sausiem, slapjiem, sniegotiem un apledojušiem ceļiem. Uz šo riepu sānu malas ir atrodams "Alpu" simbols (parasti tās tiek izmantotas no oktobra līdz martam).

Riepas, kas apzīmētas ar "M+S", ir paredzētas dubļiem un sniegam. Tās nenorāda uz kādām noteiktām priekšrocībām ziemā. Ņemot vērā to, ka vissezona riepas nenodrošina pietiekamus rezultātus ziemā, ASV ir noteikti sērījveida testi un to minimālās prasības, ko sasniedzot riepas tiek apzīmētas ar "Alpu" simbolu. Riepām, kas ir apzīmētas ar "Alpu" simbolu, ir jānodrošina vismaz par 7% labāka bremzēšanas īpašības uz sniega salīdzinājumā ar vispārpieņemtajiem standartiem.

Pirmie ziemas riepu prototipi, kas paredzēti īpaši sniegam un ledum, tika radīti 1914. gadā. Pirmās sērījveida ziemas riepas tika laistas apgrozībā 1952. gadā. Agrīnās ziemas riepas bija aprīkotas ar masīvu protektoru, tās bija skaļas, cietas un pēc mūsdienīgu standartiem visai nepiemērotas ziemai. Turklāt ar tām bija iespējams braukt vienīgi relatīvi nelielā ātrumā. Īstā ziemas riepu ielaušanās tirgū notika pēc tam, kad tika izdomāti īpašie ziemai paredzētie protektora maisījumi un modernās riepu tehnoloģijas (smalkas rievas uz protektora blokiem). Ledus, sniegts un zema gaisa temperatūra nedrīkst braucējus pakļaut lielākam riskam uz ceļa. Pārejot uz ziemas riepām, Jūs joprojām saglabājat augstu drošības līmeni. Kad temperatūra kļūst zemāka, ziemas riepas darbojas labāk par vasaras riepām.

Augsti attīstītie un specializētie protektoru maisījumi, kas tiek izmantoti vasaras riepās, ir radīti, lai nodrošinātu labāko iespējamo saķeri temperatūrā, kas ir augstāka par +7°C. Kad ārā kļūst auksti, ziemas riepas sniedz lieliskus rezultātus uz slapjiem un slideniem ceļiem. Ziemas riepas ieteicams uzstādīt, kas gaisa temperatūra ir nokritusies zem 7°C. Pasažieru automašīnām nav ieteicams uzstādīt

vasaras un ziemas riepu kombināciju vienlaicīgi. Lielākajā daļā Eiropas valstu automašīnu vadītājiem ir pienākums uz vienas ass uzstādīt vienīgi vasaras vai ziemas (M+S) riepas. Dažās valstīs tas attiecas uz visām riepām. Ziemas riepām ir jāatbilst noteiktām prasībām, piemēram 1,6 milimetru dziļš protektors ziemā vairs nav pietiekams.

Ziemas riepu protektora raksts ir īpaši efektīvs uz sniega un slapjdraņķi. Šādos apstākļos riteņa rotācija ļauj iespiest sniegu šāda veida riepās izmantotajās platāka profila rievās, nodrošinot papildus saķeri. Uzsākot braukšanu, smalkās sānu iegriezumi ļauj protektora blokiem izlikties un izveidot labāku saķeri ar ledu vai sniegu.

Ziemas riepas ar 4 mm dziļu protektoru atrodas uz robežas, lai nodrošinātu nepieciešamo veiktspēju ziemā. Riepu nozarē ieteicamais protektora dziļums ziemas riepām, kas tiek izmantotas ziemā, ir 4 mm. Tas tiek noteikts, pateicoties īpašam ziemas riepu nodiluma indikatoram, ar ko riepas ir aprīkotas papildus ierastajam 1,6 mm nodiluma indikatoram. Kad protektora atlikušais dziļums ir 4 mm, kas ir ziemas riepu galējā robeža, riepu nodiluma indikators sāk pazust no protektora raksta virsmas.

Vissezona riepas pēc sava dizaina ir radītas kā vidusceļš starp "vasaras" un "ziemas" riepām. Tās nodrošina lielāku saķeri nekā ziemas riepas siltākajos mēnešos un labāku saķeri nekā vasaras riepas ziemā. Taču tās nenodrošinās tādu pašu veiktspēju kā vasaras un ziemas riepas attiecīgajos gadalaikos, kam tās ir paredzētas.



Kēdes

Sniega kēdes uzlabo riepas saķeri sniegā vai ledū, jo tās ir sastāvdaļas, kas parasti ieburbjas ar sniegu vai ledu noklātā zemē un ļauj transportlīdzeklim pārvietoties. Tās novērš problēmas, kas raksturīgas vasaras riepām – saķeres trūkums, buksēšana, lielāks bremsēšanas attālums un sliktāka vadāmība.

Tās tiek uzstādītas īslaicīgi un vienīgi sniega laikā. Ar kēdēm nav iespējams pabrukt pa ceļu, ja vien to neklāj sniegs, jo tas var bojāt gan riepu, gan disku, kā arī pašu kēdi vai asfaltu. Ir četru veidu kēdes:

- cinkotas tērauda kēdes;
- tekstila riepas kēdes jeb “zeķes”;
- saliktās jeb “tīkla” veida kēdes;
- “zirnekļa” jeb pusautomātiskā veida kēdes.

Kēdes tiek uzliktas uz piedziņas riteņiem. Ja transportlīdzeklim ir priekšējā piedziņa, tās var uzlikt uz diviem priekšējiem riteņiem. Ja transportlīdzeklis ir ar aizmugures piedziņu, kēdes var tikt uzliktas uz aizmugurējiem riteņiem. Taču, ja sniegs ir ļoti dziļš, drošības nolūkos kēdes jāuzliek visiem četriem riteņiem, neatkarīgi no piedziņas.

Cinkotas tērauda kēdes

Tās sastāv no savstarpēji savienotiem cinkotiem tērauda posmiem. Parasti ir sastopami divi dizaini: sašūtas kēdes un dimanta kēdes. Dimanta kēdes ir biežāk izplatītās.

Šīm kēdēm parasti ir viens vai divi manuāli spriegotāji, lai nodrošinātu, ka riepa ir cieši piestiprināta rīpai. Ir pieejami arī mazliet dārgāki ķēžu varianti, kas aprīkoti ar automātisku spriegotāju. Šis kēdes veids ir ļoti piemērots snigam un ledum. Tās ir ļoti izturīgas un stabilas.

To trūkums ir uzlikšana, kas ir mazliet sarežģītāka nekā citu veidu kēdēm, it īpaši, ja nav iepriekšējas pieredzes. Tāpat šīs kēdes ir trokšņainākas un neērtākas, jo tās rada vairāk vibrāciju stūrei un piekarei. Kēdes posmi var noskrāpēt vai berzēties pret lietiem riteņiem un traucēt transportlīdzekļa stabilitātes kontroles sistēmas darbību.

Tekstila riepas kēdes jeb “zeķes”

Šis pamatā ir auduma pārklājs rīpai, kurš tiek piestiprināts ar elastīgu saiti no iekšpuses un spieķiem vai audumu no ārpuses.

Tās ļoti darbojas sniegā un ledū, un salīdzinājumā ar posmu kēdēm tām ir maza erozija, un dažās situācijās tās ir pat labākas, piemēram, bremsējot. Tās ir vienkārši un ātri uzstādāmas, un ir daudz vieglākas.

Vēl viena būtiska priekšrocība ir tāda, ka tām ir mazāka ietekme uz stūrēšanu un piekari, jo tās nerada trīcēšanu vai vibrācijas un neietekmē transportlīdzekļa stabilitātes kontroles sistēmas jutību un darbību.

Galvenais trūkums ir tāds, ka tās nav pietiekami izturīgas, jo audums ļoti ātri nolietojas, tādēļ tās ir piemērotas īsiem braucieniem un periodiskai lietošanai, taču ne braucējiem, kuriem kēdes vajadzīgas ļoti biežai lietošanai. Kad tās tiek izmantotas sniegā vai ledū, uztraukumam nav pamata, taču tās nevar tikt lietotas uz ceļa, kas nav noklāts ar sniegu, jo tās nolietosies jau pēc dažiem kilometriem.

Saliktās jeb “tīkla” veida kēdes

Tās sastāv no tīkla auduma, kas ļoti atgādina tekstila kēdes. Kēdes iekšpusē ir gumija, kas piestiprina kēdi rītenim, un vairāki spieķi piestiprināšanai no ārpuses. Tīkls ir veidots no plastmasas kabeļa iekšpusē un ārēja auduma pārklājuma. Tīkls krustojumu vietās ir saausts ar tērauda posmiem.

Šīs ir kēdes, kas ļoti ļoti labi funkcionē sniegā un ledū un ir pietiekami

Ja automašīnai ir 4x4 piedziņa, kēdes jāuzliek uz visiem četriem riteņiem, taču, ja nav citu iespēju, pietiek, ja kēdes tiek uzliktas uz priekšējiem riteņiem, lai izvairītos no problēmām, jo priekšējie riteņi nosaka virzienu un ir arī piedziņas riteņi.

Ir svarīgi atcerēties, ka tad, kad ir uzliktas kēdes, ieteicams braukt ar mazāku ātrumu, kas parasti nepārsniedz 50 km/h. Kad kēdes ir noņemtas un tās vairs nav nepieciešamas, ieteicams tās noskalot ar lielu daudzumu ūdens, lai noņemtu no ceļa uzkrāto sāli un citas nogulsnes, kas var tās bojāt vai izraisīt rūsas, un pēc tam pirms uzglabāšanas kēdēm jāļauj nožūt.



izturīgas. Tās ir arī salīdzinoši vienkārši un ātri uzstādāmas, vienīgi gumija ir ļoti cieša, un tās uzlikšanai nepieciešams liels spēks rokās. Šīm ķēdēm praktiski nav ietekmes uz vadāmību un piekari, jo tās rada ļoti maz vibrāciju. Arī transportlīdzekļa stabilitātes kontroles sistēma darbojas bez problēmām. Šīs ķēdes ir īpaši ieteicamas vadītājiem, kuriem tās gada laikā jāizmanto ļoti bieži.

“Zirnekļa” jeb pusautomātiskā veida ķēdes

Tām parasti ir divas daļas – disks, kurš vienmēr tiek uzlikts pāri diskam un pievilkts ar skrūvi, un pati ķēde, kurai var būt iespējami vairāki apakštipi. Visizplatītākais tips ir kāpurķēde ar stingrām šķērsjoslām, taču ir arī jaukta tipa ķēdes ar plastmasas joslām. Kad disks ir uzlikts, ķēde ir ļoti ātri uzstādāma. Šīs ir ķēdes, kas ļoti labi funkcionē sniegā un ledū. Šīs ķēdes ir piemērotas ikvienam, kas tās izmanto bieži un nelabvēlīgos laika apstākļos.



Radžotas riepas

Šīs riepas ir alternatīva Eiropas tipa ziemas riepiem, kas paredzēta apvidiem ar spēcīgām ziemām, kur prioritāte ir droša braukšana uz apledojušiem ceļiem. To lietošana ir noteikta ar likumu Skandināvijas ziemeļos un vairākos alpu reģionos. Radžu riepu izmantošana nepārprotami tiek ierobežota ar likumdošanu. Tās ir vispiemērotākās pilnībā apledojušos apvidos. Ne visās valstīs ir atļauta to izmantošana un tā parasti tiek ierobežota līdz noteiktam periodam katra gada ietvaros. Eiropā riepas ar radzēm ir atļautas Alpu reģionos, piemēram, Šveicē, Austrijā un Lihtenšteinā, kā arī tādās ziemeļvalstīs kā Zviedrija, Somija un Norvēģija.



“Nordic” riepas

Ziemeļvalstu tipa riepas ir radītas, lai nodrošinātu labākās iespējamās saķeres īpašības uz ledu bez radzēm. Turklāt tās arī nodrošina lielisku saķeri sniegā. Šis pārdomātais dizains padara Ziemeļvalstu tipa (jeb mīkstā maisījuma) riepas par labāko izvēli, ja ziemas laikā ceļi ir nepārtraukti apledojuši vai klāti ar sapresētu sniegu, nodrošinot ievērojami labākus rezultātus salīdzinājumā standarta ziemas riepiem. Šī tipa riepas raksturo to mīkstais gumijas maisījums, kas saglabā savu elastību arī zem -20°C un nodrošina labāko iespējamo saķeri ar ledu, kāda vien ir iespējama bez radžu izmantošanas. Lielāks rievu skaits salīdzinājumā ar standarta ziemas riepiem nodrošina papildus saķeri uz sniega un ledu.

Ziemeļvalstu tipa mīkstā maisījuma riepas uz sniegotiem ceļiem un ļoti aukstos apstākļos ir efektīvākas par Eiropas standarta ziemas riepiem. Šīs riepas, kā jau liek noprast to nosaukums, galvenokārt tiek izmantotas Ziemeļvalstīs un Japānā. Pateicoties mīkstajam maisījumam, kas nodrošina labāku saķeri uz ledu, braukšana ir mīkstāka arī uz sausa ceļa. Taču šī netiek uzskatīta par problēmu lietotāju vidū, jo Ziemeļvalstu reģionos, kur ziemas ir bargas, prioritāte ir pēc iespējas labāka saķere uz sniega un ledu. Ziemeļvalstu tipa mīkstā maisījuma riepas ir rekomendējamas konkrētos tirgos un netiek piedāvātas visos reģionos.

Piezīme: Japānā mīkstā maisījuma bezradžu riepas ir vienīgā pieņemamā izvēle valsts ziemeļos, jo radžotas riepas ir aizliegtas ar likumu.



RUN FLAT RIEPAS

Šī veida riepas ir stiprinātas un var tikt brauktas aptuveni 80 km lielu attālumu ar ātrumu, kas nepārsniedz 80 km/h, ja tās ir pārdurtas. Lai uzliktu nulles spiediena (Run Flat) riepu, transportlīdzeklim jābūt aprīkotam ar īpaši ražotu disku un riepu spiediena uzraudzības sistēmu TPMS.

lezīmes

- Iespējams braukt ar pārdurtu riepu(-ām)
- Stiprinātas sānu sienas
- Transportlīdzekļa kontrole pat bez spiediena
- Ir pieejamas arī nulles spiediena ziemas riepas

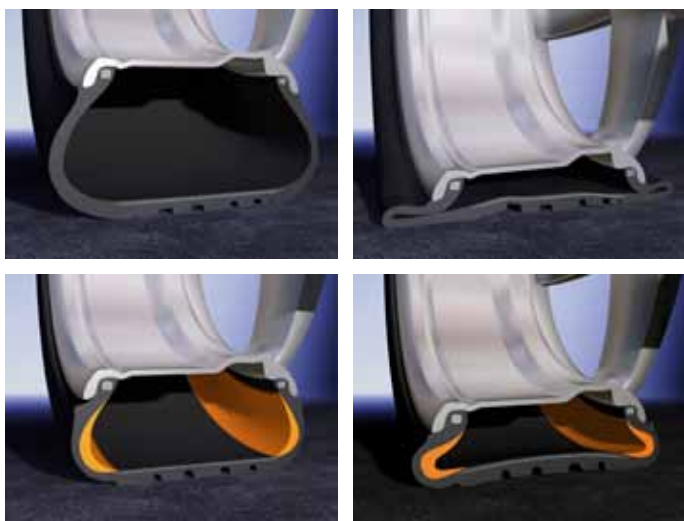
Šīs riepas atbalsta transportlīdzekļa svaru, pateicoties spēcīgam stiprinājumam sānu sienās. Pateicoties īpašam stieplu dizainam, to noripošana nav iespējama. Stieple ir pildīta ar īpašu gumijas veidu, kas novērš siltuma veidošanos.

Vēl viena tehnoloģija, kas nodrošina paplašinātu mobilitāti, ir blīvējums, piemēram, "ContiSeal". Tas ir lipīgs, viskozs blīvējuma slānis. Tas tiek uzklāts riepas iekšpusē zem protektora. Ja riepā iedūries kāds svešķermenis, piemēram, nagla, nav nepieciešams veikt tūlītēju riepas nomaiņu un caurums paliek aizvērts pat tad, ja svešķermenis ir izkritis no dūriena vietas.

Atšķirošie burti	Ražotājs
DSST	Dunlop
EMT	Goodyear
HRFS	Hankook
RFT	Bridgestone
RSC	BMW
SSRF	Pirelli
TRF	Toyo
XRP	Kumho
ZP	Michelin
ZPS	Yokohama

Tehniskā pamācība

- Lai nodrošinātu optimālus braukšanas apstākļus tiek rekomendēta Riepu spiediena kontroles sistēma (TPMS).
- Nav nepieciešams apstāties un veikt tūlītēju riepas nomaiņu. Jūsu brauciens var turpināties.
- Pēc cauruma atklāšanas riepu ir rūpīgi jāpārbauda speciālistam.



SSR sistēma ir tehnoloģija, ko "Continental" ir īpaši izstrādājuši zemprofila riepām, taču joprojām nodrošinot saderību ar visiem standarta diskām.

Standarta riepa (bez gaisa):

Kad tiek pārdurta standarta riepa, sānu mala var tikt saspiesta starp disku un ceļu, radot tādās bīstamas situācijas kā riepas pārrāvumu vai riepas noslīdēšanu no diska.

SSR riepa (bez gaisa):

SSR riepai ir pastiprināta sānu mala, kas pārduršanas gadījumā neļauj tai tikt saspiestai un nodrošina to, ka vadītājs var nobraukt līdz pat 80 km ar maksimālo ātrumu 80 km/h.

Eure!TechBLOG



www.euretechblog.com

SUBSCRIBE TO OUR TECHNICAL BLOG **NOW**
AND STAY UPDATED ON THE AUTOMOTIVE DEVELOPMENTS

YOUR BEACON IN AUTOMOTIVE TECHNOLOGY

RIEPU UZGLABĀŠANA

Riepu uzglabāšana:

Jaunas riepas, kas tiek pienācīgi uzglabātas un pārvietotas, būtībā nezaudē savas īpašības pat vairāku gadu garumā. Noņemot riepu, ieteicams atzīmēt riteņa pozīciju (piemēram, ar krītu uzrakstot "PK", kas nozīmē priekšējā kreisā). Kad pienācis laiks vasaras riepas nomainīt pret ziemas riepām, ieteicams izmantot šo iespēju, lai apmainītu

riteņus pozīcijām (no priekšas uz aizmuguri un otrādi). Tas nodrošina lielāku nobraukumu, it īpaši transportlīdzekļiem ar priekšpiedziņu. Mainot riepu pozīcijas, vienmēr ievērojiet automašīnas rokasgrāmatā sniegtos norādījumus.

Ieteikumi riepu uzglabāšanai:

Šie ieteikumi ir paredzēti patērētājiem, taču tie ir būtiski arī riepu izplatītājiem. Uz jaunu un vecu riepu komerciālu pielietojumu (riepu izplatītāji un autoparki) var attiekties stingrāki likumiskie ierobežojumi. Lūdzu, iepazīstieties ar vietējām tiesiskajām normām. Riepas ir veidotas no savienojumiem, kas ir izturīgi pret saulesgaismas, mitruma un ozona radīto ietekmi. Tomēr noglabātās riepas ir jāpasargā pret šiem un citiem apstākļiem, kas var radīt potenciālus bojājumus. Jo ilgāks

ir uzglabāšanas laiks, jo lielāka potenciālo bojājumu iespējamība. Pēc demontāžas riepas ir kārtīgi jānotīra un jāpārbauda, vai tās nav bojātas. Iztīriet visus akmeņņus un citus svešķermeņus no rievām. Riepu pozīciju atzīmēšana ar krītu ("PK" priekšējā kreisā, "AL" aizmugurējā labā utt.) palīdzēs atrast pareizo pozīciju atbilstoši rotācijas plānam.

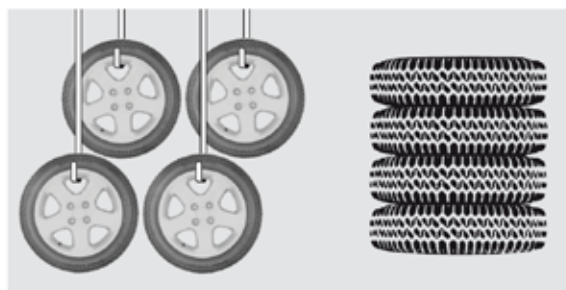
Vispārīgi:

- NOGLABĀJIET RIEPAS sausā vietā ar mērenu ventilāciju.
- Nav ieteicams riepas izvietot mitros apstākļos. Riepas, kas paredzētas protektora atjaunošanai / remontam, ieteicams rūpīgi notīrīt un izžāvēt pirms tiek veiktas šādas darbības.
- UZGLABĀJIET RIEPAS temperatūrā, kas nepārsniedz 35°C (95°F), vai, ja iespējams, temperatūrā, kas nepārsniedz 25°C (77°F). Nepieļaujiet tiešu riepu saskari ar karstām caurulēm un radiatoriem.
- Temperatūra zem sasalšanas punkta var radīt trauslumu un šādos gadījumos riepas ir rūpīgi jāsasilda pirms to montēšanas.
- UZGLABĀJOT RIEPAS ārā, nodrošiniet ūdens un gaismas necaurlaidīgu pārsegu, taču nepieļaujiet pārlietu lielu karstuma vai tvaika uzkrāšanos zem tā. Nodrošiniet pienācīgu ventilāciju.
- UZGLABĀJOT RIEPAS ārā, novietojiet tās uz paaugstinājuma.
- IZVAIRIETIES NO RIEPU UZGLABĀŠANAS pietātnēs, uz kuģa klājiem vai citās neaizsargātās vietās.
- IZVAIRIETIES NO RIEPU UZGLABĀŠANAS vietās, kur tās var bojāt garāmbraucošie objekti, piemēram, zāles pļāvējs, velosipēds vai dārza aprīkojums.
- IZVAIRIETIES NO RIEPU UZGLABĀŠANAS vietās, kuras ir mitras, eļļainas un/vai taukainas, piemēram, ar benzīnu vai citiem naftas produktiem. Tāpat novietojiet tās atbalstītas pret jutīgām virsmām, lai neradītu deformāciju tajās.
- IZVAIRIETIES NO RIEPU UZGLABĀŠANAS šķīdinātāja, degvielas, eļļas, ogļūdeņraža, krāsas, skābes, kodinātāja u.c. ķīmisko vielu tuvumā.
- IZVAIRIETIES NO RIEPU UZGLABĀŠANAS vietās, kas tiek pakļautas galējām temperatūrām, tiešai saulesgaismai vai mākslīgajam apgaismojumam ar augstu ultravioleto starojumu. Telpu apgaismojums ar ierastajām kvēlspuldzēm ir vēlamāks par dienasgaismu lampu apgaismojumu. Nekad neuzglabājiet tās akumulatoru lādētāju, krāšņu vai atklātas uguns tuvumā.
- IZVAIRIETIES NO RIEPU UZGLABĀŠANAS uz asfalta vai citām siltumu absorbējošām virsmām, kā arī uz labi atstarojošām virsmām (piemēram, uz smiltīm vai sniega).
- IZVAIRIETIES NO RIEPU UZGLABĀŠANAS vienā vietā ar elektromotoriem un citiem ozona avotiem. Ja radušās neskaidrības, pārliecinieties, lai ozona līmenis nepārsniegtu 0,08 ppm.

- Neizmantojiet riepas kā darbagaldu vai instrumentu novietni. Lodāmuri, urbji un citi darbarīki var sabojāt riepas. Nekad novietojiet degošu cigareti uz riepu kaudzes.
- Nekad novietojiet citus priekšmetus uz riepām, it īpaši, ja tas var radīt attiecīgās virsmas deformāciju. Riepas vai riepas ar diskkiem, taču neuzstādītas uz transportlīdzekļa:
- UZGLABĀJIET RIEPAS tā, lai tās saglabātu savu formu.
- Riepām uz diskkiem ieteicams būt piepūstām līdz 100 kPa (15 psi / 1 bar).
- Pārliecinieties, lai riepās būtu ieteicamais gaisa spiediens.

Tyres with rims (1 bar)

Do not stand them upright. Hang them.



Or pile them. (changing order every four weeks)

Tyres without rims

Do not pile them, do not hang them.



Stand them upright and rotate them every four weeks.

RIEPAS AR ATJAUNOTU PROTEKTORU



Šīs ir lietotas riepas, kurām protektors ir nomainīts atjaunošanas procesa rezultātā un kuras atkal nodotas tirdzniecībā atkārtotai izmantošanai. Neskatoties uz to, ka šīm riepām ir jaunas detaļas, piemēram, protektors, tās nav jauni izstrādājumi, bet gan pārstrādāti izstrādājumi.

RIEPU HERMETIZĒŠANAS KOMPLEKTS

Nu jau vairākus gadus riepu hermetizēšanas komplekti ir bieži sastopami transportlīdzekļos. Viena no šāda komplekta lielākajām priekšrocībām ir mazā vieta, ko tas aizņem, atstājot vairāk vietas bagāžai. Tiek ietaupīts arī rezerves riteņa radītais svars, kas nozīmē mazāku transportlīdzekļa degvielas patēriņu.

Šie riepu hermetizēšanas komplekti reizēm ir pieejami pēc izvēles, un reizēm ir obligāti; īpaši automašīnās, kurās nav vietas rezerves ritenim, piemēram, hibrīdautomašīnās, kurās baterijas aizņem gandrīz visu vietu, kā arī automašīnās argāzes iekārtu, kurtā ir uzstādīta rezerves riteņa vieta.

Komplekts sastāv no tvertnes ar hermetizēšanas putām un kompresora, kas tiek pieslēgts transportlīdzekļa 12V strāvas ligzdai. Hermetizējošās putas ir efektīvas tikai pārduršanas gadījumā, tās neiedarbojas, ja pārdalījies riepas sānu sienīņa vai riepa pārsprāgusi.

Tvertne ar hermetizēšanas putām ir pieslēgta kompresoram, kas ir pievienots riepas ventilim ar cauruli un stiprinājumu. Kad tiek darbināts kompresors, hermetizēšanas putas iekļūst riepā kopā ar gaisu riepas piepildīšanai. Tiklīdz sasniegts riteņa darbības spiediens, pagaidiet ražotāja noteikto laiku, lai putas noblīvētu dūruma vietu.

Viens no riepu hermetizēšanas komplekta trūkumiem ir hermetizēšanas putu derīguma termiņš, kas parasti ir 4 gadi, pēc kura putas ir jānomaina. Tāpat, tiklīdz putas ir iztērētas, jāiegādājas jauna hermetizēšanas putu tvertne. Ir pieejami arī aerosola komplekti, kas var tikt izmantoti tiešā veidā bez gaisa kompresora palīdzības.



BIEŽĀK IZPLATĪTIE BOJĀJUMI

Riepām kalpošanas mūža laikā būs dažādi bojājumi, taču tās ir transportlīdzekļa saskares punkts ar ceļa virsmu, tādēļ visas darbības un nolaidība uzturēšanā vai braukšanas praksē atspoguļosies riepas protektorā.

Protektoru nodilumu var izraisīt bremsēšana, buksēšana, strauji paātrinājumi, nepietiekams vai pārlieku augsts riepu spiediens, nelīdzsvaroti riteņi un pat nepareizas lietošanas vai nolaidības rezultātā nolietota stūres iekārta vai piekare.

Nodilums vienā pusē



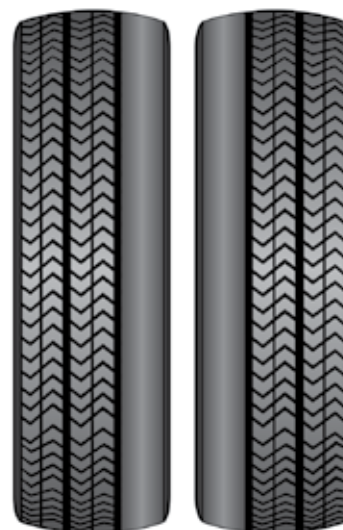
Riepai ir nodiluma pazīmes vienā riepas protektoru pusē.



Visbiežāk izplatītais šāda nodiluma cēlonis ir neprecīzs priekšējās vai aizmugurējās ass noregulējums, ko pieļāvis ražotājs.



Nomainiet visas riepas, noregulējiet stūres iekārta un attiecīgās ass sāngāzumu un garengāzumu atbilstoši ražotāja specifikācijām.



Centrāls nodilums



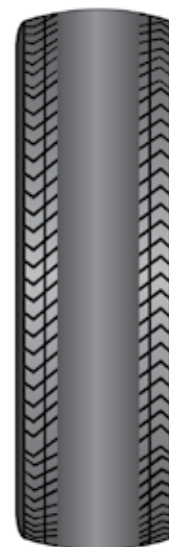
Riepai ir nodiluma pazīmes protektora centrā.



Visbiežākais šāda nodiluma cēlonis ir pārmērīgs spiediens riepi. Riepu pārpildīšana var izraisīt riepas saskari ar ceļa virsmu galvenokārt pret protektora centrālo daļu.



Atkarībā no riepas nodiluma, pārbaudiet un izlabojiet riepas spiedienu vai nomainiet riepas.



Nodilums ārējās malās



Riepai ir nodiluma pazīmes protektoru ārējās malās.



Visbiežākais šāda nodiluma cēlonis ir nepietiekams spiediens riepās. Braukšana ar riepām, kurās spiediens ir zem ieteicamā, liek riepām spiesties pret ceļu. Tādējādi rodas nenormāls nodilums abās protektora pusēs.



Atkarībā no riepas nodiluma, pārbaudiet un izlabojiet riepas spiedienu vai nomainiet riepas.

Diagonāls nodilums



Riepai ir nodiluma pazīmes pa protektora diagonāli. Šāds nodilums vienmēr rodas aptuveni 45° no braukšanas virziena. Tas var parādīties vienā vai vairākās riepas vietās.



Diagonālais nodilums gandrīz vienmēr rodas no nepietiekamas vilkmes aizmugurējā asī. Dažiem transportlīdzekļiem šāda veida nodilums ir īpaši raksturīgs. Parasti tas rodas, uz ļoti stāva ceļa ar pārāk lielu ūdens daudzumu, kas liedz transportlīdzeklim izveidot horizontālu saķeri, vai arī, ja ir pārmērīgi transportlīdzekļa pielaides noregulējumi.



Nomainiet riepas.

Neregulārs nodilums



Riepai ir neregulāra nodiluma pazīmes visam protektoram.



Ja riteņi ir slikti nolīdzsvaroti vai arī ja amortizatori ir sliktā stāvoklī, var rasties nevienmērīgs nodilums. Šajā gadījumā riepas protektora nodilusī vieta zaudē dziļumu vai izvīzījumu, savukārt citas vietas saglabājas labā stāvoklī. Spēcīga bremzēšana arī var radīt neregulāru nodilumu.



Pārbaudiet amortizatoru stāvokli un riteņu līdzsvaru. Nomainiet riepas atkarībā no nodiluma pakāpes.

Deformācijas



Deformācijas un iespaidumi parādās gan uz riepās protektora, gan sānu sienā.



Deformācijas parādās, ja disks ir sliktā stāvoklī vai ja pārklājums bijis pakļauts pārmērīgam karstumam vai arī cietis no sitieniem, griezieniem utt. Deformācija var izraisīt riepās sprāgšanu.



Pārbaudiet diska stāvokli un nomainiet riepās.

Plaisas



Plaisas parādās uz riepās sānu sienā.



Plaisas parādās riepās sastāvdaļu novecošanas dēļ, taču ir faktori, kas paātrina plaisu veidošanos, piemēram, riepās pakļaušana lielām temperatūras izmaiņām, piesārņojums, bremžu putekļi, piepildīšanas spiediens utt.



Nomainiet riepās.

Pārsprāgšana



Riepa pārsprāgst, nekavējoties zaudējot visu gaisa spiedienu.



Riepās pārsprāgšanu var izraisīt pārmērīga temperatūra, kas rodas braucot ar pārmērīgu ātrumu ar bojātu vai nepareizas formas riepās, vai arī ar nepareizu riepās spiedienu. Tā var notikt arī, braucot ar pārslogotu transportlīdzekli, kas palielina ieteicamo spiedienu katrai riepās.



Pārbaudiet, vai pārsprāgusī riepa nav bojājusi disku vai citas sastāvdaļas tās tuvumā. Nomainiet riepās.



Automobiļu tehnoloģijas jaunumi

Eure!TechFlash informatīvais izdevums papildina ADI apmācības programmu Eure!Car, un tam ir svarīgs uzdevums:

sniegt jaunāko tehnisko informāciju par automobiļu konstrukcijas izmaiņām.

Ar AD Tehniskā centra (Spānijā un Īrijā) un vadošo rezerves daļu ražotāju palīdzību

Eure!TechFlash saprotami izskaidro jaunākās tehnoloģijas, lai tehniskās apkopes darbiniekiem būtu vieglāk sekot tehnoloģiju attīstībai un lai motivētu viņus turpināt tehnisko zināšanu apguvi.

Eure!TechFlash iznāks 3-4 reizes gadā.

Eure!Car[®]
CERTIFIED MASTERCLASSES

Mehāniķa tehniskās kompetences līmenis ir ļoti svarīgs, un no tā atkarīga viņa turpmākā karjera.

Eure!Car ir uzņēmuma Autodistribution International iniciatīva. Uzņēmuma mītne atrodas Kortenbergā, Beļģijā (www.ad-europe.com). Eure!Car programma ietver profesionālu

automehāniķu augsta līmeņa visaptverošu apmācību, ko nodrošina AD organizācijas un rezerves daļu izplatītāji 35 valstīs.

Apmeklējiet vairāk vai www.eurecar.org, lai pārlūkotu apmācības kursus.

Nozares partneri, kuri atbalsta Eure!Car



eļļas un tehniskie šķidrumi



Atruna: šajā rokasgrāmatā sniegtās ziņas nav pilnīgas un ir paredzētas tikai informatīviem nolūkiem.
Autors par to neuzņemas atbildību"