

## Životnost pneumatik se neřídí jejich datem výroby, ale správným skladováním a údržbou

*Při nákupu nových pneumatik není nutné si hlídat datum výroby (DOT kód), jako spíše to, od koho pneumatiky kupujeme*

Praha, 23. srpna, 2016 - Někteří řidiči odmítají kupovat jiné než letošní pneumatiky, protože jsou přesvědčeni, že ty, které byly vyrobeny loni nebo předloni, už nejsou použitelné. Může na tom být něco pravdy? *„Kdepak, to je zcela extrémní, ničím nepodložený názor. Ve skutečnosti neexistují žádné vědecké nebo technické důkazy, které by takové tvrzení jakkoli podporovaly. Proto ani žádné relevantní normy nestanovují výslovné maximální stáří nových, nepoužitých pneumatik pro osobní a lehká užitková vozidla,“* říká manažer marketingu společnosti Goodyear Dunlop pro Českou republiku, Slovensko a Maďarsko Boris Tománek.

*„Ale pozor - je nutné, aby byl přítom splněn jeden zásadní předpoklad: pneumatiky musí být správně uskladněny. Jejich životnost totiž zcela zásadním způsobem ovlivňují podmínky, za nichž jsou uchovávány,“* dodává jedním dechem Boris Tománek. *„Při nákupu nových pneumatik tedy není ani tak nutné si hlídat datum výroby (DOT kód), jako spíše to, od koho pneumatiky vlastně kupujeme. Měli bychom mít záruku, že byly před prodejem skladovány ve vhodných a odpovídajících podmínkách. A správnou údržbu a péči bychom jim potom měli věnovat i my, včas je měnit, uchovávat je ve*

*vhodném prostředí a v provozu pravidelně kontrolovat jejich stav a hloubku dezénu. Jen tak budeme mít jistotu, že nám budou dlouho spolehlivě a bezpečně sloužit,*“ pokračuje.

### **Žádné datum doporučené spotřeby**

V některých evropských zemích se na otázku doby životnosti osobních pneumatik zaměřily specializované oborové časopisy, národní svazy distributorů pneumatik, dealerů a výrobců pneumatik. Vesměs se shodují na tom, že datum doporučené spotřeby, jako třeba u potravin, by v případě pneumatik nemělo žádný smysl. Jejich životnost totiž ovlivňují podmínky, kterým byly vystaveny při skladování, do té míry, že by ani nebylo možné nějakou konkrétní dobu jejich použitelnosti oficiálně stanovit.

Doporučení ohledně skladování pneumatik, duší a ráfků ve své oficiální publikaci shrnula například Evropská technická organizace pro pneumatiky a ráfky (European Tire and Rim Technical Organisation - ETRTO). Její dokument sice nemá právní sílu, ale v praxi se jím obor více méně řídí. Ani ETRTO v něm nestanovuje žádnou konkrétní časovou lhůtu, do níž je nutné pneumatiky prodat; zaměřuje se především na zásady správného skladování, které musí zachovávat všechny užité vlastnosti pneumatik. Vyžadují mimo jiné ochranu před vysokými teplotami a kolísáním teplot, příliš vysokou vlhkostí, působením ozónu a UV záření, a také oleji a agresivními chemikáliemi.

Podobně se k tomu staví i Evropský svaz výrobců pneumatik a zpracovatelů pryže (European Tyre and Rubber Manufacturer's Association - ETRMA), který je hlavním mluvčím výrobců pneumatik v Evropě a zastupuje zájmy výrobců na evropské i mezinárodní úrovni. Použitelnost nových pneumatik je podle něj v průběhu času závislá hlavně na tom, jak byly skladovány, například v jaké poloze, za jaké teploty a při jaké vlhkosti vzduchu. A jejich další životnost pak ovlivňují podmínky, kterým byly vystaveny při provozu, například zatížení, rychlost jízdy, tlak nahuštění, nerovnost vozovky a vznik drobných poškození. Protože se tyto podmínky mohou velice lišit, není podle ETRMA možné přesnou dobu životnosti stanovit již při výrobě. *„Samozřejmě však platí, že čím starší pneumatika, tím větší je pravděpodobnost, že ji bude nutné v důsledku opotřebení nebo jiných faktorů souvisejících s jejím používáním vyměnit,*“ uvádí ETRMA.

## **Pět nebo šest let**

Konkrétní dobu, po kterou lze pneumatiky považovat za nové zboží (ovšem opět za předpokladu správného uskladnění) a jako takové je také prodávat, naopak určuje britská norma BS AU 50. Stanovuje ji na dobu šesti let od doby výroby, zatímco britský Národní svaz distributorů pneumatik NTDA v této souvislosti hovoří o pěti letech od data výroby. Rovněž Německá asociace gumárenského průmyslu a Německý svaz dealerů pneumatik považují pneumatiky za nové, nejsou-li starší pěti let. Zajímavé je, že dokumenty obou těchto organizací nestanovují, že po této době by se už pneumatiky neměly prodávat nebo že už nejsou způsobilé pro provoz. Doporučují nicméně, aby jejich stav před prodejem prověřil odborník nebo aby prodejce vyhledal stanovisko konkrétního výrobce.

## **Také správná údržba je stále důležitější**

*„Pneumatiky všech značek Goodyear Corporation (Goodyear, Dunlop, Fulda, Sava a Debica), a jejich součásti jsou zkonstruovány tak, aby během celé své životnosti odolávaly nejrůznějším silám, vysokému zatížení, světelné expozici a různým provozním teplotám. Pro dlouhodobé zajištění jejich užitných vlastností jsou vyráběny za použití optimální směsi vosků, antioxidantů a antiozonantů,“* zdůrazňuje Boris Tománek. *„Protože se však při výrobě pneumatik používají stále složitější technologie, je pro jejich správnou funkci stále důležitější také řádná údržba. Pneumatiky, o které se jejich majitel dobře stará, jsou spolehlivé, bezpečné a také déle vydrží.“*

Odpovědnost za bezpečný stav pneumatik tak leží do značné míry na prodejcích a na vlastních řidičích. *„K dispozici mají řadu možností, jak životnost pneumatiky prodloužit a zajistit, aby byl její provoz dlouhou dobu bezpečný,“* uzavírá Boris Tománek.

## JAK SPRÁVNĚ HLÍDAT STAV PNEUMATIK A PEČOVAT O NĚ?

- **Správné skladování má zásadní význam.** Pneumatiky si zachovávají odpovídající užité vlastnosti jen za předpokladu, že jsou skladovány ve vhodných podmínkách a nejsou vystaveny nevhodnému zacházení. Je třeba je skladovat v suchém, chladném a větraném prostředí a chránit je před bezprostředním vystavením ultrafialovému záření (slunečnímu světlu) a výkyvům počasí. Nemusí být skladovány nezbytně ve vnitřních prostorách, ale v každém případě musí být přikryté. Je nutné je uchovávat odděleně od jakýchkoli chemických látek (zejména paliv, spalin, olejů, nebo rozpouštědel), předmětů s ostrými hranami, zdrojů tepla, zařízení vydávajících jiskry nebo elektrické pole, zařízení uvolňujících ozón (například transformátorů nebo generátorů), svářeček nebo elektrických motorů.
- **Pneumatiky stárnou především při užívání.** Fyzikálně-chemické změny způsobuje zahřívání, stlačování a deformace během jízdy a dalšími vlivy. Při teplotě 60°C pneumatika podle některých zdrojů stárne šedesátkrát rychleji než pneumatika skladovaná při teplotě 25°C. Proto je nutné se při jízdě vyvarovat nerovnoměrnému a nadměrnému zatížení a příliš nízkému nahuštění, které má za následek přehřívání pneumatik.
- Řidiči by si měli uvědomovat, že **během provozu se postupně** v důsledku pomalého, ale trvalého opotřebování, tedy postupného snižování výšky dezénu běhounu, **mění i některé užité vlastnosti pneumatik.** Některé charakteristiky se přitom v průběhu času zhoršují, jiné se naopak zlepšují. Například odolnost vůči aquaplaningu a odolnost vůči opotřebování ve vlhku se snižují, zatímco charakteristiky ovládnutí na suché vozovce a rychlost opotřebování se naopak optimalizují. Svůj styl řízení by proto měli přizpůsobovat aktuálnímu stavu opotřebených pneumatik svého vozu.
- Je vhodné **pravidelně měnit pozici** jednotlivých pneumatik a požadovat v servisu také vyvážení kol a seřízení geometrie vozidla.
- Řidiči by si měli **všimnout zvýšeného hluku nebo vibrací**, které mohou signalizovat poškození.
- Všechny pneumatiky (včetně rezervních) namontované na automobily, motocykly, lehké užitkové vozy, obytné přívěsy, přípojná vozidla, nákladní vozidla a tahače je vhodné pravidelně kontrolovat. Výrobci doporučují, aby spotřebitelé prováděli **kontrolu každý měsíc** – zkontrolovali při ní tlak a opotřebenou výšku dezénu. Spotřebitelé by se také měli pohmatem a pohledem přesvědčit, jestli pneumatika nejeví známky toho, že potřebuje být vyměněna.
- Ani všechna tato doporučení a pokyny ovšem nemohou zabránit vzniku vnitřního poškození, které navenek není vidět, ale přesto pneumatiku vyřadí z provozu.
- Pneumatika by se měla z vozidla odmontovat, je-li její běhoun opotřebený na minimální přípustnou hloubku podle legislativy EU, dále objeví-li se na ní trhliny, praskliny, vybouleniny nebo poškození od slunce, nebo pokud vykazuje známky špatné údržby, například podhuštění nebo přetěžování.