



VÝKLAD VYBRANÝCH POJMŮ V RÁMCI TESTOVÁNÍ PNEUMATIK

ABS brzdění:

Pracoviště: *asfaltová rovina – suchá, mokrá, kluzká*

Popis: **ABS** je zkratka z **Anti-lock Braking System**, což znamená protiblokovací brzdový systém. Systém zabráňuje zablokování kola při brzdění a tím ztrátě adheze mezi kolem a vozovkou, čímž umožňuje zachování stability, ovladatelnosti a říditelnosti vozidla v mezních situacích. Všechny testy probíhají vždy s vozidly s ABS a brzdí se z rychlosti 100 km/h.

ABS brzdění - zbytková rychlost:

Pracoviště: *asfaltová rovina – suchá, mokrá, kluzká*

Popis: Jedná se o rychlost vztaženou na bod zastavení vozidla na nejlepších pneumatikách v porovnání s vozidlem, které má v tomto bodě na hůře brzdících pneumatikách ještě určitou zbytkovou rychlost. Během testu se brzdí z rychlosti 100 km/h.

Aquaplaning – podélný:

Pracoviště: *vodní kanál na rovině*

Popis: Aquaplaning je jev, při kterém se vytvoří vrstva vody mezi pneumatikou a vozovkou, čímž dochází ke ztrátě přilnavosti a tím i k možnosti ovládat vozidlo. Dezén pneumatiky odvádí vodu z kontaktní plochy s vozovkou. Při určité rychlosti (v rozmezí 65 – 95 km/h v závislosti na typu pneumatiky) již vzorek není schopen vodu odvádět a proto se před pneumatikou vytvoří vodní klín, který kolo nadlehčí.

Test podélného aquaplaningu probíhá na rovině s levým kolem jedoucím ve vodě s výškou hladiny 8 mm a pravým kolem na suchém asfaltu. Vozidlo akceleruje a přístroje měří prokluz mezi levým a pravým poháněným kolem. Měří se rychlost, při níž prokluz přesáhne 15 %.



Aquaplaning – příčný:

Pracoviště: vodní kanál na kruhové dráze

Popis: Vozidlo krouží po okruhu a projíždí úsekem s vodní hladinou o výšce 6 mm. Řidič postupně zvyšuje nájezdovou rychlost (v rozsahu cca 65 – 95 km/h) a přístroje měří boční zrychlení, při kterém pneumatiky ztrácí schopnost přenést boční síly a vůz směřuje nedotáčivým smykem ven ze zatáčky.

Jízda po kruhové dráze (cornering):

Pracoviště: kruhová dráha s vnitřním průměrem 58 m

Popis: Vozidlo krouží po kruhové dráze s mokrým povrchem. Měří se čas, za který vůz tuto dráhu projede ve směru a proti směru hodinových ručiček. Výsledný čas je průměrem časů z obou jízd.

Handling (mokrý a suchý):

Pracoviště: Malý okruh s mokrým povrchem o délce 1,8 km a velký okruh se suchým povrchem o délce 3,8 km.

Popis: Malý okruh zahrnuje větší počet pomalých zatáček, velký okruh je stavěn na dosažení rychlostí kolem 160 km/h a skládá se z rovinek a 7 rychlých zatáček. Na okruzích zkušební řidiči testují ovladatelnost vozu na technické trati s mokrým nebo suchým povrchem. U pneumatik se posuzuje dosažený čas na kolo v porovnání s referenční pneumatikou, která dosáhla nejlepšího výsledku. Důležité je i subjektivní hodnocení odezvy vozu na řízení a jízdní stabilita vozu na suchu a mokru.

Hlučnost:

Pracoviště: Dvě dráhy pro měření hluku se speciálním standardizovaným povrchem

Popis: Dráhy jsou umístěny ve větší vzdálenosti od zbylých pracovišť pro minimalizování rušení měření okolitým hlukem. Motor, převodovka a pohon vozu je v průběhu testu hlukově odizolován. Na speciálně upraveném povrchu se měří vnější a vnitřní hladina hluku způsobená odvalováním pneumatik při rychlostech 50 a 80 km/h.



Akcelerace na sněhu s ASR:

Pracoviště: Trať pokrytá sněhem

Popis: ASR je zkratka z Anti-Slip Regulation, systém zabraňuje protáčení hnacích kol, a to ve všech rychlostech. Tím zajišťuje stabilitu a ovladatelnost při akceleraci.
Při testu akcelerace se měří vzdálenost, na které vůz zrychlí z klidu na rychlost 20 km/h.

Trakce na sněhu:

Pracoviště: Trať pokrytá sněhem

Popis: Test měří průměrnou hnací sílu v dekanewtonech na kole v rozmezí prokluzu kol 10 – 60 % na zasněženém povrchu.