

WRC
FIA WORLD RALLY
CHAMPIONSHIP



OFFICIAL TYRE SUPPLIER OF THE
FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP



TAKE CONTROL,
UNLEASH EMOTIONS.



OFFICIAL SUPPLIER OF WORLD JUNIOR RALLY CHAMPIONSHIP AND EUROPEAN JUNIOR RALLY CHAMPIONSHIP.

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

RA

Opona zaprojektowana tak aby zużywała się powoli i liniowo, szczególnie w części centralnej. Te wytyczne spowodowały, że opona ma dużą powierzchnię styku z nawierzchnią. Dodatkowo jest bardzo przewidywalna i długo zachowuje swoje właściwości.

Wewnętrzna część opony

Posiada szeroki kanał dzięki czemu trakcja jest zachowana nawet na wilgotnych i zabrudzonych nawierzchniach.



Sekcja centralna

Wąski kanał zaprojektowany z myślą o zredukowanym zużyciu oraz zachowaniu precyzji kierowania i szybkości reakcji.

Zewnętrzna część opony

Jest szeroka z ograniczoną ilością nacięć. Dzięki temu zwiększa stabilność w zakrętach i zapewnia maksymalną przyczepność.



Rozmiar	Wersja	Ø mm D	Szerokość całkowita mm C	Szerokość bieżnika mm C	Obwód opony	Szerokość obręczy			Warunki		
						7	-	7+	Mokre	Wilgotne	Suche
205/45R17	RA7+ RA7 RA5	625	203	195	1965	7	-	7+	7+	7	5

TEMPERATURA OPONY

Temperatury mierzone na bieżniku to najlepsza metoda doboru mieszanki opony oraz dostosowania ustawień zawieszenia takich jak zbieżność kół i ich pochylenie. Zalecamy mierzenie temperatury opony w trzech częściach opony: **wewnętrznej, środkowej i zewnętrznej**. Średnie temperatury powinny mieścić się w zakresach zalecanych w tabeli obok. Różnica między sekcją wewnętrzną a zewnętrzną **nie może być większa niż 20°C, a różnica temperatur między osiami nie może być większa niż 25°C**. Jeżeli temperatury odbiegają od zadanych przez producenta należy użyć innej mieszanki lub zmienić ustawienia geometrii samochodu.

CIŚNIENIE

Ciśnienie robocze zależy od rozmiaru opony i obciążeniu jakemu jest poddana. Waga pojazdu, typ samochodu oraz warunki w jakich jest używana mają wpływ na wyjściowe ustawienie. Im większa waga pojazdu, prędkości i przyspieszenia jakim jest poddawana opona tym większe powinno być ciśnienie robocze opony. W żadnym wypadku **nie należy używać opony przy ciśnieniu niższym niż 1.6 bara**. Używanie skrajnie niskiego ciśnienia może spowodować zbyt duże obciążenie dla karkasu opony lub w skrajnych przypadkach jej zeskokczenie z obręczy. **Ciśnienie rozgrzanej opony powinno znajdować się w granicach 2.2 - 2.5 bara**. Wyjściowe ciśnienie zależy od tego czy opona jest grzana w kocach przed wyjazdem na odcinek. Wstępnie nagrzewane opony mogą mieć ciśnienie trochę niższe niż te używane kiedy są zimne. Różnica będzie zależeć od typu koców, czasu ich użycia i warunków otoczenia.

	Mieszanka	Nawierzchnia	Warunki	Temperatura powietrza (°C)											Ciśnienie (bar)			
				Temperatura robocza(C°)											Ciśnienie zimnej opony na starcie	Ciśnienie ciepłej opony na końcu odcinka		
		Gładka	Średnia	Agresywna	Mokre	Wilgotne	Suche	-5	0	5	10	15	20	25	30	30+		
Miękka	RA7+	30°-70°															1.7	2.0-2.2
Średnia	RA7	50°-90°															1.6	2.0-2.3
Twarda	RA5	70°-130°															1.6	2.0-2.3

RW 1C

Opona została zaprojektowana specjalnie do jazdy na mokrym asfalcie i ma symetryczny kierunkowy wzór bieżnika składający się z trzech głębokich podłużnych rowków i poprzecznych rowków, które są rozmieszczone tak, aby zapewnić wydajne rozpraszanie wody w celu przeciwdziałania aquaplaningowi w najbardziej ekstremalnych warunkach.

Głębokie rowki

Świetnie odprowadzają wodę i zapobiegają aquaplaningowi. Zapewniają przyczepność w najbardziej wymagających warunkach.



Duża powierzchnia kontaktu

Bieżnik o full-empty ratio na poziomie 27,5% zachowuje zarazem minimalną masę regulaminową 9kg.



Rozmiar

205/45R17

Wersja

RW 1C

Ø
mm D

625

Szerokość
całkowita
mm C

202

Szerokość
bieżnika
mm C

197

Obwód
Opony

1980

Szerokość
obróczy

7

Warunki

Mokre Wilgotne Suche

9

7

-

TEMPERATURA OPONY

Temperatury mierzone na bieżniku to najlepsza metoda doboru mieszanki opony oraz dostosowania ustawień zawieszenia takich jak zbieżność kół i ich pochylenie. Zalecamy mierzenie temperatury opony w trzech częściach opony: **wewnętrznej, środkowej i zewnętrznej**. Średnie temperatury powinny mieścić się w zakresach zalecanych w tabeli obok. Różnica między sekcją wewnętrzną a zewnętrzną **nie może być większa niż 20°C, a różnica temperatur między osiami nie może być większa niż 25°C**. Jeżeli temperatury odbiegają od zadanych przez producenta należy użyć innej mieszanki lub zmienić ustawienia geometrii samochodu.

CIŚNIENIE

Ciśnienie robocze zależy od rozmiaru opony i obciążeniu jakiemu jest poddana. Waga pojazdu, typ samochodu oraz warunki w jakich jest używana mają wpływ na wyjściowe ustawienie. Im większa waga pojazdu, prędkości i przyspieszenia jakim jest poddawana opona tym większe powinno być ciśnienie robocze opony. W żadnym wypadku **nie należy używać opony przy ciśnieniu niższym niż 1.6 bara**. Używanie skrajnie niskiego ciśnienia może spowodować zbyt duże obciążenie dla karkasu opony lub w skrajnych przypadkach jej zeskoczenie z obręczy. **Ciśnienie rozgrzanej opony powinno znajdować się w granicach 2.2 - 2.5 bara**. Wyjściowe ciśnienie zależy od tego czy opona jest grzana w kocach przed wyjazdem na odcinek. Wstępnie nagrzewane opony mogą mieć ciśnienie trochę niższe niż te używane kiedy są zimne. Różnica będzie zależeć od typu koców, czasu ich użycia i warunków otoczenia.

Mieszanka		Nawierzchnia			Warunki			Temperatura powietrza (°C)							Ciśnienie (bar)				
		Temperatura robocza(°C)	Gładka	Średnia	Agresywna	Mokre	Wilgotne	Suche	-5	0	5	10	15	20	25	30	30+	Ciśnienie zimnej opony na starcie	Ciśnienie ciepłej opony na końcu odcinka
									Deszczowa	RW 1C	10°-50°								