

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

P ZERO 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		
							Mokre	Wilgotne	Suche
235/40R18	RA9 RA7+B RA7C RA5A	650	225	210	2035	8	-	9 7+	9 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 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)			
																Ciśnienie zimnej opony na starcie	Ciśnienie ciepłej opony na końcu odcinka		
		Temperatura robocza(°C)	Gładka	Średnia	Agresywna	Mokre	Wilgotne	Suche	-5	0	5	10	15	20	25	30	30+		
Bardzo miękka	RA9	20°-60°																1.8	2.0-2.2
Miękka	RA7+B	30°-70°																1.7	2.0-2.2
Średnia	RA7C	40°-90°																1.6	2.0-2.3
Twarda	RA5A	70°-130°																1.6	2.0-2.3

RWC

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

235/40R18

Wersja

RWC

Ø
mm D

650

Szerokość
całkowita
mm C

225

Szerokość
bieżnika
mm C

210

Obwód
Opony

2035

Szerokość
obróczy

8

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	RWC	10°-50°																1.6	2.0-2.2