

LÁTOGATÁS A PÁPAI PAPP VERSENY- ÉS TEREPGUMI GYÁRTÓNÁL

Fekete mágia

Lassan a harmadik generációssá válik a Papp család gumis tevékenysége, ami jó ideje már nem csak a gumiabroncsok javításából áll. Az autóversenyezés számtalan válfajában és a terepjárók között is jó hírek örvend a Papp gumi.



Az egész történet a manapság a műhelyt vivő Papp úr édesapjával kezdődött, aki a második világháborúban német hadifogságba került. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy a fogságban olyan műhelybe került, ahol az oldalkocsis BMW és Zündapp motorkerékpárok gumijait újították fel, vagyis a lekopott abroncs új felületet kapott, amivel már újra részt lehetett venni a közúti közlekedésben. Innen jött azután ötlet, hogy ezt meglehet csinálni a hazai viszonyok között is. Ez végül oda vezetett, hogy versenyzős, terepjárós körökben igen jól csengő név lett a Papp gumi. A földes, saras körpályán, csövéz, egyedi építésű járművekkel vívott autókrosszban szereztek nagy hírnevet a Pápai gyártott abroncsok. Terepjárós körökben is elismerően csettintenek a név hallatán, ez a terület két részre osztozik, a terepjárókkal versenyzőkre és az erdőben, mezőkön közlekedőkre. A gumik mintázatának, illetve minőségének fontosságát jól mutatja a következő eset, ami Pápa környékén történt meg. A vidéki földutakon közlekedő Trabantnak nagyon elege lett abból, hogy esős időszakokban alig tudott haladni, így megkérte Papp úrkat, hogy készítsenek neki a Trabi-ra valódi extrém terepgumit. A megrendelőnek bevált az új szerzemény, mivel a legmostohább körülmények között is mozgásképes volt a keletnémet „papírjaguár”. Végül annyira megirigyelték mások, hogy egyik reggel már téglákon állt a Trabi, a speciális gumikat keréktárcsától ellopták!

A Papp műhely kínálata tizenhárom fajta mintázatú terepabroncsból áll, ebből ki tudja választani mindenki, hogy mire van szüksége. Vásárlás előtt a vevő elmondja közlekedési szokásait, hogy hol, milyen anyagú területen közlekedik, versenyez, a műhelyben pedig elmondják, hogy az igényekhez milyen típusú gumit tudnak ajánlani. Előfordulnak irreális igények, mikor az az elvárás, hogy az aszfalton csendes legyen, mély sárban kiválóan működjön és persze a sziklák közötti araszoláskor is fantasztikus legyen. Ez az, ami nem működik még a gyári abroncsoknál sem. A Papp gumi a gyári terepgumikkal – ésszerű használat mellett – tartósságban felveszi a versenyt, míg árban általában jóval alattuk van. A megrendelésekről annyit, hogy az időjárás igen csak kihatás-



sal van a forgalomra. Csapadékosabbra fordult időjárásnál „izzanak” a telefonok, mert a kisteherautókkal, terepjárókkal mozdulni sem tudnak a sárban. Ekkor mindenki speciális terepgumira vágynak.

A gumiabroncsokon számok és jelek találhatók. A 195/65 R15 jelölésben a 195 a gumiabroncs szélességét mutatja mm-ben. Az utána következő szám a gumi futófelületének és az oldalfalának a százalékos arányát jelzi. (Minél nagyobb ez szám, annál vastagabb a gumi oldala.) Az R a gumi felépítésére utal, a legutolsó szám a gumibelső átmérőjét mutatja colban, vagy más néven hüvelykben. 1 col = 25,4 mm.

Az igazán nagy mozgás az 1980–90-es években volt, akkor a hazai autókrossz a fénykorát élte, valamint a terepjárós versenyek is a 1990-es években indultak el. Néhány esztendeje sajnos az itthoni megrendelések visszaestek a hobbi terepautósok számának csökkenése miatt, a fő bevételi vonalat a külföld jelenti, Ausztria, Románia, Németország és Hollandia terepjáróit vásárolják leginkább a pápai gumikat. A román piacon a mély sárú való, V alakú mintákkal ellátott (traktormintás) a kelendő. Érdekes, hogy az egyik fő megrendelő egy holland, homokfutókat gyártó vállalkozás. (A homokfutó, magyarul buggy, ejtsd bagi, a *Különbö dühbe jövünk* című filmben lévő kétüléses,





Miért szűrősek az új gumik? A Papp gumikon is megvan a szőr, ez a gyártástechnológiából adódik. Mikor az abroncs benne van a fém sütőformában és nyomás alatt van, akkor valahol el kell távoznia a felesleges guminak, levegőnek és a gázoknak. A fémformán elhelyezett furatokon (technikai furat) keresztül talál utat magának a felesleges levegő és az anyag, így keletkeznek a szűrők.

zömmel VW Bogár alapú vagy csővázás kocsi.)

Egyedi gumialkatrészek és abroncsok elkészítésében is jó a Papp műhely. Előbbiek elkészítéséhez a formát le kell gyártatni, így csináltak már 1930–40-es évekbeli Rolls-Royce motorját tartó alkatrészt is, a tulajdonos legnagyobb meglepetésére. A Rolls-Royce-os példa jól mutatja, hogy a ritka tömítések és más gumielemegek készítése is megoldható.

A vállalkozás három generáción át tartó fennmaradását az igen magas szakmai hozzáértés biztosítja. Ez még abból a korból nőtt ki, amikor még más volt a gumijavítók képessége, mint most. A második világháború után a cipőtalpalás, gumicsizma foltozás, a gumiabroncs és belsőjének a tényleges megjavításáig számtalan dolog beletartozott a tanulóok oktatásába. A korabeli mesterek profizmusáról annyit, hogy volt olyan, mikor a gumis megunta, hogy gyermeke a sokadik iskolatáskáját teszi tönkre, csinált neki gumitáskát, amely annyira jól bírta a strapát, hogy szánkoztak is rajta.

A mai képzés sajnos meg sem közelíti a régi szép idő-

Hogy érthető legyen a később leírt termelési folyamat, nézzünk néhány alapfogalmat. Az egész gumis történet a trópusokon kezdődött, mikor is a bennszülöttek a kaucsukfák nedvét használták rugalmas tárgyak készítésére és textilanyagok vízállóvá tételére. Ebből a nedvből, kén, korom és más anyagok hozzáadásával készül a különféle minőségű, keménységű gumi, amit természetesen a gumigyártásnál is felhasználnak. Charles Goodyear amerikai feltaláló 1834-ben kezdett el foglalkozni a gumival, és öt év múlva szabadalmaztatta a vulkanizálást. Ez az a folyamat, mikor a gumi tulajdonságait megváltoztatják különféle kémiai anyagokkal (pl. kén) és hő hatására kialakulnak a hétköznapi életben használt tárgyak. Az angolból átvett vulkanizálás és a vulkán szavunk is a római tűzistentől, Vulcanustól származik.

A Papp Gumi-2001 Kft.-nél a gumik felújítása mellett klasszikus gumiszerviz is működik. A hozzáértésnek pedig olyan előnyei is megvannak itt, ami máshol nem elérhető, ez pedig új vevőkört teremtett. Papp úr „szentélyében” történnek azok a

ket. Akkoriban nyoma sem volt a mai fogyasztói társadalomnak, a fogyasztási cikkek hosszú életűek voltak. Nem pár évre tervezték őket, nem használtak mesterséges avulást, mint manapság, hogy azután gazdaságtanul vagy ne lehessen javítani őket, és olcsóbb legyen újat venni. A gumis szakma nem csak abból állt anno, hogy lecserélni a kopott gumikat, a nyárit télire és néha elvégezni egy defektjavítást.



javítások, ahol közlekedésre alkalmassá válnak a kipúposodott oldalú, sérült oldalfalú gumik. Itt a sérülés belső része kap egy erős vászonbetétet és a külső részt jól kipróbált módszerrel megjavítják (vulkánizálják). Ez a profil azért fontos, mert a drága abroncsot nem mindig kell kidobni, hanem a javítás után biztonságosan használható.

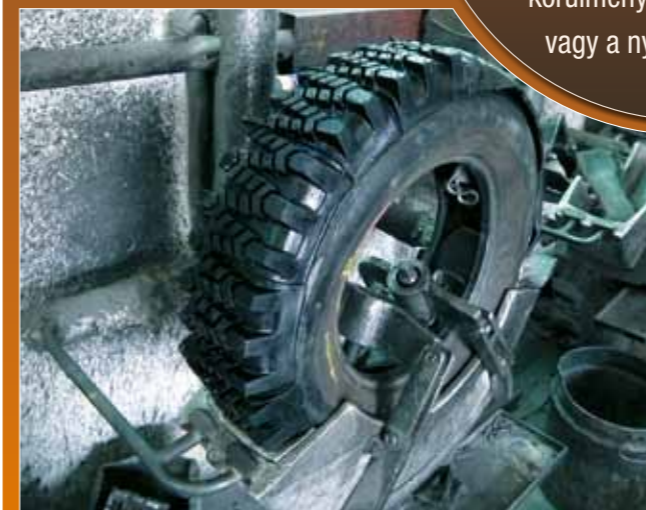
A verseny- és terepgumik készítésének két kiinduló pontja van, egyik az abroncsra rákerülő anyag, a másik az alapot adó gumi előkészítése. Az alapanyag Budapestről érkezik, 8–10 mm vastag, szőnyegszerű gumitábla formájában, ami azután az előkészítőben válik használhatóvá. Első lépésben kisebb darabokra vágják, majd belekerül a malomiparban is használt őrlőbe (bemenő hengerek). Ez két fémhengert jelent, ami egymástól centis távolságra forog. Az ide bekerülő kisebb-nagyobb gumidarabokhoz közben kén és különféle vegyszereket adnak hozzá. A „boszorkánykonyha” azért fontos, mert ezekkel a hozzáadott anyagokkal lehet testre szabni a gumit, hogy

A nyári abroncs kiválóan működik forró aszfalton és vizes felületen, kifejezetten ilyen körülményekre tervezték. A négyévszakos gumi minden évszakban használható, de tapadása és más tulajdonságai nem annyira jók, mint az adott körülményekre tervezett téli vagy a nyári abroncsoké.

milyen legyen a kopásállósága, rugalmassága, és pl. hogy olajálló legyen.

Az elkészült darabok átkerülnek a kihúzó hengerekbe, ahol ugyan úgy a lassan forgó hengerek között melegedve elnyeri a végleges formáját. Innen egy fém burkolatú asztra kerül a puha, gumicukor állagú alapanyag, amiből késsel eltávolítják az esetleg benne maradt szilárd anyagokat, amik kisebb púpok formájában észlelhetők. A másik előkészítésen a használt gumik mennek keresztül.

A használt abroncs bekerül egy olyan gépbe, amin többféle méretű gumit tudnak villámgyorsan felfújatni és megforgatni, miközben az egyik alkalmazott ellenőrzi, hogy van-e rajta repedés, mennyire van előregedve az oldala, defektes-e, ezen felül szemrevételezi az egész abroncsot. Ha jó a gumi, akkor ezt jelöli rajta. Utána tüskés forgó hengerrel dörzsölik le róla a mintázat nagy részét. Ha a gumi eredetileg is durva mintázatú, akkor egy speciális eszközzel először pör-





Személyautó
gumiabroncsokból három
fő fajta létezik, a téli, nyári és a
négyévszakos gumi. A téli abroncsokat
hét fok alatti hőmérsékletre tervezték és egész
más a víz, a hó és a latyak elvezető-képessége,
mint a nyárinak. Jelölése M+S, ami az angol
sár és hó szavakból ered. Jelként szokott lenni
rajta hópehely is. Nyáron nem érdemes
használni a téli gumit, mert jóval
hamarabb elkopik, mint
a nyári kivitel.

getés közben lehántják a jobban
kiálló részeket, majd utána jön
a forgó tüskehenger. Ezt követően
hagyományos köszörűvel
a széleket lecsiszolják. Innen
a munkaasztalra kerül a gumi.
A nyers gumi kiválóan oldódik
tisztá benzinben, így ezzel
az oldattal bekenik a simábbá tett
gumit és pihenni hagyják 1,5 órát.
Ezt követően egy igen vékony gumi
alapréteget tesznek a tapadóssá vált felületre,
majd erre kerül rá három rétegben az, amit az
alapanyag-előkészítő megcsinált. A gumi szélére jön
azután még egy réteg gumi. Az így elkészített
abroncs távolról teljesen úgy néz ki, mint a
versenyzésben használt, minta nélküli (slick) gumi.

Ez után kerül sor a vulkanizálásra. A Papp
műhelyben 13 darab olyan vulkanizáló gép van,
amelyben a mintá-

zat születik. Nagynyomású gőz
gondoskodik a 160 fok körüli
hőmérsékletéről, a nyomást a
készülő abroncs belsejébe tett,
homokkal töltött, óriás virsli-
nek kinéző gumibelső, a ráfek-
tetett fémlap és a lecsavarozás
biztosítja. A nyomás mértéke
150–200 bar. (Viszonyításképpen
az átlagos autókerekben lévő nyomás
úgy 2–2,5 bar körüli.)

A minta úgy születik, hogy a gumi külső
része benyomódik egy alumíniumból készült for-
mába, ahol megkezdődik a vulkanizálás, ami hideg gépen
egy órát, bemelegedetten 45 percet vesz igénybe. Ezután
fordítanak a gumit, és a másik oldalára kerül rá a minta.
Az így elkészített abroncs ezek után a következő állomásra
kerül, ahol a két forma között kijött felesleget borotvaéles
késsel levágják. Az utolsó lépésként gumiodattal „átfestik”
az abroncs oldalát, hogy még jobban nézzen ki. Egy abroncs
elkészülési ideje körülbelül négy óra. Az üzemben dobozokba
rakva pihennek a különböző mintázatot biztosító formák, ha
valami új mintát vagy gumialkatrészt kell csinálni, akkor az
első lépés, hogy vasas szakmában dolgozóval el kell készíttet-
ni a formát, ezután indulhat a termelés.

Benedek Attila

Elérhetőség: Papp Gumi-2001 Kft.
8500 Pápa, Jókai Mór utca 62.
Tel.: +36-89/313-882
www.papp-gumi.hu



Fókuszában a villamos biztonságtechnika,
érintésvédelem, a mobil távközlés műszaki
ellenőrzési feladatainak ellátása áll.

VERDI-COM KFT.

Szolgáltatásaink:

- ✓ Építési műszaki ellenőrzés.
- ✓ Érintésvédelmi szabványossági felülvizsgálat a 22/2005.(XII.21.) FMM rendelet, 14/2004.(IV.19.) FMM rendelet értelmében.
- ✓ Villámvédelem szabványossági felülvizsgálata a „9/2008 (II.22.) ÖTM rendelet az OTSZ kiadásáról” alapján.
- ✓ Erősáramú villamos berendezések időszakos felülvizsgálata a „9/2008 (II.22.) ÖTM rendelet az OTSZ kiadásáról” alapján.
- ✓ Kéziszerszámok éves felülvizsgálata a 22/2005.(XII.21.) FMM rendelet, 14/2004.(IV.19.) FMM rendelet értelmében.
- ✓ Ipari alpin tevékenység.

Verdi-Com Kft. • Veresegyház, Szent Korona utca 30.
Gárdonyi, Lóránt Péter utca 25. • Tel.: 20/343-6899 • 20/333-1936
verdicom.hu@gmail.com • www.verdicom.hu



El-tech Kft. | 1101 Budapest, Korponai u. 1/a | Tel/fax: (1) 260-5500 | Email: fenymasolo@eltech.hu



Develop, Samsung, Konica
Minolta, Ricoh fénymásológépek,
nyomtatók szervizelése,
bérbeadása, illetve festékkazetták
töltése az El-tech Kft-nél!

Felújított
készülékek

COPY,
PRINT,
SCAN,
FAX



Samsung és Develop nyomtatók
és multifunkciós készülékek
márkaszervizeként **garanciális és
garancián túli javítással is**
állunk ügyfeleink rendelkezésére,
helyszíni kiszállással is.

SAMSUNG

Szerviz,
Kellék,
Festék
kazetta
töltés



ELtech

El-tech Kft.
1101 Bp., Korponai u. 1/A
Tel.: (1) 260 5500
www.eltech.hu



Multifunkciós
készülékek

Cégünk alapelve a megrendelők
gyors és hatékony kiszolgálása.

Szolgáltatásaink biztosítéka a 2005-től
folyamatosan üzemelő ISO9001
minőségbiztosítási rendszer.