



TISKOVÁ ZPRÁVA

Letní vedra dávají pneumatikám zabrat. Rozpálený asfalt může mít i dvojnásobnou teplotu oproti okolnímu vzduchu

Praha, 9. července 2026 – Léto přináší nejen vyšší teploty vzduchu, ale také výrazně vyšší teploty povrchu silnic. Zatímco venkovní teplota může dosahovat kolem 30 °C, povrch asfaltu se na přímém slunci může zahřát až na 60 °C. V extrémních případech tmavé asfaltové povrchy dosáhnout dokonce 80 °C. Právě rozpálený povrch vozovky představuje pro pneumatiky jednu z nejnáročnějších provozních podmínek během roku. Klimatické změny vyžadují směsi, které dokážou odolávat vysokým teplotám, aniž by ztratily své jízdní vlastnosti. Situaci navíc dále komplikují stále přísnější předpisy zaměřené na snižování emisí a spotřeby paliva.

Podle společnosti Pirelli je teplota hlavním faktorem, který způsobuje změny tlaku v pneumatikách. Jak se vzduch uvnitř pneumatik zahřívá, jeho objem se zvětšuje a tlak přirozeně roste. To znamená, že během horkých letních dnů může být tlak v pneumatikách vyšší, než předepisuje výrobce vozidla, pokud nebyl správně zkontrolován.

Změny tlaku jsou přirozenou součástí střídání ročních období. Zatímco v zimě tlak v pneumatikách obvykle klesá, na jaře a v létě se zvyšuje v důsledku rozpínání ohřátého vzduchu. I proto výrobce doporučuje kontrolovat tlak pravidelně a nespolehat na hodnoty naměřené před několika měsíci. Navíc nesprávný tlak může ovlivnit nejen životnost pneumatik, ale také jízdní komfort a přilnavost. „*Příliš vysoký tlak, způsobený vysokou teplotou nebo nesprávným dohuštěním, může vést k nerovnoměrnému opotřebení běhounu, nižší přilnavosti a horším jízdními vlastnostem,*“ upřesňuje důsledky Zdeněk Vacl, marketingový ředitel společnosti Pirelli pro Česko a Slovensko.

Nejčastější chybou řidičů během léta je kontrola nebo úprava tlaku ihned po jízdě. Zahřáté pneumatiky mají vyšší tlak, který neodpovídá doporučeným hodnotám pro studenou pneumatiku. „*Doporučuji měřit tlak až ve chvíli, kdy jsou pneumatiky studené, tedy po minimálně dvou hodinách stání nebo po jízdě kratší než tři kilometry nízkou rychlostí. Pokud je nutné tlak upravit během cesty, je vhodné přidat maximálně 0,3 baru oproti hodnotě předepsané pro studenou pneumatiku a po vychladnutí pneumatik tlak znovu zkontrolovat,*“ upřesňuje Vacl.

Vývoj směsi jako klíčový směr inovací

Technologie výroby moderních pneumatik se v posledních letech výrazně posouvá směrem k materiálovým inovacím, kde zásadní roli hraje složení běhounové směsi. Ta už není chápána jako statický prvek, ale jako technologicky navržený systém, který dokáže reagovat na změny teploty a jízdních podmínek. Cílem je udržet co nejvyšší výkon v širokém spektru situací, od chladnějších ranních teplot až po extrémně rozpálený letní asfalt.

„*Dnešní trh požaduje pneumatiky s delší životností, nižší spotřebou paliva a nízkým valivým odporem,*“ vysvětluje testovací jezdec společnosti Pirelli Eros Fumagalli a dodává: „*Z chemického hlediska nás to vede k vývoji ‚chladnějších‘ směsí. Současně ale rostou teploty a asfalt je stále náročnější. Pokud vytvoříte pneumatiku, která vydrží 60 000 kilometrů, ale nezvládne vysoké teploty, je to k ničemu.*“

V rámci vývoje letních pneumatik se stále více pracuje s konceptem adaptivity, kdy směs i konstrukce pneumatiky spolupracují na optimalizaci kontaktu s vozovkou. Důraz je kladen na rovnováhu mezi přilnavostí na suchém i mokřím povrchu, valivým odporem a rovnoměrným opotřebením. Současně se využívají



pokročilé simulační nástroje, které testují chování materiálů a konstrukčních řešení ještě před výrobou fyzických prototypů.

„Vyrobit pneumatiku, která bude mimořádně rychlá na Nürburgringu, není složité. Stačí použít velmi výkonnou směs. Problém je, že pak překročí limity pro opotřebení a valivý odpor a takový produkt by ani nezískal homologaci,“ upřesňuje Vacl. Vývoj se proto stává otázkou hledání rovnováhy mezi přilnavostí, životností, spotřebou a bezpečností. Všechny tyto vlastnosti musí být v souladu.

Výsledkem tohoto přístupu je generace pneumatik, které dokážou udržet stabilní výkon i při výrazných teplotách a zatížení. Klíčovým faktorem je schopnost směsi přizpůsobit se prostředí tak, aby byla zachována bezpečnost, efektivita i dlouhá životnost. Tento posun ve vývoji odráží širší trend v automobilovém průmyslu, kde se pneumatiky stávají aktivním prvkem celkového výkonu vozidla. *„Letní pneumatika není pouze kombinací směsi a dezénu – je výsledkem dlouhodobého vývoje, zkušeností z motorsportu a práce testovacích jezdců, kteří dávají každému modelu jeho specifické jízdní vlastnosti,“* dodává Zdeněk Vacl.

O společnosti Pirelli:

Pirelli, založená roku 1872, je předním světovým výrobcem pneumatik. Specializuje se na spotřební pneumatiky pro automobily, motocykly a jízdní kola včetně souvisejících služeb. S vyspělou technologií a více než 3 900 homologacemi od předních automobilových výrobců se Pirelli etablovala jako lídr v segmentu high-value pneumatik. S více než stoletou historií v motorsportu je Pirelli zapojena do více než 350 soutěží. Je „spolusponzorem“ týmu Luna Rossa Prada Pirelli, globálním partnerem FC Internazionale a podporuje zimní sporty a dobrodružství navigátora Ambrogia Beccaria. Kromě toho Pirelli vydává kalendář zachycující společenské změny, provozuje umělecký prostor Pirelli HangarBicocca a prostřednictvím své nadace se stará o kulturní dědictví společnosti. Pirelli je oceněna za svůj závazek k udržitelnosti a zařazena do významných indexů, včetně Dow Jones World a Europe Sustainability.

Kontakt pro média:

Lucia van Middendorp

lucia@abbba.cz

+420 731 552 116

Žaneta Filipková

zaneta.filipkova@abbba.cz

+420 722 921 361