

Prawdy i mity na temat sezonowej wymiany opon

data aktualizacji: 2012.12.07



Jeśli za oknem pojawia się pierwszy śnieg, temperatury spadają w okolice 0°C, a nasz samochód ciągle jeździ na letnich lub uniwersalnych oponach, czas już najwyższy poznać kilka podstawowych faktów na temat ogumienia kół.

W telewizji, prasie i Internecie możemy się zetknąć z wieloma teoriami na temat wymiany opon. W większości to niestety tylko mity, mające niewiele wspólnego z rzeczywistością, dlatego nie warto brać ich pod uwagę w tak ważnej kwestii, jaką jest bezpieczeństwo jazdy. Z najpopularniejszymi z tych mitów dziś się rozprawimy.

Mit nr 1: Wcale nie trzeba wymieniać opon na zimę. Wystarczy założyć tzw. uniwersalne ogumienie i jeździć na nim przez cały rok.

Jak jest naprawdę?

Wymiana opon na zimowe to konieczność w naszej strefie klimatycznej. Opony uniwersalne są tak pomyślane, by mogły połączyć wszystkie istotne właściwości opon letnich i zimowych. Ze względu jednak na zbyt duże zróżnicowanie warunków pogodowych, optymalne połączenie zalet obu typów jest niemożliwe. Ogumienie zimowe wymaga bardzo specyficznych parametrów. Dzięki specjalnie dobranej rzeźbie i składnikom bieżnika, zimówki lepiej sprawdzają się na śniegu, lodzie i błocie pośniegowym niż opony uniwersalne czy letnie. Specjalnie dobrane elementy, takie jak krzemionka, zapewniają gumie dużą elastyczność w zimie. W konstrukcji opon zimowych wzięto również pod

uwagę dobrą przyczepność na wilgotnej i zimnej powierzchni, co jest znacznie ważniejsze niż opory toczenia, szczególnie uwzględniane w parametrach opon letnich.

Cała konstrukcja opon na zimę skupia się na efektywnym odprowadzaniu wilgoci o różnej konsystencji w niskich temperaturach oraz na wspomaganiu przyczepności podczas manewrów przy niesprzyjających, zimowych czynnikach pogodowych.

Ani opony letnie, ani uniwersalne nie zapewniają takiego poziomu bezpieczeństwa podczas jazdy po śniegu, jak zimówki. Wymiana opon na najlepiej dopasowane do warunków pogodowych jest niezbędna.

Mit nr 2: Z wymianą opon najlepiej poczekać do pierwszego śniegu.

Jak jest naprawdę?

Pierwszy śnieg oznacza, że już się spóźniliśmy. Nie chodzi tylko o to, że inni też czekali na ostatnią chwilę, a teraz są kolejki w serwisach samochodowych. Specjaliści są zgodni co do tego, że wymiana opon jest konieczna w momencie, gdy temperatura spadnie do 7°C. Śnieg pojawia się dużo później, tymczasem to jest granica, przy której parametry jezdne naszych opon znacznie się obniżają. W takich warunkach letnie ogumienie nie zapewnia już bezpiecznej jazdy. Dodatkowo należy wziąć pod uwagę fakt, że nowe opony trzeba dotrzeć, a na to potrzeba ok. 300 km, czyli warto się tym zainteresować na długo przed nadejściem prawdziwej zimy.



Mit nr 3: Na zimę koniecznie trzeba zakładać opony węższe od używanych w porze letniej.

Jak jest naprawdę?

To zależy od tego, na jakim terenie będziemy tych zimówek używać. Odchodzi się już od zakładania węższych opon, z wyjątkiem samochodów używanych na bardzo ośnieżonych trasach, z dala od dużych aglomeracji miejskich. Zdaniem fachowców w takich warunkach węższe opony lepiej się sprawdzają ponieważ, dzięki dużemu naciskowi na nawierzchnię, łatwiej zagłębiają się w śnieg, ugniatając go przy tym i usprawniając jazdę. W warunkach miejskich, gdzie pojazdy nie stykają się tak często ze śniegiem, co z lodem i błotem, mechanizm ten nie ma zastosowania. Węższe opony wydłużają hamowanie i zmniejszają przyczepność podczas manewrów na śliskiej nawierzchni. Dlatego w większości przypadków powinno się zakładać na zimę opony o szerokości zalecanej przez producentów, czyli najczęściej takiej samej jak latem.

Mit nr 4: Każdy rodzaj bieżnika nadaje się na zimę.

Jak jest naprawdę?

Niestety, nie każdy bieżnik zapewnia nam taki sam stopień bezpieczeństwa i musimy być bardzo uważni dobierając go do kapryśnych warunków zimowych. Na rynku dostępnych jest kilkaset modeli opon, ale ich bieżniki można podzielić na 3 główne rodzaje: symetryczne, kierunkowe i asymetryczne. Symetryczny bieżnik to taki o identycznej budowie strony lewej i prawej, a wyposażone w niego opony można montować na koła w dowolnej kombinacji. Jest to najprostszy model bieżnika, nie polecany do opon zimowych ze względu na niewielką skuteczność w odprowadzaniu wilgoci.

Kierunkowy wzór bieżnika posiada określony kierunek toczenia opony, a jego kształt porównać można do litery V. Taka budowa zapewnia skuteczne odprowadzanie wilgoci i błota oraz zapobiega

ślizganiu się kół na wilgotnej lub zamrożonej nawierzchni. Bieżniki kierunkowe polecane są zarówno do letnich jak i zimowych opon.

Coraz popularniejsze stają się opony o bieżniku asymetrycznym, w którym prawa strona różni się od lewej, a producent dodatkowo określa, która powinna znaleźć się na zewnątrz. Mocniejsza strona zewnętrzna takiej opony to większa przyczepność na zakrętach. Część wewnętrzna, z większą liczbą lameli, zapewnia lepsze odprowadzanie wody i większe bezpieczeństwo przy gwałtowniejszych manewrach na drodze. Bieżnik asymetryczny daje także cichszą i bardziej ekonomiczną jazdę. Opony z tym rodzajem bieżnika są dobre na zimę, zwłaszcza na długie trasy poza miastem, ponieważ dobrze się sprawdzają w trudnych warunkach.

Mit nr 5: Bardziej opłaca się kupować opony używane niż nowe.

Jak jest naprawdę?

Zakup używanych opon to ryzyko, którego nie warto podejmować, ponieważ może nas drogo kosztować. Oczywiście perspektywa niskiej ceny (od 30% do nawet 80% taniej niż nowe) może być bardzo kusząca. Opony używane można kupić już za 50 zł za sztukę, podczas gdy za nowe trzeba dać co najmniej 160 zł. Cóż z tego, kiedy kupując używane ogumienie zazwyczaj nie mamy szans, by dowiedzieć się czegokolwiek o warunkach ich przechowywania, ciśnieniu czy wyważeniu kół, na których się znajdowały. A przecież wszystko to ma ogromne znaczenie dla ich stanu. Dlatego też dla bezpieczeństwa najlepiej przed takim zakupem zasięgnąć porady fachowca, a to przecież też kosztuje, więc okazać się może, że wcale nie będzie taniej. Nowe opony zimowe, których bieżniki nie straciły swych właściwości posiadają bezpieczne parametry hamowania i przyczepności. Są też na gwarancji i zapewniają przynajmniej dwusezonową, bezpieczną jazdę, czego nie da się powiedzieć o oponach z drugiej ręki. Na bezpieczeństwie nie warto oszczędzać.

Źródło: [Auto Centrum Baranowski](#)

Źródło: