

Profesjoniści o oponach na zimę: jak o nie dbać i kiedy wymieniać?

data aktualizacji: 2013.11.20



Co najmniej 20 opon zabiera na każdy trening na torze kierowca wyścigowy. Są to zwykle 3

komplety na nawierzchnię suchą i 2 na moką. Po dwóch godzinach jazdy 3 komplety nadają się tylko do wyrzucenia. - Opony są jak buty - mówi Maciej Dreszer, młody kierowca wyścigowy. - Jeśli dbamy o zdrowie i bezpieczeństwo, powinniśmy w odpowiednim czasie wymieniać je na nowe.

Jesienno-zimowy sezon drogowy co roku stawia polskich kierowców przed dylematem: czy powinienem w ogóle wymienić opony, a jeśli tak, to na nowe, czy może używane? Polskie prawo nie nakłada na kierowców obowiązku takiej wymiany, więc często silniejsza od zdrowego rozsądku jest „taniaść”. Profesjonaliści nie mają jednak wątpliwości: na oponach sezonowych pojedziemy bezpieczniej i... taniej.

- Żeby tak było, powinniśmy zadbać o odpowiednie użytkowanie i przechowywanie opon. Kluczową rolę w bezpieczeństwie i żywotności opon odgrywa ciśnienie - mówi Maciej Dreszer.



Wyścigowy „poligon” opon

Wyścig na torze różni się oczywiście od codziennego użytkowania samochodu, jest to jednak doskonały poligon doświadczalny, szczególnie dla opon. Przy ekstremalnych prędkościach, przyspieszeniach i temperaturach można jak na dłoni zaobserwować, jak się zużywają i jakie są ich mocne i słabe punkty.

Każdy kierowca dostaje na starcie identyczne opony od producentów. Jeśli więc samochody mają identycznie wyregulowane ciśnienie, to różnica w szybkości przejazdów poszczególnych zawodników mieści się w setnych sekundy. Jeśli jednak któreś z aut będzie miało nieco inne, źle ustawione ciśnienie, to jego czas może już być gorszy o kilka sekund. Maciej Dreszer opowiada o przypadku, kiedy podobną różnicę spowodowało nie ciśnienie, ale wiek opon.

- Na jednym z przejazdów kwalifikacyjnych pojawiły się spore, kilkusekundowe różnice w przejazdach, mimo że wszyscy mieli takie same opony i ciśnienia. Doszliśmy do wniosku, że kilku kierowców, którzy pojechali szybciej, startowało na znacznie „świeższych” gumach lub ich producent zastosował w nich inną mieszankę - opowiada Maciej Dreszer.

Zatem im bardziej opona będzie „przeleżana”, tym bardziej będzie utleniać się guma, a tym samym - zmniejszać jej przyczepność. Informację o wieku można sprawdzić na boku opony. Rozpoczyna się od liter DOT (ang. Department Of Transportation). Cztery ostatnie cyfry numeru DOT oznaczają kolejne tygodnie i rok produkcji opony. Np. 3409 oznacza oponę wyprodukowaną w 34 tygodniu 2009 roku. Ekspert sugeruje zakup opon nie starszych niż dwa lata.



Wiesz na czym jedziesz?

Rozważając wymianę opon bierzemy zwykle pod uwagę dwa kryteria - bezpieczeństwo i koszty. I słusznie!

- Optymalne bezpieczeństwo zimą zapewniają tylko nowe opony zimowe. Poza rzeźbą bieżnika i składem gumowej mieszanki, kluczowa jest głębokość bieżnika. Nowy bieżnik ma głębokość ok. 8-10 mm, co pozwala nam przejechać na oponie co najmniej 2, a przy rozsądnej eksploatacji nawet pełne 3 sezony zimowe - mówi Rafał Kurek, kierownik serwisu oponiarskiego Deltahelp z Tarnowa.

Nasze opony w drugim i trzecim sezonie są już oponami używanymi, ale są nadal bezpieczne. Tracą

powoli swoje właściwości jezdne, głównie z powodu stopniowego spłycenia bieżnika i tzw. utleniania i utwardzania się mieszanki gumowej, z której wykonano opony. Jednak w drugim i trzecim sezonie użytkowania są to nadal NASZE opony. Znamy całą historię ich użytkowania, podobnie jak naszych butów. Wiemy gdzie i jak były przechowywane latem, pamiętamy jak były eksploatowane, czy woziliśmy ciężkie ładunki, jak dbaliśmy o wysokość ciśnienia, mamy pewność, że NASZE opony nie uczestniczyły w poważnym wypadku samochodowym (ich wewnętrzna struktura nie została uszkodzona). Czy możemy to samo powiedzieć o „używkach” ze składu opon?

Wystarczy odpowiedzieć sobie na pytanie: czy ktoś pozbywa się dobrych opon używanych? Nawet bogaty Niemiec czy Francuz liczy się przecież z wydatkami.

- Radzę sprawdzić rok produkcji oraz czy ma oznaczenie opony zimowej (tzw. śnieżynka), a nie tylko M+S (ang. Mud and Snow), które stosuje się na oponach całorocznych. Żeby mieć pewność co do jakości opony, warto poprosić dobrego wulkanizatora o ocenę jej wewnętrznej struktury. Można to zrobić tylko na wysokiej jakości wagażarce – mówi Rafał Kurek.

Pamiętajmy też, że opona z bieżnikiem o głębokości poniżej 5 mm traci powoli należyte właściwości jezdne. Taka opona, przy ograniczonym zaufaniu do jej właściwości, może posłużyć jedynie jeden sezon zimowy.

Co ważne, w razie wypadku firmy ubezpieczeniowe oceniają stan, rodzaj i jakość opon, bo może to wpłynąć na obniżenie lub wstrzymanie wypłaty ubezpieczenia. Także to jest więc ekonomicznym uzasadnieniem zakupu nowych opon.

- Zakup nowych opon to wydatek raz na trzy lata, na pewno duży, ale wcale nie musimy kupować opon najdroższych. Nawet najtańsze nowe opony zimowe są lepszym rozwiązaniem od używanych. Większość producentów stosuje zaawansowane technologie oraz bardzo zbliżone materiały – mówi kierownik serwisu Deltahelp. - Co prawda producenci promują wymyślne rodzaje bieżników, lecz przy normalnej, a nie wyczynowej jeździe kształt bieżnika nie wpłynie zasadniczo na nasze bezpieczeństwo, a co najwyżej obniży poziom szumów i może nieznacznie ilość zużywanego paliwa.

Przy przemyślanym zakupie koszt nowych opon zimowych powinien okazać się niewiele wyższy niż używanych.



Ciśnienie ma znaczenie

Zdaniem ekspertów ponad połowa Polaków jeździ na oponach z nieprawidłowym ciśnieniem. Rzadko sprawdzamy ciśnienie, bo jesteśmy zabiegani, albo nie wiemy, że jest to ważne. A jest, i to bardzo – nieprawidłowy poziom ciśnienia w oponach wydłuża drogę hamowania, wpływa na szybsze zużycie bieżnika i powoduje wzrost oporów toczenia, co prowadzi do wzrostu spalania nawet do 10 proc.

- Niskie ciśnienie zwiększa też wielokrotnie ryzyko eksplozji opony, ponieważ następuje zmienne, nieprawidłowe rozłożenie nacisku osi pojazdu na podłoże oraz zmienia się powierzchnia styku opony z nawierzchnią. Oponę o zbyt niskim ciśnieniu po prostu rozwalcowujemy. Jej struktura wewnętrzna ulega uszkodzeniu, a konsekwencją tego może być wybuch – wyjaśnia Rafał Kurek.

Maciej Dreszer dodaje, że startując w wyścigach samochodowych miał okazję przekonać się o tym, jak niebezpieczne jest zbyt niskie ciśnienie w oponach.

- Często kierowcy wyścigowi poszukują sposobów na zwycięstwo na torze. Kluczem do zwycięstwa w pucharowych wyścigach jednakowych aut jest właśnie ciśnienie w oponach – opowiada Maciej

Dreszer. - *Kilku zawodników eksperymentowało niedawno na torze Hungaroring z bardzo niskimi ciśnieniami. Po prostu nie dojechali do mety. Wcześniej czy później następowało uszkodzenie struktury opony i jej eksplozja.*

Jak prawidłowo kontrolować ciśnienie w oponach? Pomiaru i regulacji najlepiej dokonuje się nie na zimnej oponie, ale lekko rozgrzanej, np. po przejechaniu 2-4 km przy niewielkiej prędkości. Najczęściej w normalnych warunkach drogowych zalecane w oponach zimowych ciśnienie wynosi 2,0 do 2,2 bara. Ciśnienie homologowane przez producenta danego auta znajdziemy najczęściej na klapce wlewu paliwa, progu, słupku, drzwiach kierowcy lub w schowku deski rozdzielczej. W zimie świadomie powinniśmy to zalecane ciśnienie zwiększyć o 0,2 bara. To nasza gwarancja na wypadek większych mrozów bądź różnic temperatur dobowych ze względu na fronty atmosferyczne.

Garaż dla opony

Zdaniem ekspertów na przedłużenie żywotności opony sezonowej wpływa nie tylko sposób jej użytkowania, ale też przechowywania. Choć w Polsce z roku na rok rośnie sieć przechowywalni, to polscy kierowcy wciąż podchodzą do nich dość sceptycznie. Główne przyczyny to koszty, brak zaufania do zakładów oponiarskich, które tę usługę oferują, np. kierowcy nie mają pewności, czy dana firma będzie funkcjonować przez kolejny rok, czy np. w kolejnym sezonie nie podniesie opłat za wymianę opon.

Okazuje się jednak, że jeśli znajdziemy zaufaną i dobrej jakości przechowalnię opon, oszczędzimy sobie nie tylko kłopotów związanych z wożeniem i magazynowaniem, ale też przedłużymy żywotność naszych opon.

Co zatem powinna oferować dobra przechowalnia? Po pierwsze odpowiednie warunki: stałą temperaturę rzędu kilkunastu stopni C – zarówno zimą jak i latem, oraz przewiewne worki na opony, dzięki czemu guma opon nie będzie się utleniać. W magazynie nie powinno być także światła dziennego, a opona przed umieszczeniem w przechowalni powinna też zostać umyta w automacie i wysuszona. Jeśli zostawimy na oponie tłuszcz (oleje, ropa zbierana z jezdni), czy też w miejscu przechowywania będzie wilgotno, mieszanka gumy ulegnie degradacji, będzie się utwardzała i utleniała.

Na Zachodzie dealerzy samochodów i firmy wymieniające opony odsyłają je do dużych, dedykowanych centrów logistycznych. W Polsce usługę często oferują małe warsztaty wulkanizacyjne, które nie zawsze mogą zapewnić warunki odpowiednie do przechowywania opon.

- *My zaobserwowaliśmy dwa ciekawe fakty. Po pierwsze 100 proc. klientów, którzy raz zostawili opony na przechowanie, zostawiają je po raz kolejny. Po drugie, z przechowalni chętnie korzystają kobiety, w naszym przypadku to aż 30 proc. klientów – mówi Rafał Kurek.*



ZAWODOWCY O OPONACH

Jak opona wpływa na drogę hamowania?

Arkadiusz Kocemba, kierowca Oponeo Motorsport:

O tym, że jazda w zimie na letnich oponach jest niekomfortowa i wręcz niebezpieczna, wiemy wszyscy. W mieście jeździmy z prędkościami około 45-55 km/h. Przy ujemnych temperaturach, gdy na jezdni znajduje się choćby odrobina śniegu, droga hamowania na „zimówkach” staje się o połowę krótsza.

Potwierdzają to opublikowane niedawno przez serwis Oponeo.pl testy opon, jakie przeprowadził Automobilklub Auto Club Europa (ACE) oraz niemieckie stowarzyszenie nadzoru technicznego GTÜ. Wynika z nich, że droga hamowania na śniegu z prędkości 50 km/h na oponie zimowej wyniosła 17,6 m, na całorocznej 20 m, zimowej odnawianej 20,5 m, a na letniej aż 46,6 m.

Jak opona wpływa na styl jazdy?

Maciej Dreszer, kierowca wyścigowy:

Z własnych obserwacji wiem, że auta na letnich oponach mają w zimie kłopoty nie tylko z hamowaniem, ale z ruszaniem na skrzyżowaniach, ze startem na światłach pod górkę, itp. Oprócz dramatycznego obniżenia przyczepności pojawia się pogorszona sterowność autem, „pływanie” w zakrętach, znoszenie na boki podczas hamowania. Wszystko to powoduje, że w zimie przejechanie tego samego odcinka drogi na letnich oponach jest o wiele bardziej niebezpieczne i zabiera więcej czasu: więcej manewrujemy gazem, wcześniej zaczynamy hamowanie, czasem z konieczności zmieniamy trasę dojazdu do celu, aby uniknąć stromych podjazdów. To wszystko wpływa na zużycie paliwa podczas jazdy. Dodatkowo, wzrasta prawdopodobieństwo stłuczki, a co za tym idzie, kosztów napraw, wzrostu składki ubezpieczeniowej i w razie uszczerbku na zdrowiu – obniżenia wypłaty do tzw. „chorobowego”. Zatem jazda w warunkach jesienno-zimowej aury na zimówkach jest bezpieczniejszym i tańszym rozwiązaniem niż pozorna oszczędność i próby przetrwania zimy na oponach letnich.

Źródło: