

Zimowe „gumy ciężarowe” [AKCJA ZIMA]

data aktualizacji: 2016.11.20



Czy do aut ciężarowych również potrzebujemy opon zimowych? Jeżeli tak - kiedy je zmienić? Czy można je nacinać i bieżnikować? I wreszcie - jakie straty finansowe wiążą się z brakiem dopełnienia wszystkich czynności przygotowujących naszą flotę do okresu zimowego? Eksperti z firmy Goodyear odpowiadają na wszystkie powyższe pytania i wiele, wiele innych.

Zapraszamy do kolejnego cyklu naszego serwisu pod tytułem „Akcja Zima”. Tym razem skupimy się na oponach do samochodów użytkowych. Wbrew pozorom, operatorzy flot mają dość trudne zadanie przed każdym okresem zimowym. Błąd może oznaczać dość duże obciążenia finansowe - nawet 500 euro na dzień jak wyliczyli eksperci Goodyear.

W ostatnich latach pogoda w Europie staje się znacznie mniej przewidywalna i coraz bardziej ekstremalna. Tym ważniejsze jest dobre przygotowanie do zimy. Pojazd ciężarowy zatrzymany w trasie oznacza niedostarczenie towaru na czas, co bezpośrednio przekłada się na znaczący wzrost kosztów. Straty flot mogą łatwo sięgnąć 500 euro dziennie za każdy zatrzymany pojazd. Dodatkowo wobec zróżnicowanych europejskich przepisów dotyczących opon zimowych, źle dobrane ogumienie może również oznaczać grzywnę i/lub zatrzymanie auta na policyjnym parkingu.

Każda flota, która jeździ po drogach na których mogą wystąpić opady śniegu i deszczu, musi przygotować odpowiednie ogumienie. Ułatwieniem jest wprowadzenie na rynek opon ciężarowych nadających się użytkowania przez cały rok - w tym również podczas niektórych warunków zimowych.

Czym jest opona zimowa?

Do niedawna nie istniała oficjalna definicja opon zimowych. Jedynym wyznacznikiem był symbol

M+S ('Mud and Snow', czyli błoto i śnieg) na ścianie bocznej, który po prostu wskazuje, że opona ma lepszą trakcję zimą niż zwykłe ogumienie. Jednakże ten znak nie jest związany z żadnym standardowo określonym poziomem traktacji na śniegu. W 2012 roku Unia Europejska wprowadziła nowe oznaczenie: symbol trzech szczytów górskich i płatka śniegu (3PMSF). Tylko ogumienie, które przejdzie rygorystyczny test zgodny z normą ISO może „nosić” ten znak dla śniegowych opon ciężarowych. Aby przejść test, konkretny produkt musi być, o co najmniej 25% lepszy pod względem traktacji na śniegu niż standardowa opona referencyjna.

Dedykowana linia ciężarowego ogumienia zimowego Goodyear to ULTRA GRIP MAX, w skład której wchodzi: opona na oś kierowaną ULTRA GRIP MAX S, opona na oś napędową ULTRA GRIP MAX D oraz opona naczepy ULTRA GRIP MAX T. Wszystkie trzy noszą oznaczenia M+S i 3PMSF. Oferują one maksymalną przyczepność i kontrolę we wszystkich warunkach drogowych, szczególnie na zaśnieżonych oraz oblodzonych drogach, a także spełniają normy oznaczenia 3PMSF nawet przy bieżniku zużytym do połowy.

Goodyear oferuje również opony ciężarowe KMAX – osiągające długie przebiegi – oraz FUELMAX – obniżające zużycie paliwa. Opony KMAX D i FUELMAX D na oś napędową umożliwiają całoroczną eksploatację za sprawą oznaczeń M+S i 3PMSF. Ogumienie wyróżnia się zimowymi osiągnięciami lepszymi niż opony M+S oraz nadaje się do ciężarówek, które od czasu do czasu realizują zlecenia w warunkach zimowych. Spełniają one wszystkie aktualne regulacje europejskie odnośnie zimowych opon ciężarowych na oś napędową i można je eksploatować przez cały rok.

Czym różnią się specjalistyczne, zimowe opony ciężarowe od opon ciężarowych z oznaczeniem M+S i 3PMSF?

Zimowe opony ciężarowe produkowane przez Grupę Goodyear noszą oznaczenia M+S i 3PMSF, co oznacza, że spełniają najsurowsze normy oraz wymogi dla zimowego ogumienia w zakresie osiągnięć. Najważniejsza różnica między oponami z oznaczeniem M+S i 3PMSF przeznaczonymi do całorocznej eksploatacji, a ciężarowymi oponami zimowymi polega na tym, że te drugie zaprojektowano specjalnie pod kątem maksymalizacji osiągnięć zimą. W rezultacie oferują one większą przyczepność i trakcję w najcięższych warunkach zimowych, utrzymując te właściwości w miarę zużywania się ogumienia. Na przykład opona Goodyear ULTRA GRIP MAX D na oś napędową zapewnia osiągnięcia przewyższające minimum niezbędne do uzyskania oznaczenia 3PMSF nawet przy w połowie zużytych bieżniku.

Na które osie należy zakładać zimowe opony ciężarowe?

Floty muszą zawczasu sprawdzić wymagania w poszczególnych krajach, do których chcą jeździć, ponieważ te często się zmieniają. Obecnie minimalny wymóg w większości państw to opony M+S na osi napędowej, a w niektórych przypadkach również na osi kierowanej i osiach naczepy. [**W części krajów wymagane jest również posiadanie łańcuchów.**](#)

Zapewnienie maksymalnej traktacji opon na osi napędowej jest kluczowe dla utrzymania pojazdu w ruchu w trudnych warunkach drogowych, takich jak śnieg i lód. Warto jednak w takiej sytuacji założyć też dedykowane, ciężarowe zimowe ogumienie na oś kierowaną, a dla maksymalnej kontroli również zimowe opony na osie naczepy. Dlatego właśnie flotom, których ciężarówki zmagają się z trudnymi warunkami w postaci dużych opadów śniegu lub poruszają się zimą w obszarach górzystych poleca się opony ściśle zimowe ULTRA GRIP MAX, które spełniają wymogi klasyfikacji 3PMSF nawet przy bieżniku zużytych do połowy.

Kiedy potrzebujemy opon zimowych?

Zimowe opony ciężarowe umożliwiają poruszanie się w trudnych warunkach zimowych, a także spełniają wymogi przepisów drogowych. W krajach, w których wprowadzono regulacje dotyczące opon zimowych (różne w zależności od danego państwa), zwykle zaczynają one obowiązywać w wyznaczonych datach lub gdy zaistnieją określone warunki atmosferyczne. Obecnie najwcześniejsza data, od której obowiązują przepisy zimowe to 1 listopada, lecz nagłe opady śniegu lub oblodzenia mogą występować już znacznie wcześniej – szczególnie w regionach górzystych lub najbardziej na



północ wysuniętych częściach Europy. Aby nie dać się zaskoczyć, wiele flot operujących w tych obszarach, lub na terenach alpejskich zakłada zimowe ogumienie już w październiku. 15 kwietnia to obecnie najpóźniejsza data zakończenia obowiązywania przepisów o oponach zimowych, w niektórych krajach. W przypadku stosowania opon oznaczonych M+S nie ma obaw w tym zakresie. Niektóre kraje określają również minimalną głębokość bieżnika tego rodzaju opon w zimowych warunkach, może ona być inna niż normalna minimalna głębokość bieżnika. Najwyższe osiągi zimowe charakteryzują opony z serii Goodyear ULTRA GRIP MAX, na przykład opona na oś napędową ULTRA GRIP MAX D spełnia najwyższe standardy nawet, gdy bieżnik jest zużyty do połowy.

Kiedy zdejmować ciężarowe opony zimowe?

W pewnym stopniu zależy to od charakteru pracy floty. W krajach skandynawskich i regionach alpejskich wielu operatorów korzysta z opon zimowych „od jesieni do jesieni”, tzn. nowe opony zimowe są zakładane tuż przed początkiem zimy i wymieniane 12 miesięcy później. W innym wypadku zimowe opony ciężarowe najlepiej zdejmować na koniec zimy, gdy warunki się poprawiają i przestają obowiązywać przepisy zimowe, lub gdy bieżnik jest zużyty.

Bieżnikowanie i nacinanie zimowych opon ciężarowych

Bieżnikowanie wydłuża okres eksploatacji opon ciężarowych, a tym samym zmniejsza oddziaływanie branży na środowisko. Główną zaletą korzystania z bieżnikowanego ogumienia takiego jak Goodyear TreadMax jest maksymalnie wykorzystanie wartości opon. Wszystkie produkty ciężarowe Goodyear można bieżnikować i nacinąć, a wybór zimowych opon ciężarowych jest szeroki. Marka daje szereg możliwości w zakresie bieżnikowania. Wszystkie osnowy Goodyear najnowszej generacji można bieżnikować na gorąco jako produkty TreadMax z wyborem bieżników. Na przykład oponę Goodyear KMAX lub FUELMAX można bieżnikować jako ciężarową oponę zimową ULTRA GRIP MAX i odwrotnie. Zatem opona ciężarowa wymagająca bieżnikowania pod koniec lata może zostać bieżnikowana, jako zimowa opona ciężarowa zapewniająca maksymalną przyczepność. Opony bieżnikowane na gorąco TreadMax mają te same wzory bieżnika, powstają z podobnych materiałów, co opony nowe i są wytwarzane w niemal takim samym procesie technologicznym, dlatego ich osiągi są bardzo zbliżone do nowych opon.