

Symbol alpejski - czyli zimowa homologacja opon

data aktualizacji: 2017.10.18



Jedynym oficjalnym symbolem - zarówno w przypadku opon zimowych i całorocznych, które przeszły testy według norm potwierdzających ich osiągi w warunkach zimowych, jest płatek śniegu na tle trzech szczytów górskich (tzw. symbol alpejski, ang. skrót 3PMSF). Spotykany jeszcze symbol M+S jest tylko określeniem opon z bieżnikiem na błoto i śnieg, nadawanym uznaniowo przez producentów opon - nie mają one natomiast zimowej, bardziej miękkiej mieszanki gumowej.

A to właśnie połączenie mieszanki zachowującej przyczepność w niższych temperaturach i specjalnego bieżnika czyni oponę zimową lub całoroczną. Samodzielnie występujący M+S bez symbolu alpejskiego oznacza, że taka opona nie jest ani oponą zimową, ani całoroczną, gdyż nie otrzymała homologacji zimowej.



„Wśród opon dostępnych na rynku znajdują się zarówno opony sezonowe (letnie i zimowe) – zróżnicowane pod względem budowy, bieżnika i twardości mieszanki gumowej – jak też opony tzw. całoroczne, które najczęściej mają mieszankę pośrednią i nieco bardziej zimowy wzór bieżnika po to, by mogły uzyskać homologację zimową. Mieszanka na opony zimowe w porównaniu z letnimi zawiera więcej naturalnej gumy i krzemionki, dzięki czemu nie twardnieje przy niskich temperaturach. Warto pamiętać, że w tych

trzech typach opon są trzy klasy wskazujące poziom bezpieczeństwa i jakość technologiczną – klasa premium, klasa średnia i klasa budżetowa – mówi Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO). – Zawsze warto rozważyć dopłacenie do lepszych jakościowo opon, bo każda stłuczka będzie kosztowała nas więcej pieniędzy i straconego czasu. A różnice w przyczepności są zauważalne dla każdego,, – dodaje.

Symbol alpejski, czyli trzy szczyty górskie i płatek śniegu (w skrócie 3PMSF – ang. Three-Peak Mountain Snow Flake) został wprowadzony w regulaminie 117 EKG ONZ, a następnie rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady w lipcu 2009. Standaryzacja ma na celu zagwarantowanie maksimum bezpieczeństwa kierowcom – takie oznaczenie można zastosować jedynie w przypadku, gdy opony (zimowe lub całoroczne) spełniają określone normy i z powodzeniem przeszły testy. Nawet jeśli będzie ślisko i zimno, opony takie dają pewność, że samochód zahamuje dużo skuteczniej niż na oponach letnich. Różnica może wynieść nawet ponad 10 metrów, a to są dwie długości dużego samochodu. Gwarantuje to m.in. bieżnik inny od tego zastosowanego w letnim komplecie, bo posiada znacznie więcej nacięć, lepiej odprowadza wodę i wgryza się w śnieg.

„Ze względu na zastosowaną mieszankę gumową opony zimowe osiągają w testach homologacyjnych większy zapas bezpieczeństwa niż opony całoroczne. Nawet najlepsze opony całoroczne latem nie będą tak dobre jak najlepsze letnie, a zimą tak dobre jak najlepsze zimowe. Są one dobrym pomysłem, ale nie dla każdego kierowcy i trzeba zawsze pamiętać, że ich margines bezpieczeństwa w skrajnym warunkach jest mniejszy niż opon sezonowych. Aby zapewnić dobrą przyczepność, opony na zimę muszą mieć inną twardość – muszą być one bardziej miękkie niż letnie. Specjalna mieszanka, do której dodaje się więcej naturalnej gumy i krzemionki, ma za zadanie zachowanie miękkości opony podczas mrozu i śniegu. Letnie opony już w temperaturach poniżej 7-10 stopni C. stają się coraz twardsze i mają wydłużoną drogę hamowania w porównaniu do opon zimowych. Dlatego lepiej nie ryzykować i zmienić opony na zimowe zanim spadnie pierwszy śnieg! – wskazuje Piotr Sarnecki.

Źródło: