Obalamy mity o oponach zimowych

data aktualizacji: 2017.11.24

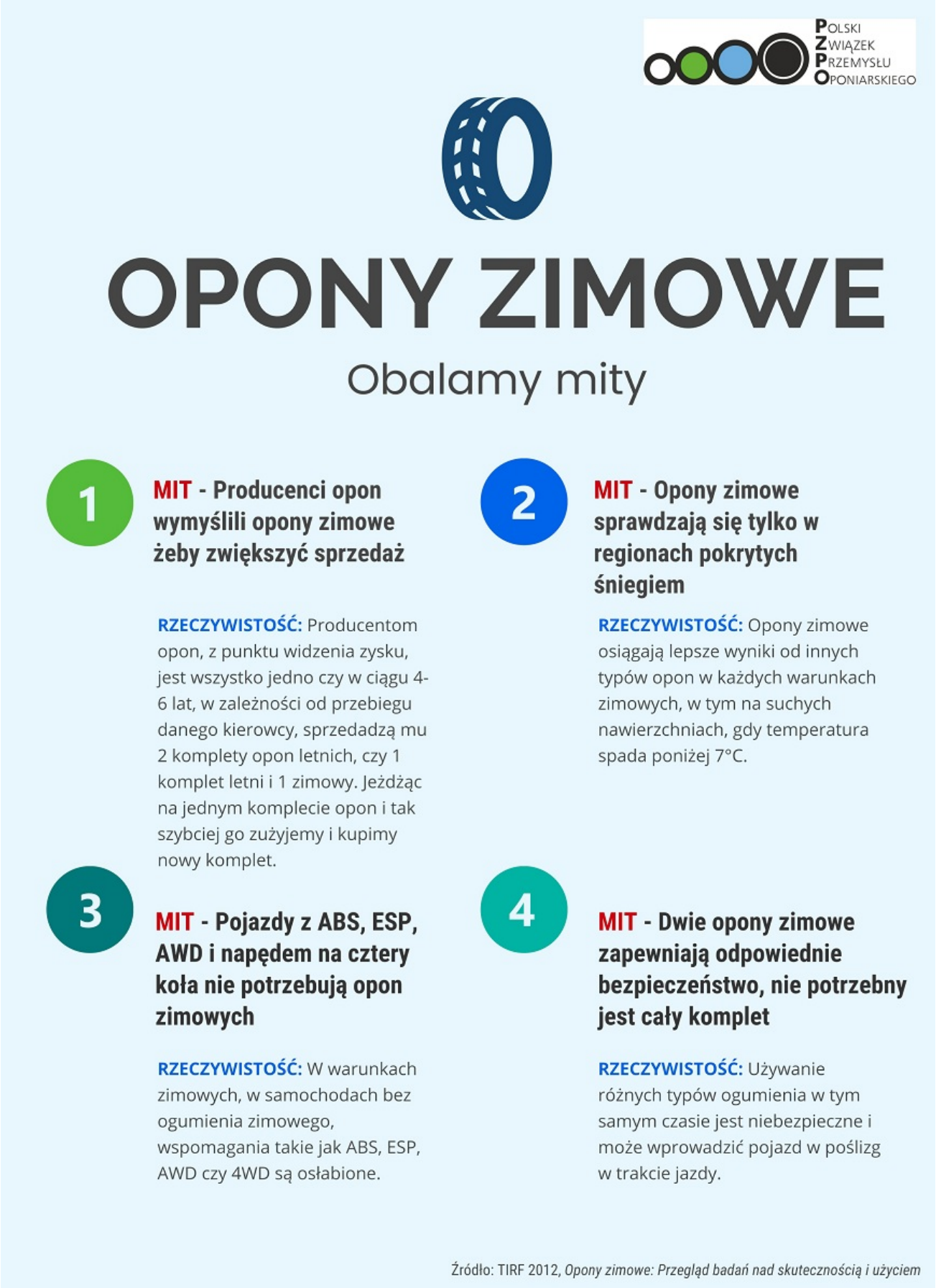
Przeprowadzone badania i testy nie pozostawiają żadnych wątpliwości: pojazd wyposażony w opony zimowe jadący po mokrej nawierzchni, przy temperaturze dodatniej między 2-6 st. C zatrzyma się wcześniej niż pojazd na letnich oponach. Należy pamiętać, że najwięcej prędkości pojazd wytraca na ostatnich metrach hamowania – nietrudno domyślić się, że zimówki zatrzymają samochód przed przeszkodą, w którą na letnich gumach uderzy on z całym impetem. Co jeśli przeszkodą będzie pieszy? Niestety, jego szanse na przeżycie takiego wypadku są bardzo niskie. Umiejętności kierowcy nie mają tu nic do rzeczy – prawa fizyki są bezwzględne.

Nagrania z testów Auto Express opon zimowych potwierdzają różnicę pomiędzy oponami zimowymi a letnimi na mokrej drodze przy temperaturze +6 st. C: droga hamowania samochodu jadącego na oponach letnich była dłuższa aż o 7 metrów niż samochodu na oponach zimowych. Najpopularniejsze samochody mają długość nieco ponad 4 metry. Gdy samochód na oponach zimowych bezpiecznie się już zatrzymał, maszyna na ogumieniu letnim jechała jeszcze z prędkością ponad 32 km/h.

> „Dlatego w taką pogodę jak teraz, gdy poranki są już bardzo chłodne i często pada deszcz, dobre opony zimowe lub dobre całoroczne z homologacją zimową są gwarancją bezpiecznej jazdy. Cóż z tego, że rano na całkowicie suchej drodze opona letnia daje przewagę 20-30 cm, jeśli wieczorem przy powrocie do domu ta droga może być mokra, a wtedy różnica w drodze hamowania na ogumieniu letnim przekracza znacznie długość naszego samochodu? Ilu z nas zmienia opony jak kierowcy w F1 kilka razy na tydzień? Nowoczesne opony zimowe renomowanych producentów zapewniają bezpieczeństwo w szerokim zakresie warunków pogodowych – są skuteczne już nawet przy 10-15 st. C na suchej drodze, ale też na mokrym asfalcie i kiedy robi się jeszcze chłodniej, aż do typowo zimowej scenerii. Zwlekanie z ich założeniem i czekanie na pierwszy śnieg to hazard z

życiem. Naszym i innych. Ta różnica w długości hamowania to także „żyć albo nie żyć” dla pieszego przy przechodzeniu przez przejście. Naprawdę nie warto tak ryzykować odkładając wizytę w warsztacie i kierując się mitami na temat opon zimowych. Gdy pogoda się pogorszy, możemy do niego nie dojechać” – podkreśla Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego.

Używanie opon zimowych jednoznacznie wpływa pozytywnie na hamowanie i przyczepność samochodu. Testy porównujące opony letnie z zimowymi pokazują nam, jak bardzo ogumienie adekwatne do temperatury, wilgotności i śliskości nawierzchni pomaga kierowcy w kontroli nad pojazdem. Każdy kierowca, który kiedykolwiek wpadł w poślizg wie, jak trudnym zadaniem potrafi być opanowanie samochodu, który pomimo wszystkich systemów bezpieczeństwa nie trzyma się jezdni.



Poślizg sam w sobie jest nieprzyjemny, ale gdy pomyślimy o tym, że na drodze rzadko znajdujemy się sami – staję się on realnym zagrożeniem dla życia naszego i innych. Aby uniknąć wypadku czy stłuczki, aż do wiosny zaleca się jazdę na homologowanych oponach zimowych – ich skuteczność jest oparta na niczym innym, jak wykorzystaniu fizyki i chemii dla naszych potrzeb – realnego

zwiększenia bezpieczeństwa. Raport Komisji Europejskiej dowodzi, że używanie opon zimowych zmniejsza ryzyko wypadku aż o 46 proc.

Opony zimowe wykonane są z innej mieszanki gumowej niż opony letnie, która dzięki większej zawartości naturalnej gumy i krzemionki nie twardnieje, kiedy robi się coraz chłodniej. Natomiast specjalny wzór bieżnika opon zimowych doskonale odprowadza wodę i wgryza się w śnieg, a dzięki przestrzennym, samoblokującym się lamelom także zapewnia bezpieczeństwo na suchej drodze. Zarówno mieszanka, jak i bieżnik są kluczowymi elementami opon zimowych, które zwiększają przyczepność samochodu do jezdni, a tym samym skracają drogę hamowania.

Homologowane opony zimowe, czyli posiadające tzw. symbol alpejski - płatek śniegu na tle trzech

szczytów górskich, dają duży margines bezpieczeństwa, czyli krótszą drogę hamowania, która często zapobiega kolizjom, a nieraz potrafi uratować życie. Opony letnie w już w temperaturach poniżej 7-10 stopni C stają się coraz twardsze i mają wydłużoną drogę hamowania w porównaniu do opon zimowych – różnica może wynieść nawet ponad 10 metrów, a to są dwie długości dużego samochodu.

Na bezpieczeństwie nigdy nie warto oszczędzać. Należy pamiętać, że 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. Samodzielnie występujący M+S bez symbolu alpejskiego oznacza, że taka opona nie jest ani oponą zimową, ani całoroczną, gdyż nie otrzymała homologacji zimowej.

> „Czy prawdziwa jest krążąca po świecie plotka, że opony zimowe dodatkowo obciążają domowy budżet? Zakładając, że rocznie przejedziemy samochodem 20 tys. km, to przez 5 lat przebieg naszego auta wzrośnie o 100 tys. km. W tym czasie zużyjemy dwa komplety opon – bez względu na to, czy będą to dwa komplety ogumienia letniego, czy jeden komplet opon letnich i jeden zimowych. Osobny komplet opon letnich i zimowych pozwala na zmniejszenie zużycia każdego z kompletów, ponieważ każdy jest używany tylko przez pół roku. Ale jazda na innych oponach latem, a innych w okresie jesienno-zimowym to przede wszystkim maksymalne zwiększenie naszego bezpieczeństwa. Producentom dużo łatwiej i taniej byłoby produkować jeden typ opon, ale niestety fizyki nie da się oszukać – nie ma opony idealnej na każdą pogodę. Niektórzy kierowcy testują w praktyce opony całoroczne. Oczywiście, używając ich nie musimy się umawiać do serwisu dwa razy w roku i jesteśmy w stanie zaoszczędzić na przekładce opon, ale wygenerowane oszczędności zaraz wydamy na kolejne ich pary. Dlaczego? Ogumienie całoroczne jest używane przez cały rok, niezależnie od warunków pogodowych. Ich zużycie zwiększa się szczególnie latem, co spowodowane jest zbyt miękką mieszanką gumy, w porównaniu z tą w oponach letnich. To prawda, że z roku na rok są coraz bardziej dopracowane, ale jednak zawsze całoroczne gumy będą miały tylko kompromisowe osiągi w stosunku do opon dedykowanych do pory roku. Nawet najlepsze opony całoroczne latem nie będą tak dobre jak najlepsze letnie, a zimą tak dobre jak najlepsze zimowe. Jeśli jednak ktoś zamierza jeździć tylko na jednym komplecie opon i to głównie po mieście, to lepszym rozwiązaniem będą dobre całoroczne niż letnie” – dodaje Piotr Sarnecki.

Na odnotowanie zasługuje ostatnia zmiana postaw kierujących – aż 78% badanych popiera pomysł wprowadzenia wymogu jazdy na oponach zimowych lub całorocznych z homologacją zimową – takie rozwiązanie prawne stosowane jest już w 26 krajach w Europie. Wzrastająca świadomość Polskich kierowców daje nadzieję na to, że coraz więcej osób będzie jeździć zimą na oponach na zimowych lub całorocznych – teraz aż jedna trzecia z nich naraża siebie i innych jeżdżąc w oponach letnich zimą. Pamiętajmy – lepiej założyć opony zimowe nawet kilka dni za wcześnie niż jeden dzień za późno.

Źródło: Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego.

1 Belgijska organizacja Pneuband w 2009, Auto Express i RAC 2016

2 Winter Tyres v Summer Tyres: the Truth! - Auto Express, https://www.youtube.com/watch?v=elP_34ltdWI

3 Zalety opon zimowych: opony letnie vs opony zimowe, https://youtu.be/9-4YS16AM3w

4 Winter Tyres vs Summer Tyres: the Truth!, https://www.youtube.com/watch?v=elP_34ltdWI

5 Komisja Europejska, Raport Studium wybranych aspektów korzystania z opon związanych z bezpieczeństwem, grudzień 2014

6 How do tyres work?, https://www.youtube.com/watch?v=zLMwF5WR-us&feature=youtu.be&t=23s

7 Został on określony regulaminem ONZ Nr 117 i wprowadzony rozporządzeniem unijnym 661/2009

8 Moto Data 2017 - Panel użytkowników samochodów, Marzec 2017

Źródło: