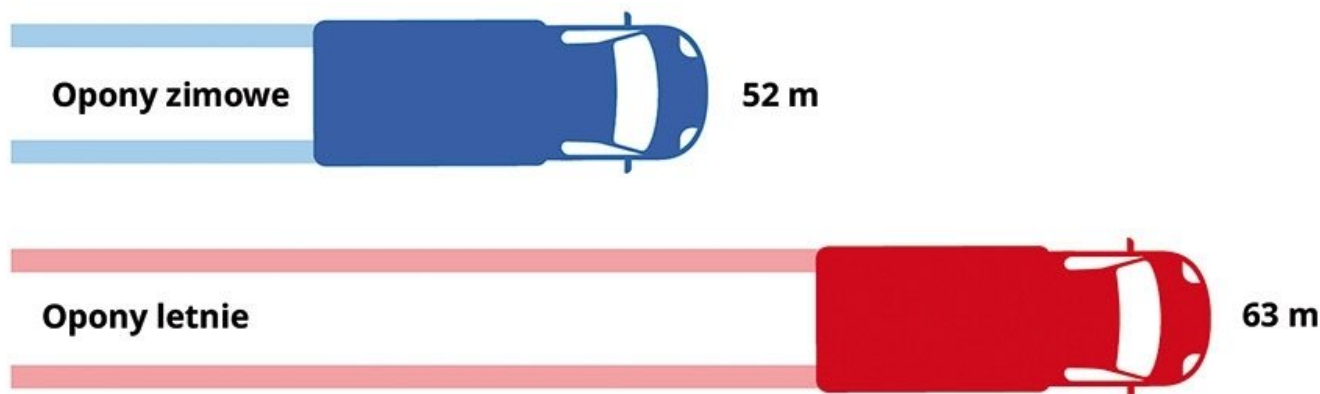


Rozpędzony dostawczak na letnich oponach 3,5 t zagrożenia

data aktualizacji: 2021.12.06

Hamowanie samochodem dostawczym przy prędkości 85 km/h na mokrej drodze przy 5,5°C

Podczas jazdy po mokrej nawierzchni w niskich temperaturach opony zimowe mogą skrócić drogę hamowania o blisko 20%.



* źródło: TÜV SÜD Polska, 03/2021

Dostosowanie opon do warunków na drodze jest obowiązkiem kierowcy i właściciela floty - zwłaszcza w okresie zmiennej, jesiennej słoty. To nie tylko odpowiedzialność za życie i zdrowie na drodze, ale także wymóg firm ubezpieczeniowych. Dotyczy to zwłaszcza samochodów dużych, cięższych, z wyżej osadzonym środkiem ciężkości - czyli dostawczych. Takich aut rejestruje się w Polsce co roku około 60 tys., a łącznie po naszych drogach jeździ ich aż 2,89 mln.

Test przeprowadzony przez Grzegorza Dudę przy +50C pokazuje, że rozpędzony dostawczak na letnich oponach w sezonie jesienno-zimowym na mokrej nawierzchni to 3,5 t zagrożenia, które wyhamuje 11,5 m dalej niż takie samo auto na oponach zimowych. I to nawet bez grama śniegu na jezdni (link do filmu: <https://oponymajamoc.pl/porzadne-opony/>)!

- Samochody dostawcze to wg danych IBRM Samar ok. 10% wszystkich aut na polskich drogach - zwraca uwagę Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO). - Ze względu na skokowy wzrost popularności zakupów internetowych flota pojazdów dla kurierów także przyczynia się rokrocznie do tych wzrostów. Dostosowane do pory roku opony to - oprócz bezpieczeństwa kierowcy i innych pojazdów - także pewność dostaw i uniknięcie dodatkowych wydatków czy straty czasu na naprawy powypadkowe. Dlatego tak ważne jest, aby właściciele flot aut dostawczych zwracali szczególną uwagę na jakość i dostosowanie opon do pory roku.

Miękka mieszanka to lepsza przyczepność!

Zimowe ogumienie jest tworzone z innej mieszanki gumowej - m.in. zawierającej domieszkę krzemionki, żywice i polimery, a te sprawiają, że opona nie twardnieje przy temperaturach niższych niż 7-100C. Przekłada się to na lepszą przyczepność i krótszą drogę hamowania bez względu na

warunki pogodowe. Ponadto producenci opon stosują agresywniejsze wzory i bieżniki poprzecinane lamelkami dbającymi o przyczepność także na ośnieżonej drodze. Warto też podkreślić, że nowoczesne, wysokiej jakości opony zimowe zapewnią bezpieczną jazdę także w nieco cieplejsze dni. Dzięki temu sprawdzą się w okresie przejściowym, kiedy w ciągu dnia temperatura przekracza 10°C, a wieczorem spada nawet w okolice zera.

Czy rozwiązaniem dla kurierów mogą być opony całoroczne? Piotr Sarnecki jasno wskazuje, jak do tego podejść: – Opony całoroczne z homologacją zimową mogłyby być dobrym wyborem dla tych aut, które jeżdżą po miastach albo sąsiednich miejscowościach, gdyby nie ekonomia. Część firm kurierskich przetestowała już, że przy tak dużych rocznych przebiegach opony całoroczne po prostu nie opłacają się. Latem zużywają się dużo szybciej niż typowe letnie. Zatem dla dostawczaków, które robią ponad 15 tys. km rocznie, najlepszym wyborem ekonomicznym i pod względem bezpieczeństwa jazdy będą opony sezonowe – letnie od wiosny do lata i zimowe od jesieni do zimy.

Jakie opony wybierać?

Decyzja o zmianie opon na czas to tylko połowa sukcesu. Drugą stanowi ich wybór – zakup i jakość wymiany. W pierwszym przypadku trzeba pamiętać, że markowe ogumienie to pewność jakości i wytrzymałości. Renomowani producenci dbają o to, by ich produkty miały możliwie najlepsze osiągi, ale także trwałość i małe opory toczenia. Dodatkowo w kolejnych rozmiarach w markach premium i jakościowych wprowadzają opony wzmocnione o zwiększonej nośności (XL) oraz powoli także o wysokiej nośności (HL). Europejskie rankingi i niezależne testy redakcji motoryzacyjnych jasno wskazują, że pod względem m.in. przyczepności na mokrej i suchej nawierzchni, odporności na poślizg czy drogi hamowania sprawdzone firmy oferują produkty o najlepszych parametrach. Na pewno więc każdy kierowca czy flota wybierze coś dla swoich aut. Przy większej liczbie pojazdów we flocie dużo lepiej niż tylko ceną zakupu kierować się całkowitym kosztem użytkowania opon. Może się okazać, że droższe opony wystarczają na nawet dwa razy dłuższe przebiegi i jednocześnie pomagają obniżyć koszty paliwa, a to dzięki mniejszym oporom toczenia. Dokładnie jak w powiedzeniu, że naprawdę oszczędne osoby nie stać na najtańsze produkty.

Jakich opon nie wybierzemy, obowiązuje kluczowa zasada – nie kupować opon używanych, bo nie wiadomo, w jakim są stanie technicznym.

– Używane ogumienie jest niczym znoszona bielizna. Niby wszystko z nią w porządku, ale po licznych praniach uszkodzenia struktury są nieodwracalne – porównuje Piotr Sarnecki. – Podobnie jest z oponami. Choć wizualnie mogą wydawać się sprawne, to nie ma pewności, czy nie mają wewnętrznych uszkodzeń spowodowanych np. jazdą na zbyt małym ciśnieniu, co niestety jest powszechne. Co gorsza, bez specjalistycznej aparatury, w praktyce używanej jedynie w fabrykach, nie jesteśmy w stanie tego zweryfikować. Jeżeli taki ułomny produkt trafiłby do auta dostawczego, to przy jego masie i przewozie tonażu istnieje bardzo wysokie ryzyko rozerwania lub eksplozji opony podczas jazdy. Lepiej kupić opony nowe, nawet klasy budżetowej, niż używane klasy premium.

Porządny warsztat ma certyfikat

Równie ważny co wybór opon jest ich montaż. Niestety serwis serwisowi nierówny. Często są one prowadzone przez przypadkowe osoby, które podstaw fachu uczą się na klientach. Zaś brak umiejętności pracowników i niezbędnego wyposażenia powoduje, że wszelkimi nieuniknionymi błędami obciążany jest klient i jego opony. W skrajnych przypadkach może wiązać się to nawet z koniecznością zakupu nowego kompletu. Nie wspominając o konsekwencjach zbyt słabo lub zbyt mocno dokręconych śrub. Takich wpadek i niepotrzebnych kosztów można jednak uniknąć.

Wystarczy wybrać profesjonalny, certyfikowany serwis. Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego, widząc skalę problemu z jakością warsztatów, wspólnie z niezależną firmą certyfikacyjną TÜV SÜD wprowadził system oceny i wyróżnienia profesjonalnych serwisów w oparciu o niezależny audyt wyposażenia i kwalifikacji serwisantów. Mapę warsztatów, które przeszły audyt TÜV SÜD i otrzymały Certyfikat Oponiarski, można znaleźć na stronie certyfikatoponiarski.pl.

– Wspieramy i promujemy serwisy, które zdają sobie sprawę z odpowiedzialności, jaką na siebie

biorą, zajmując się oponami klientów, i stosują najwyższe standardy pracy. Certyfikat jest tego dowodem. Żeby go dostać, serwis musi przejść audyt wyposażenia i umiejętności oraz obsługi klientów, dokumentowany zdjęciami. W tych serwisach nie dojdzie do uszkodzenia ogumienia, a kierowca będzie miał pewność, że praca została wykonana wzorcowo – podsumowuje Piotr Sarnecki.

Więcej na: oponymajamoc.pl

Źródło: