

Uśrednione ciśnienie w oponach to mit!

data aktualizacji: 2023.06.27



Właściwe ciśnienie to takie, które znajdziemy w instrukcji naszego auta lub na naklejce na słupku przy drzwiach kierowcy. W każdym modelu jest ono inne. Nie ma uniwersalnego ciśnienia typu 2,2 Bara. Koło zapasowe czy dojazdowe to też ogumienie, w którym należy weryfikować stan ciśnienia.

Jak mierzymy ciśnienie? Ciśnienie mierzymy na zimno – czyli przed jazdą i po załadowaniu bagażami oraz ekipą wakacyjną. Używamy ciśnieniomierza, a nie weryfikacji „na oko” – dlatego, że przy obecnych oponach z profilami 55 i mniej wychwycimy „na oko” dopiero ubytek ciśnienia rzędu 30-40%, a to już są wartości krytyczne zagrażające życiu – kiedy opona pęknie w czasie jazdy autostradą.

Nawet gdy mamy porządne opony, zamontowanie w profesjonalnym serwisie – o ciśnienie w oponie musimy zatroszczyć się sami. Zbyt niskie powoduje większe odkształcanie ogumienia, gorszą przyczepność i odporność na poślizg, większy hałas i generuje duże opory. Ubytek 0,3 Bara oznacza 6% wzrost oporów toczenia, a przy ciśnieniu mniejszym o 1 bar – aż 30% zwiększenie oraz kilkuprocentowy wzrost zużycia paliwa.

Pamiętamy o zapasie – jeśli jest na wyposażeniu samochodu lub o usłudze assistance jeśli jest tylko zestaw naprawczy. Koło zapasowe czy dojazdowe to też ogumienie, w którym należy weryfikować stan ciśnienia. Nigdy nie wiadomo, kiedy będzie nam potrzebne. Prawidłowy poziom ciśnienia w kole

dojazdowym opisany jest wyjątkowo na boku opony.

Większe zużycie paliwa lub energii to jedno

Gorsze jednak w jeździe z niedopompowanymi oponami jest duże ryzyko zniszczenia ich warstw wewnętrznych w czasie pracy. Po prostu warstwy wewnętrzne, kiedy opona jest niedopompowana, pracują dużo bardziej i przegrzewają się – co może doprowadzić do separacji warstw wzmacniających od gumy i osłabi oponę, doprowadzając do jej zniszczenia.

W warunkach wakacyjnych wyjazdów z bagażami i wysokich temperaturach takie proste zaniedbanie przynosi tragiczne żniwo. Zbyt mocno przepompowana opona to też gorsza przyczepność – bo opona styka się drogą tylko środkową częścią bieżnika i dodatkowo obciążamy układ zawieszenia czy amortyzację silnika. Dlatego ciśnienie w oponach powinno być regularnie kontrolowane i utrzymywane na właściwym poziomie. Jego niewłaściwa wartość może prowadzić do wielu negatywnych skutków, takich jak: przyspieszone zużycie opon aż trzykrotnie, zwiększone zużycie paliwa i hałas, pogorszenie przyczepności i stabilności pojazdu, mniejsza odporność na poślizgi, wydłużenie drogi hamowania, zwiększenie ryzyka uszkodzenia felgi.

- Właściwe ciśnienie w oponach pojazdów to jeden z najważniejszych czynników wpływających na bezpieczeństwo i komfort jazdy. Zalecamy regularne sprawdzanie i uzupełnianie ciśnienia w oponach – szczególnie przed dłuższą trasą. W przypadku wątpliwości lub braku możliwości samodzielnego wykonania tej czynności, warto skorzystać z usług specjalisty w zakresie wulkanizacji. Weryfikację ciśnienia wykonujemy przynajmniej dwa razy w miesiącu, przed wyjazdem w drogę, kiedy opony nie nabrały temperatury - radzi Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO).

Kilka porad przed wakacyjnym wyjazdem

Wzmożony ruch drogowy w okresie od czerwca do sierpnia i zmienna pogoda to warunki, w których dochodzi do dużej liczby wypadków. Wpływ na to ma m.in. stan techniczny pojazdów – w tym opon, które w okresie letnim poddawane są skrajnym wymaganiom. Wakacyjne podróże mogą jednak przebiegać w sposób niezakłócony – warto m.in. zadbać o stan opon naszych pojazdów. Jak zrobić to właściwie, podpowiadają branżowi eksperci.

Dane Instytutu Transportu Samochodowego jednoznacznie wskazują, że najwięcej wypadków drogowych ma miejsce przy dobrych warunkach atmosferycznych – przy ładnej pogodzie, w świetle dziennym i na suchej nawierzchni. Wówczas kierujący czują większy komfort jazdy i rozwijają znaczne prędkości – co w sytuacji wypadku rodzi często tragiczne następstwa. Te zdarzenia najczęściej mają miejsce w miesiącach letnich – czyli w czerwcu, lipcu i w sierpniu.

Wpływ na bezpieczeństwo na drogach ma także stan techniczny pojazdów. Tylko w ubiegłym roku 16,2% wszystkich usterek odnotowanych przez funkcjonariuszy w ruchu drogowym dotyczyło ogumienia – a jest to dość pobieżna statystyka, w której nie bada się rzeczywistego wpływu opon np. na poważne wypadki. W sezonie wakacyjnym, charakteryzującym się wysokimi temperaturami, opony nabierają szczególnego znaczenia, zwłaszcza że ich temperatura – nawet podczas normalnej eksploatacji – osiąga nierzadko ponad ok. 80°C.

- W zimowych warunkach opony pojazdów mają niewielkie szanse na rozgrzanie się do temperatury przekraczającej 30 stopni Celsjusza. Zupełnie inaczej jest latem, kiedy ich temperatura – na skutek codziennej eksploatacji – z łatwością może przekroczyć 65°C. Taka jest normalna temperatura pracy prawidłowo eksploatowanych opon przy prędkości ok. 120 km/h. Jednak już niedopompowana opona w strefie styku bieżnika z boki opony osiąga ponad 100°C – ponieważ nadmiernie nagrzewają się

warstwy wewnętrzne przy braku odpowiedniej sztywności< jakie zapewnia powietrze w kole. Im dłuższa trasa w takich warunkach, tym łatwiej zbliżyć się do granicznych 125°C – przy których oddzielają się warstwy gumy od metalowego opasania, powodując krytyczne osłabienie opon i ich eksplozję. Skoro ogumienie to jedyny punkt styku pojazdu z drogą, którego powierzchnia na dodatek nie przekracza połowy powierzchni kartki w formacie A4, toteż od ich stanu i jakości zależy to, czy samochód wyhamuje w awaryjnej sytuacji i czy nie wpadnie w poślizg – tłumaczy Piotr Sarnecki.

Właściwa eksploatacja opon

Latem użytkujemy dedykowane ogumienie – jazda na oponach zimowych latem jest niebezpieczna i nieekonomiczna. Badania techniczne oraz testy dziennikarskie dowodzą, że w zależności od temperatur oraz stylu jazdy zużycie paliwa w przypadku opon zimowych używanych latem może być większe o nawet 20-30%, a droga hamowania dłuższa o 8-9 metrów i to tylko z prędkości 85 km/h!

- Największym zagrożeniem jest zmniejszona przyczepność opon zimowych w letnich temperaturach. To obniża bezpieczeństwo, ponieważ jazda na oponach zimowych w wysokich temperaturach sprawia, że opona staje się ponadnormatywnie plastyczna. Pogarsza to przyczepność – zwłaszcza w zakrętach oraz niebezpiecznie wydłuża drogę hamowania. Testy przeprowadzone przez TÜV SÜD przy temperaturze 23 st. C pokazały, że pojazd jadący z prędkością 85 km/h na letnich oponach, na mokrej nawierzchni, zatrzyma się o 8 metrów wcześniej niż na zimowych. To są dwie długości średniej wielkości samochodu ! Jeśli dojdzie do gwałtownego hamowania pojazdu korzystającego z takich opon – np. przy prędkościach autostradowych, gdzie droga hamowania stanowi wykładnik prędkości – to dla kierowcy może to oznaczać „być albo nie być” – alarmuje Piotr Sarnecki.

Ekspert zalecają, aby na sezon letni stosować opony letnie lub całoroczne, które zapewniają dobrą przyczepność i kontrolę nad pojazdem. Zmiana opon przed sezonem letnim jest nie tylko kwestią bezpieczeństwa na drodze, ale także pozwala zaoszczędzić na kosztach oraz chroni środowisko.

Fot. PZPO

Źródło: