

Opony budżetowe są bardzo nieprzewidywalne

data aktualizacji: 2023.10.08

TEST OPON W WARUNKACH ZIMOWYCH



Najtańsze zamienniki spoza Europy mają gorsze technologie, skutkujące dużo gorszymi parametrami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo jazdy. Testy jednoznacznie pokazały, że opony zimowe premium zapewniają najkrótszą drogę hamowania.

Porządne opony to większe bezpieczeństwo kierowcy, pasażerów oraz nas wszystkich na drodze. Szczególnie dotyczy to trudniejszych warunków - przy mokrej nawierzchni, niskich temperaturach, jesiennej słońce czy w zimowej aurze.

Potwierdzają to najnowsze testy, które w styczniu przeprowadził Grzegorz Duda na torze Moto Parku w Krakowie - we współpracy z Polskim Związkiem Przemysłu Oponiarskiego (PZPO), Politechniką Rzeszowską oraz firmą Auto-Test. W warunkach zimowych, na mokrej nawierzchni przetestowano opony premium: zimowe, całoroczne i letnie oraz opony zimowe budżetowe spoza Europy. Podczas testów użyto urządzenia Datron - służącego do mierzenia dynamiki pojazdu oraz drogi hamowania.

- Nowoczesne opony wymagają zaawansowanych technologii i sprawdzonych mieszanek. Tymczasem najtańsze zamienniki spoza Europy mają gorsze technologie, skutkujące dużo gorszymi parametrami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo jazdy. Bieżnik to tylko połowa sukcesu - to mieszanka gumowa musi być odporna na zmienne warunki na drodze. Gdy jest mokro, ślisko, śnieg - wówczas nie każda opona potrafi sobie poradzić. Więc jak mniej płacimy, to mniej dostajemy. Bo najlepsze technologie na rynku po prostu swoje kosztują - tłumaczy Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO).

Kolejny niezbity dowód

Testy jednoznacznie pokazały, że opony zimowe premium zapewniają najkrótszą drogę hamowania i są bezkonkurencyjne w porównaniu z oponą całoroczną czy letnią. Bardzo niebezpiecznie podczas testów zachowały się opony zimowe budżetowe spoza Europy – ich średnia droga hamowania z 2 przejazdów była dłuższa aż o 30 metrów niż opon premium i wyniosła aż 82 metry! Opona zimowa premium potrzebowała 51 metrów do zahamowania, całoroczna 64 metry, podczas gdy letnia zatrzymała się dopiero po dystansie 108 metrów.

- Widać po drodze hamowania, że choć opony spoza Europy dostają homologację zimową – to dopiero takie testy w drogowych warunkach zimowych jednoznacznie pokazują, jakie są parametry dotyczące bezpieczeństwa. Trzeba się kierować rozsądkiem przy kupnie opon. Podobnie z oponami całorocznymi – ich osiągi są gorsze, więc taki wybór jest sensowny dla osób, które nie jeżdżą na dłuższych trasach ani w trudnych warunkach zimowych i robią małe przebiegi – do 10 tysięcy rocznie. I pamiętajcie – na oponach letnich zimą się nie jeździ, bo to totalna głupota i wielka nieodpowiedzialność! – zwraca uwagę Grzegorz Duda, 14-krotny mistrz Europy w wyścigach górskich.

Wybierając odpowiednie opony, powierzając ich montaż lub naprawę specjalistom oraz regularnie je sprawdzając zyskujemy większą pewność, że szczególnie w trudnej i nagłej sytuacji na drodze nasz pojazd wybawi nas z opresji dzięki dobrej przyczepności.

- Opony budżetowe spoza Europy są nie tylko bardzo nieprzewidywalne, tracą przyczepność i mają bardzo długą drogę hamowania. Przede wszystkim nie są wystandaryzowane – mają różne głębokości bieżnika już jako produkt nowy i trudno przewidzieć, co się stanie podczas ich użytkowania! – podkreśla Marek Nytko z firmy Auto Test, która likwiduje około 50 tysięcy szkód komunikacyjnych rocznie.

- Jednak jazda na oponach letnich zimą jest wyrazem skrajnej nieodpowiedzialności i pokazaniem, że kierowca nie zachował obowiązku dostosowania wyposażenia auta do warunków drogowych. Takie zachowanie ma na drodze często skutki dla zdrowia i życia oraz dla mienia. Jako rzeczoznawca pojazdów samochodowych i biegły sądowy zawsze sprawdzam czy takie postępowanie nie jest rażącym niedbalstwem i przyczynieniem się do szkody komunikacyjnej – dodaje Marek Nytko.

Fot. PZPO

Źródło: