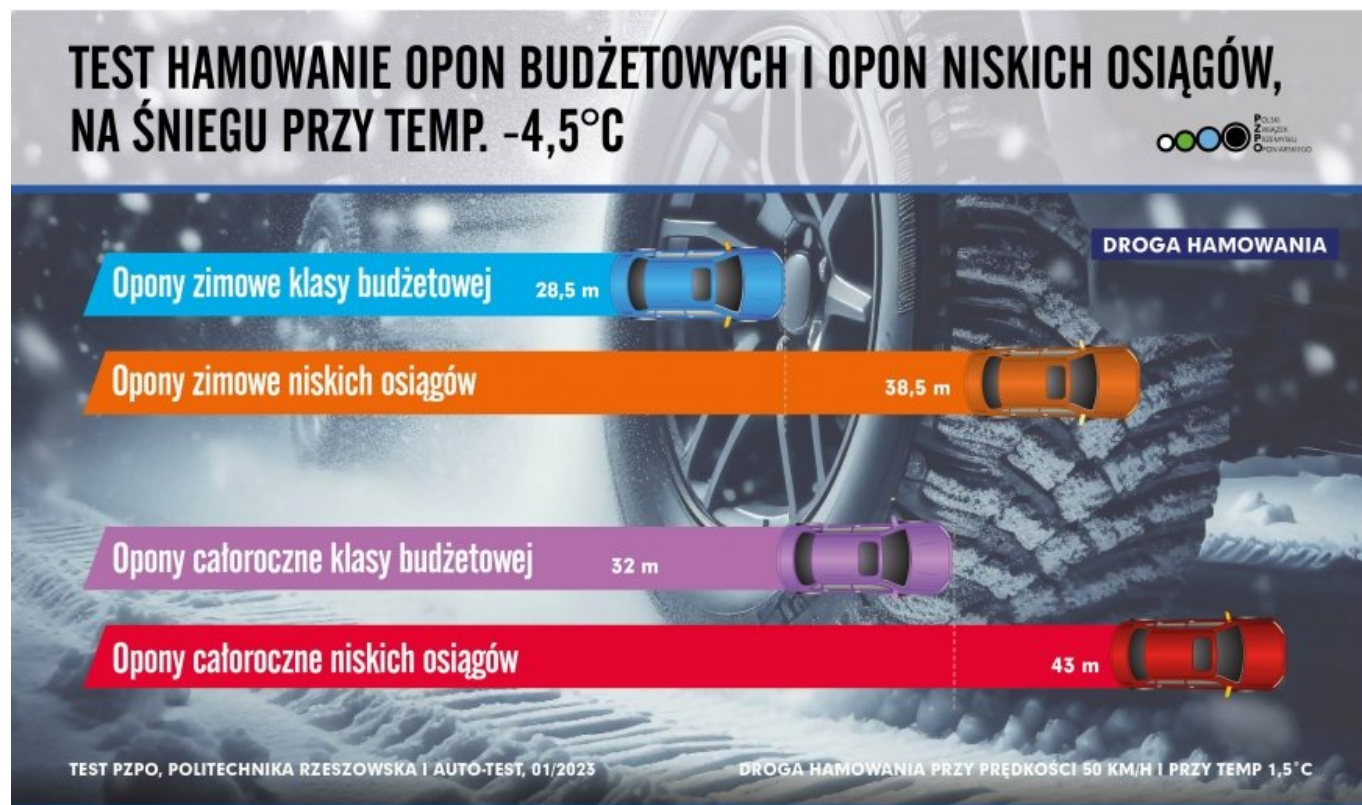


Tanie opony nie zostawiają złudzeń

data aktualizacji: 2024.10.17



Segment opon budżetowych to produkty, które są mocno odstają od podstawowych parametrów bezpieczeństwa. Mają mniej zaawansowanych technologii niż opony klasy średniej i tym bardziej niż opony premium - dlatego są tańsze.

Badania porównawcze opon całorocznych i zimowych, klasy budżetowej i opon niskich osiągnięć wykazały, że samochód na oponach zimowych budżetowych sprawdzonych producentów zahamował po 28,5 metra, podczas gdy w takich samych warunkach opony niskich osiągnięć potrzebowały aż 38,5 metra, czyli 10 metrów dalej! Podobne różnice były w przypadku opon całorocznych budżetowych (32 metry) i całorocznych niskich osiągnięć (43 metry). Jak widać, nawet opona całoroczna z segmentu budżet od znanego producenta radziła sobie lepiej na zmrożonym śniegu niż zimowa opona niskich osiągnięć!

Do wspomnianego badania użyto urządzenia Datron - służącego do precyzyjnego cyfrowego pomiaru dynamiki pojazdu oraz drogi hamowania z dokładnością do 1 cm!

- Różnica w cenie pomiędzy zimowymi oponami budżetowymi, produkowanymi przez renomowanych producentów, a oponami niskich osiągnięć użytymi w tym badaniu to zaledwie 10 zł na sztuce - czyli na komplecie to jakieś 2 hot-dogi i 2 kawy na stacji! To nie jest kwota warta, by ryzykować zdrowie i życie. Ten test pokazał, że droga hamowania na śniegu przy prędkości 50 km/h w przypadku opon niskich osiągnięć wydłuża się aż o 10 metrów! - wskazuje Grzegorz Duda, kierowca sportowy, 14-krotny Mistrz Europy w wyścigach górskich.

- Jeśli już musimy oszczędzić na oponach, to róbmy to rozsądnie. Pamiętajmy, że poniżej segmentu

opon budżetowych są opony, które tylko wyglądają podobnie – natomiast ich przyczepność pozostawia wiele do życzenia. Oczywiście opony budżetowe mają mniej zaawansowanych technologii niż opony klasy średniej i tym bardziej niż opony premium – dlatego są tańsze. Zapewniają jednak podstawowe bezpieczeństwo w określonych warunkach – podkreśla Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO).

Poprzednie testy PZPO (2023 rok)

Wyniki testu przeprowadzonego przez Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego (PZPO) wraz z ekspertem motoryzacyjnym – Grzegorzem Dudą – w 2023 roku potwierdziły, 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. Test odbywał się na Motoparku w Krakowie, na mokrym śniegu przy temperaturze 0 st. C i przy prędkości 50 km/h.

Symbol alpejski = homologacja zimowa

Opony całoroczne również mają homologację zimową – czyli formalnie można na nich jeździć zimą. Mają jednak gorsze osiągi niż typowe opony zimowe i różnią się pod względem budowy – dlatego będą odpowiednie tylko dla pewnej grupy kierowców. Ci, którzy robią przebiegi roczne do 10 tys. km, jeżdżą po mieście zarówno latem jak i zimą oraz mają samochody do 150 KM mogą je rozważyć – pamiętając jednak, żeby pochodziły od sprawdzonego producenta. Nie każdy bowiem dysponuje technologiami mieszanki gumowej, która zapewni bezpieczeństwo i zimą i latem.

– Rzeczywiście oba testy bardzo dobitnie pokazują różnice między klasami opon. One nie tylko różnią się opisami czy ceną. Różnią je przede wszystkim technologie odpowiedzialne za przyczepność. 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 – komentuje wyniki Piotr Sarnecki.

Fot. PZPO

Źródło: