

# Jak dbać o opony

Podczas gdy jeszcze niedawno opony były obliczane na przejechanie 50 tys. km, dziś ich trwałość wydłużyła się nawet trzykrotnie. Dlatego też są poddawane coraz bardziej restrykcyjnym testom. Dłuższa trasa, jaką muszą pokonać, oznacza bowiem jednocześnie więcej dziur w jezdni, przez które przejeżdżają i dłuższe narażenie na bardzo wysokie lub bardzo niskie temperatury.

Opony niedopompowane bardziej się nagrzewają i – co za tym idzie – szybciej się niszczą. A wtedy zwiększa się ilość traconego przez oponę powietrza i tak kółko się zamyka. Spadek temperatury na dworze także zmniejsza ciśnienie wewnątrz opony. Co więcej, z biegiem czasu każda opona zaczyna powoli tracić powietrze. Z testów amerykańskiego magazynu konsumenckiego „Consumer Reports” wynika, że wszystkie badane opony – a testowano 36 modeli – traciły po roku średnio 0,4 atmosfery. Okazuje się, że aż połowa pojazdów na drogach ma w co najmniej jednej oponie za mało powietrza. A trzeba wiedzieć, że nawet niewielki jego ubytek negatywnie wpływa na prowadzenie i utrzymanie kontroli nad autem. Poza tym jazda na niedopompowanych oponach zwiększa zużycie paliwa.



## Opony pod kontrolą

Zatem bardzo ważne dla naszego bezpieczeństwa jest dbanie o opony. W jaki sposób to robić? Przede wszystkim należy regularnie sprawdzać ciśnienie. Regularnie oznacza co najmniej raz w miesiącu. Ciśnienie sprawdzajmy, kiedy opony są zimne – zanim wyruszymy w drogę. Prawidłowe ciśnienie powinno zgadzać się z tym podanym na ramie drzwi lub na drzwiczkach od baku. W zimowych oponach natomiast warto ustawić nieco wyższe ciśnienie niż w oponach letnich – o mniej więcej 0,2 atmosfery.

Dруга sprawa to kontrolowanie, czy na bocznej powierzchni opon lub na bieżniku nie pojawiły się szczeliny, pęknięcia lub nierówności. Jeśli są, oponę trzeba wymienić.

Jeżeli samochód zostawia więcej niż dwa ślady, oznacza to źle założone koła lub zużyte części zawieszenia. W takim wypadku pomoże stacja serwisowa. Umocowanie kół oraz zawieszenie trzeba także sprawdzać za każdym razem przed wymianą opon.

Aby opony służyły nam dłużej, nie przekraczajmy dopuszczalnej ładowności samochodu. W przeciwnym wypadku opony bardziej się nagrzewają, a to grozi ich uszkodzeniem.

Na żywotność opon wpływa także sposób ich przechowywania: kiedy czekają aż je zamontujemy, najlepiej trzymać je w chłodnym i zaciemnionym miejscu. Lepiej nie wieszajmy ich na hakach, ani nie układajmy w stos.

## Czas na nowe

Prędzej czy później opony jednak się zużyją i przyjdzie czas na ich zmianę na nowe. Dla własnego bezpieczeństwa nie wolno nam przegapić momentu, w którym stare opony nie będą się już dłużej nadawały do jazdy. Jak go rozpoznać? Eksperti z „Consumer Reports” radzą, by wymianę opon na nowe rozważyć już w momencie, kiedy zagłębienia w bieżniku będą miały 3 mm. Ci sami eksperci wykonali test, który pokazał, że nawet niewielka różnica w głębokości bieżnika ma duże znaczenie w zachowaniu opon na mokrej drodze i na śniegu – w przypadku półtoramilimetrowego bieżnika hamowanie i zakręcanie wypadło znacznie gorzej niż przy bieżniku trzymilimetrowym. Specjaliści z niemieckiej Fundacji Warentest są tu jeszcze bardziej restrykcyjni i zalecają wymianę opon już w momencie, gdy bieżnik zetrze się do głębokości 4 mm.

Ponieważ opony nie ścierają się równo, po przejechaniu około 10-12 tys. km powinniśmy przelożyć opony między osiami.



# Które opony są najlepsze?

Testy pokazują, że z roku na rok jakość opon jest coraz lepsza. Nie znaczy to jednak, że niezależnie od tego, którą markę i model wybierzemy, możemy czuć się na drodze równie bezpiecznie – wręcz przeciwnie.



Wynik testu, jaki rok temu przeprowadziła niemiecka Fundacja Warentest wraz z automobilkлубem ADAC i innymi europejskimi organizacjami konsumenckimi, był zatrważający: wśród 13 opon zimowych i całorocznych do samochodów kompaktowych i średniej klasy aż siedem modeli oceniono niedostatecznie. Przyczyna? Opony te nie przeszły testu hamowania na mokrej nawierzchni. Wśród najgorszych znalazły się takie modele jak: Falken HS437, Ceat Arctic III, Lassa Snowways II, Nexen Winguard, Roadstone Euro-Win 650, Dębica Frigo 2 czy GT Radial Champiro WT plus (wszystkie w rozmiarze 195/65 R15 T).

Na szczęście w aktualnym teście wyniki są już lepsze. Większość z 16 opon o rozmiarze 205/55 R16 H uzyskała co prawda ocenę dostateczną, ale znalazły się też dwa dobre modele (Michelin Primacy Alpin PA3 i Dunlop SP Winter



Sport 3D) i tylko jeden niedostateczny (Avon Ice Touring ST). Michelin okazał się najodporniejszą oponą na ścieranie. W tym parametrze dorównują mu jeszcze tylko Goodyear Ultra Grip Performance, którego w ogólnej klasyfikacji oceniono dostatecznie (czwarte miejsce w rankingu), oraz Fulda Kristall Supremo (również dostateczna i przedostatnia w rankingu). Ostatnia w rankingu, opona Avon, najgorzej radziła sobie na mokrej jezdni i na lodzie.

Natomiast w grupie 18 opon do małych samochodów (155/70 R13) oceny niedostateczne były już trzy (Rigdon IG 78, Toyo Vario V2 i Pneumant PN 150 Wintec). Ale za to cztery modele oceniono na czwórki (Sava Eskimo S3, Continental WinterContact TS 800, Dunlop SP Winter Response i Fulda Kristall Montero). Dobrym wyborem wydaje się więc być jedna z najtańszych opon w teście, a zarazem najlepsza – Sava. Dwa kolejne modele w rankingu, Continental i Dunlop wyróżniają się dobrą jazdą zarówno na nawierzchni mokrej, suchej, jak i zaśnieżonej, przy czym Continental okazał się mniej odporny na ścieranie. Fulda z kolei charakteryzuje się największą odpornością na ścieranie. Kolejnym w rankingu oponom: Bridgestone Blizzak LM-20, całorocznej Goodyear Vector 5+, Pirelli Winter 160 Snowcontrol oraz Tecar Super Grip 6 mało brakowało do oceny dobrej. Zawiodły głównie w testach na mokrej nawierzchni, a Goodyear – również na śniegu.



## OPONY ZIMOWE

# Idzie ZIMA

Najwyższy czas na zmianę opon na zimowe to listopad – temperatura spada poniżej 10°C w dzień i poniżej 0°C w nocy. Nie czekajmy na pierwszy śnieg i... kolejki w serwisach opon.

Opony zimowe od opon letnich odróżnia specjalna mieszanka gumy oraz inna rzeźba bieżnika.

### Czarna mieszanka

Opona letnia zbudowana jest z kauczuku syntetycznego i naturalnego z domieszkami sadzy. Taki materiał sztywnieje i traci swoją elastyczność w niskich temperaturach. Jak to może się skończyć dla kierowcy jadącego po śliskiej

Druga istotna rzecz, o której nie wolno zapominać, to fakt, że wszystkie opony w samochodzie muszą mieć tę samą wielkość i rodzaj budowy. Niekiedy poleca się założenie opon zimowych o rozmiar większych od letnich. Jeśli mamy wybór między oponami szerszymi i węższymi, na mokre nawierzchnie lepiej wybrać te drugie. Szerokie opony w jeździe przez kałuże zachowują się jak narty wodne i tracą kontakt z nawierzchnią. Opony szerokie (oznaczone liczbami 195 i 205) są droższe od standardowych (najczęściej

**Z roku na rok coraz więcej kierowców w Polsce przekonuje się do opon zimowych. W końcu opony zimowe to – obok zdrowego rozsądku – podstawa bezpiecznej jazdy w zimie.**

nawierzchni? Twarde opony nie będą trzymać się drogi i samochód na lodzie będzie tańczył jak baletnica. Dlaczego? Bowiem zmniejszy się powierzchnia kontaktu opony z nawierzchnią.

Co innego opony zimowe. Te zawierają więcej kauczuku naturalnego z domieszkami krzemu, dzięki czemu najlepiej spisują się w niskich temperaturach. Dzięki nowym technologiom pozwalają jednak i na jazdę w zróżnicowanych warunkach pogodowych. Ale bez przesady – powyżej 7°C opona zimowa robi się miękka, a co za tym idzie, traci stabilność i szybciej się zużywa.

### Specjalne rowki

Opona zimowa powinna mocno zaczepiać się o śnieg, ale i szybko uwalniać się od niego w swoim ruchu obrotowym. Umożliwiają to po pierwsze rowki poprzeczne, które usuwają spod opony wodę i błoto śniegowe. Po drugie – rowki podłużne, poprawiające trakcyjną stabilność opony. Jedną z najważniejszych cech opon zimowych to zdolność do krawędziowania na śniegu i lodzie, do którego dochodzi podczas przyspieszania, hamowania i skrętu. Wtedy przyleganie opon do nawierzchni umożliwiają kanaliki odprowadzające wodę na obrzeżach bieżnika.

### Jak zmieniać?

Wielu kierowców zakłada opony zimowe jedynie na dwa, napędowe koła swoich samochodów i jest przekonana, że to wystarczy dla zachowania bezpieczeństwa podczas jazdy. Są jednak w dużym błędzie. Różnica w przyczepności opon zimowych i letnich sprawia, że na lodzie odpowiednio tył lub przód samochodu jest zarzucany w bok. Opony trzeba kupować i wymieniać w kompletach po cztery.

oznaczonych liczbą 175), ale są też trwalsze. Nowe opony zimowe powinny mieć bieżnik o głębokości co najmniej 4 mm.

Przy montowaniu opon zwróćmy też uwagę na ewentualne wskazówki co do kierunku obrotu oraz wewnętrznej lub zewnętrznej strony opony.

## Jak odczytywać oznaczenia opon?

- 195** szerokość opony w mm
- 65** stosunek wysokości ściany bocznej do szerokości opony
- R** typ budowy opony (w tym wypadku: opony radialne)
- 15** średnica tarczy koła w calach
- 82** indeks nośności opony (np. 82 to 475 kg)
- T** klasa prędkości, mówiąca o maksymalnej prędkości, jaką opona może osiągać oraz o zdolności opon do przenoszenia dostępnej mocy samochodu (**Q** do 160 km/h, **T** do 190 km/h, **H** do 210 km/h, **V** do 240 km/h, **W** do 270 km/h, **Y** do 300 km/h)

