

# Ściąganie auta na bok - wpływ opon

data aktualizacji: 2021.11.02



**Jednym z najbardziej irytujących momentów prowadzenia samochodu jest ściąganie na bok podczas jazdy na wprost. Przyczyn takiej sytuacji może być wiele, jednak diagnozę warto rozpocząć od sprawdzenia kół i opon. Dowiedz się, jakie czynniki mają wpływ na samoczynne skręcanie auta w trakcie jazdy na wprost i w jaki sposób je zlikwidować.**

Ponieważ samochód jadący po równej i prostej nawierzchni powinien utrzymywać stały tor jazdy, ewentualne ściąganie auta na bok może świadczyć o drobnej usterce lub nieprawidłowym funkcjonowaniu jednego z układów. Jeszcze przed wizytą w specjalistycznym serwisie możemy podjąć niektóre kroki we własnym zakresie. Wiadomo, że ogumienie ma bardzo duży wpływ zarówno na bezpieczeństwo jazdy, jak i poruszanie się pojazdu.

- Weryfikację stanu samochodu warto zacząć od najprostszej czynności, czyli sprawdzenia ciśnienia w oponach - wyjaśnia Artur Posłuszny, Deputy General Manager Yokohama CEE.

Niezwykle istotne jest zadbanie o odpowiedni stan ogumienia, które jako jedyny element wyposażenia samochodu ma kontakt z podłożem, dlatego wszelkie nieprawidłowości w jego funkcjonowaniu odczuwalne będą w trakcie jazdy.

## **Najprostsze na początek**

Pierwszym krokiem, który powinniśmy wykonać chcąc zweryfikować przyczyny ściągania samochodu na bok jest kontrola ciśnienia w oponach. Jednocześnie będzie to najtańsza z czynności, którą

możemy wykonać we własnym zakresie. Nierówne ciśnienie powietrza w kołach może powodować zmianę toru jazdy (w szczególności zbyt niskie ciśnienie).

- Jeśli różnica ciśnień w oponach zamontowanych na jednej osi wynosi co najmniej 0,5 bara, wówczas pojazd traci stabilność i ściąga się na stronę, po której znajduje się koło z ogumieniem o niższym ciśnieniu. Ponadto zbyt niskie ciśnienie wydłuża drogę hamowania i zwiększa spalanie. Za wysokie ciśnienie opon przekłada się na uszkodzenia ogumienia, a co za tym idzie, na szybsze zużycie zawieszenia samochodu - tłumaczy Artur Pośluszny.

Za ściągnięcie samochodu podczas jazdy na wprost odpowiadać może też nieprawidłowe ciśnienie w oponach, choć różnica w stosunku do normy musi być tu naprawdę znacząca. Odpowiednie ciśnienie w ogumieniu jest jednym z kluczowych warunków gwarantujących bezpieczeństwo i prawidłowy tor jazdy. Prawidłowa, wskazana przez producenta wartość ciśnienia znajduje się w instrukcji obsługi, naklejce na słupku przy drzwiach pojazdu, klapce wlewu paliwa lub tabliczce znamionowej przy kole zapasowym. Warto pamiętać, że pomiaru należy dokonywać na zimnym ogumieniu lub po jeździe nie dłuższej niż 2 km.

### **Nierównomierne zużycie opon**

Nieodpowiednie ciśnienie w oponach to nie jedyna z możliwych przyczyn ściągnięcia pojazdu na bok. Większą rolę może odgrywać ich nierównomierne zużycie, przede wszystkim, gdy jest większe na jednej z opon zamontowanych na tej samej osi. Taka usterka może wystąpić w konsekwencji nieprawidłowego ciśnienia w ogumieniu. Najistotniejsze jest zużycie bieżnika i jego minimalna głębokość, która zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym<sup>[1]</sup> w Polsce wynosi 1,6 mm dla opony letniej i zimowej. Obecnie sprawdzenie wysokości bieżnika nie powinno stanowić problemu, ponieważ większość opon wyposażona jest w tzw. wskaźnik TWI (tread wear indicator - wskaźnik zużycia bieżnika). Są to zgrubienia w rowkach na środku bieżnika. Dla ułatwienia ich lokalizacja oznaczona jest trójkątem na ścianie bocznej opony. Do pomiaru głębokości można wykorzystać miernik dostępny na stacjach benzynowych.

- Kierowca może też dokonać pomiaru we własnym zakresie przy pomocy monety dwuzłotowej. Gdy złota obwódka w całości chowa się w zagłębieniach bieżnika, wtedy warunek minimalnej głębokości został zachowany, jednak trzeba skontrolować oponę w kilku miejscach - w rowkach poprzecznych i obwodowych - zachęca przedstawiciel Yokohama CEE.

W trakcie przeglądu bieżnika należy przyjrzeć się również ewentualnym uszkodzeniom, do którym może prowadzić nieodpowiedni styl jazdy polegający np. na zbyt szybkim pokonywaniu progów zwalniających czy wjeżdżaniu na wysokie krawężniki lub w dziurę.

### **Nie zapominajmy o geometrii**

Trzeba pamiętać, że powyżej opisane uszkodzenia mają wpływ na geometrię kół. Jednocześnie nierównomierne lub jednostronne zużycie ogumienia ma początki w nieodpowiedniej geometrii zawieszenia. W takim przypadku należy skontrolować zawieszenie oraz układ kierowniczy ze szczególnym uwzględnieniem skrzywień któregoś z elementów zawieszenia. Wizyta w specjalistycznym serwisie pomoże również wyeliminować inne ewentualne przyczyny ściągnięcia pojazdu, np. luzy na przegubach lub końcówkach drążków kierowniczych oraz, co bardziej

prawdopodobne, luzy na przekładni kierowniczej, a przede wszystkim skrzywiona zwrotnica lub wahacz.

---

[\[1\] https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970980602/U/D19970602Lj.pdf](https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970980602/U/D19970602Lj.pdf)

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/arttykul/73495>