

Kupno nowych opon. Wybór sercem czy rozumem?

data aktualizacji: 2023.03.23



Dobre ogumienie to takie, które dzięki swoim parametrom umożliwia właściwe prowadzenie pojazdu oraz zapewnia skróconą drogę hamowania. Co warto wiedzieć planując zakup? Czego unikać? Na co zwrócić uwagę i o co pytać sprzedawców?

Opony mogą uratować nam życie w krytycznej sytuacji na drodze – podkreśla najnowszy komunikat prasowy Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego. Właściwie dobrane, dobrej jakości opony mogą nam skrócić drogę hamowania nawet od kilku do kilkunastu metrów! Warto pamiętać o zasadzie 3P dotyczącej ogumienia: porządne opony, profesjonalny serwis, prawidłowe ciśnienie. Więcej porad znajdziesz na stronie www.oponmajamoc.pl.

Dla oszczędnych mamy radę – najtańsze opony będziemy musieli częściej wymieniać, bo szybciej się zniszczą. Co gorsza ich drogi hamowania oraz odporność na poślizgi są niewiele lepsze niż modeli opon sprzed kilkadziesiąt lat.

Rozważnym z kolei warto przypomnieć, że dołożenie kilkadziesiąt złotych do lepszej marki jest tańsze niż udział własny w likwidacji szkody po wypadku. Opony renomowanych producentów to nie tylko bardziej znane logo. One mają po prostu wszystkie dostępne w danej firmie technologie poprawy przyczepności oraz trwałości i zmniejszenia zużycia paliwa.

Zakup nowego kompletu opon to wydatek, ale jednocześnie inwestycja w bezpieczeństwo. Amerykański urząd ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego (NHTSA) szacuje, że średnio każdego roku

na tamtejszych drogach dochodzi do prawie 11 000 wypadków samochodowych związanych z oponami, w których ginie ponad 600 osób .

- Warto dobrze przemyśleć zakup nowych opon, tym bardziej, że zależy od nich nie tylko nasze bezpieczeństwo na drodze, ale także to, ile wydamy na ich eksploatację. Różnica w zużyciu paliwa pomiędzy najwydajniejszymi oponami klasy „A” a najmniej wydajnymi klasy „G” (wg efektywności paliwowej) może wynieść ok. 0,5l/100 km. Przy obecnych, wysokich cenach paliw, różnica cenowa na komplecie opon może się zwrócić już po przejechaniu kilku tysięcy kilometrów – argumentuje Piotr Sarnecki, Dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO).

Ważne oznaczenia

Jeśli planujemy zakup nowego kompletu opon, to warto wziąć pod uwagę szereg czynników. Dobrze jest prześledzić wyniki testów dziennikarskich i porównać parametry konkretnych typów ogumienia. Poza rozmiarem, łącznie z indeksami nośności i prędkości oraz danymi na etykietach zwracajmy uwagę również na hamowanie na suchej drodze oraz odporność na poślizgi i, kierowalność, właściwości jezdne, i na zużycie paliwa. Dla coraz większej grupy kierowców pokonujących dalsze trasy nie bez znaczenia jest też głośność opony. Ten parametr umieszczony na etykiecie opony odpowiada za komfort akustyczny w czasie kilkuset kilometrowych tras. Przypomnijmy, że opona lepsza o 3 dB w naszym odbiorze będzie niemal dwa razy cichsza.

Pamiętajmy, że rozmiary opon dostosowane są do wymogów producentów samochodów oraz ich parametrów. To na określonym rozmiarze oraz czasem na dodatkowych alternatywnych, nasz samochód został homologowany, czyli dopuszczony do ruchu. Szerokość opony mierzona jest pomiędzy jej bokami i podana jest w milimetrach, zaś wysokość profilu to wartość procentowa wyrażająca wysokości boku opony w stosunku do jej szerokości. Oznaczenie „R” to typ – radialna. W doborze kierujemy się takim rozmiarem opon oraz ich indeksami nośności i prędkości, jakie są określone w instrukcji obsługi naszego auta – często także na naklejce na środkowym słupku. To wskazuje nam, jakich dokładnie opon szukać. Samochód, który ma homologację na indeks nośności na poziomie 100, nie może mieć opon z indeksem np. 95 – bo one nie wytrzymają jego masy i rozpadną się w czasie jazdy. To samo dotyczy indeksu prędkości. Jeśli w instrukcji jest indeks V, to nie możemy kupować opon z indeksem H – bo nie wytrzymają one eksploatacji.

Na oponie są także dodatkowe oznaczenia, w tym symbol E.C.E oznaczający homologację europejską, a w przypadku wariantów zimowych lub całorocznych – symbol alpejski (dla opon posiadających homologację zimową) oraz numer DOT, w którym zakodowane jest oznaczenie producenta, wytwórni oraz daty produkcji. Numer DOT służy producentom opon jedynie do identyfikacji modelu, fabryki i partii produkcyjnej. Data produkcji jest częścią tego kodu. Wprowadzenie kodu wymógł Departament Transportu w USA (stąd skrót DOT – ang. Department of Transportation) po to, by istniało oznaczenie umożliwiające identyfikację opony do reklamacji.

Starzenie się opon

Zdaniem PZPO, nadawanie dacie produkcji jakiegokolwiek innego znaczenia czy ważności jest po prostu pomyłką – bo opony nie starzeją się, gdy leżą na półce tylko w czasie eksploatacji. A najbardziej w czasie eksploatacji ze zbyt małym ciśnieniem.

- Zła decyzja przy zakupie opon to dodatkowe koszty wynikające z problemów w użytkowaniu. Dotyczy to zwłaszcza niskiej jakości produktów egzotycznych producentów, którzy walczą o klienta ceną, a nie jakością. Nie należy przy tym się bać zakupu nowych produktów, wyprodukowanych nawet kilka lat temu, ponieważ gwarancja obowiązuje od daty zakupu, a nie produkcji. Właściwie przechowywane ogumienie będzie miało takie same parametry, jak to prosto z fabryki – przekonuje

Sarnecki.

By udowodnić, że opony magazynowane w hurtowni kilka lat nie są gorsze od świeżo wyprodukowanych, TÜV SÜD zrobił badania porównawcze na torze. Sprawdzano opony tego samego producenta, tego samego modelu i rozmiaru oraz z identycznym składem mieszanki bieżnika. Jeden komplet wyprodukowany w 2018, drugi 2020 na tym samym samochodzie. Test udowodnił, że kilkuletnie opony hamują tak samo dobrze, jak te z ostatniej partii. Co więcej, żeby podnieść poprzeczkę kierowca rajdowy przetestował opony z 2020 i 2017 również o identycznym składzie tego samego producenta. Wynik tych prób także pokazał, że nawet 3 letnia opona zachowuje swoje osiągi, kiedy jest profesjonalnie magazynowana. A tylko takie magazyny mają fabryki opon i hurtownie. Warto więc kupować opony z pewnego, oficjalnego kanału sprzedaży – online lub tradycyjnego. Testy są dostępne na www.oponmajamoc.pl.

Używane? Nie, dziękuję

Jednak najgorsza decyzja to zakup używanych opon. Taki wybór to loteria i igranie z własnym zdrowiem. Nie wiadomo, w jakich warunkach użytkował je poprzedni kierowca. Generalnie nie polecamy ich nawet nieulubianemu sąsiadowi – bo możemy kiedyś się znaleźć na linii jego uderzenia po pęknięciu takiej opony. Stare ogumienie wydłuża drogę hamowania i pogarsza prowadzenie samochodu – co w skrajnym scenariuszu może oznaczać wpadnięcie w poślizg i wypadek. Takie opony mogą mieć także ukryte wady, których nie widać gołym okiem, ponieważ mogą pochodzić z pojazdów powypadkowych. Ich wewnętrzna struktura osnowy przenoszącej siłę opony może być uszkodzona – co w praktyce oznacza, że nie wiadomo, kiedy może zostać rozerwana w trakcie jazdy. Ponadto podczas ich montażu może się okazać, że nie chcą się wyważyć, co w trakcie jazdy będzie się objawiać tzw. „biciem” oraz przyspieszonym zużyciem elementów zawieszenia i układu kierowniczego.

- Zakup używanych opon to pozorna oszczędność, bo nikt nie zagwarantuje nam bezpieczeństwa ich eksploatacji. Zwykle warsztaty wulkanizacyjne nie mają specjalistycznych narzędzi, aby dokładnie prześwietlić taki produkt pod kątem potencjalnych niedoskonałości. Z kolei profesjonalny i certyfikowany zakład nigdy by takiej opony nie założył na felgę, bo wtedy bierze na siebie odpowiedzialność za zdrowie i bezpieczeństwo klienta oraz innych uczestników ruchu. Właściwym wyborem będą nawet budżetowe opony, ale nowe – mówi dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego.

Zasada 3P

Zakup odpowiedniego ogumienia to jeden z filarów zasady 3P, czyli Porządne opony, Profesjonalny serwis, Prawidłowe ciśnienie. W tym celu Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego wprowadził system oceny zakładów wulkanizacji na podstawie niezależnego audytu ich wyposażenia oraz kwalifikacji personelu. Warsztaty spełniające wysokie standardy legitymują się Certyfikatem Oponiarskim PZPO, który w praktyce oznacza, że wymiana gum bądź ich naprawa wiąże się z gwarancją wysokiej jakości.

3P to także właściwe ciśnienie w ogumieniu w trakcie jego eksploatacji. Niestety część kierowców o tym zapomina. Jak potwierdzają badania, aż 58 proc. kierowców zbyt rzadko sprawdza ciśnienie w oponach. Jeśli nie sprawdzamy ciśnienia, to opony starczą nam na 3 razy krócej! Zbyt niskie ciśnienie w oponach powoduje nawet dwukrotny wzrost temperatury warstw wewnętrznych – a to już prosta droga do rozerwania opon w czasie jazdy. Zbyt mała ilość powietrza sprawia, że bieżnik nie przylega właściwie do nawierzchni, co z kolei przekłada się na dłuższą drogę hamowania – ubytek o 0,5 bara wydłuża drogę hamowania nawet o 4 metry. Niedostateczne ciśnienie to również szybsze zużycie bieżnika. W przypadku niedopompowania o wspomniane 0,5 bara to nawet o 1/3 oraz

większe opory toczenia, co przekłada się także na większy hałas o 3dB (w praktyce dwa razy głośniejsze). Brak powietrza w oponie to również zwiększone o 5 proc. zużycie paliwa .

- Ciśnienie w ogumieniu powinniśmy weryfikować przynajmniej raz w miesiącu, nawet jeśli mamy czujniki ciśnienia. Kluczowa kwestia to sprawdzanie go przed wyjazdem w drogę, kiedy opony są jeszcze zimne. Wówczas mamy wiarygodny wynik. Zadbajmy także o dopompowywanie „zapasu”, - kto wie, kiedy będziemy musieli z niego skorzystać - radzi Piotr Sarnecki.

Opony Mają Moc

Fakt, że opona jest jedynym elementem styku pojazdu z nawierzchnią sprawia, że ten element wyposażenia pojazdu nabiera szczególnego znaczenia w kontekście bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Kontakt opony z podłożem jest wielkości małego tabletu. To jednak właśnie od jakości tego kontaktu zależy droga hamowania i przyczepność, a więc nasze bezpieczeństwo. Wybierając właściwe opony, powierzając ich montaż bądź naprawę specjalistom i odpowiednio je serwisując mamy większą pewność, że nasze auto będzie się prowadziło tak, jak tego chcemy i bezpiecznie zatrzyma się przed przeszkodą.

Fot. PZPO

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/arttykul/75989>