

OPONY ZIMOWE - FAKTY I KORZYŚCI

Mroźne poranki, szron na szybach i oblodzona nawierzchnia jezdni sprawiają, że wielu kierowców zapominając o podstawowych zasadach bezpieczeństwa traci kontrolę nad prowadzonym pojazdem doprowadzając do różnego rodzaju zdarzeń drogowych. Aby zminimalizować ryzyko niekontrolowanych poślizgów warto pomyśleć o używaniu opon zimowych. Policjanci apelują, aby nie czekać z tą decyzją do ostatniej chwili.

Zimowe ogumienie jest przede wszystkim dostosowane do panujących zimą niższych temperatur. Mieszanka, z której są wykonane sprawia, że opona zimowa przy minusowych temperaturach nadal zachowuje swoją elastyczność. Nie pojawia się wówczas efekt tzw. twardnienia opony, co wpływa na zmniejszenie jej przyczepności do nawierzchni jezdni. Równie istotną jest też kwestia przyczepności opony zimowej do jezdni pokrytej śniegiem lub lodem. Stosując zimowe ogumienie krótsza jest jednocześnie droga hamowania pojazdu, w porównaniu z innymi oponami. Również i ten aspekt przekłada się później na większe bezpieczeństwo podczas zimowego korzystania z pojazdów.

Opona zimowa i jej właściwości oraz inne parametry trakcyjne wpływające na bezpieczeństwo w ruchu drogowy.

Budowa i cechy trakcyjne opon zimowych uzasadniająca ich stosowanie w warunkach zimowych to:

rzeźba bieżnika, wyposażona jest w większą ilość lametek (głębokich nacięć żeber bieżnika) poprawiająca przyczepność poprzez większą elastyczność czoła bieżnika, tym samym lepszy kontakt z nawierzchnią pokrytą błotem, śniegiem lub pozostałościami po posypywaniu nawierzchni. rowki bieżnika są zazwyczaj szersze, umożliwiające samoczyszczenie ze śniegu i błota, ich kierunkowość umożliwia utrzymanie zadanego kierunku jazdy na nawierzchni pokrytej kopnym śniegiem lub warstwą błota pośniegowego. Ostatnio coraz częściej producenci opon stosują rzeźby asymetryczne.

Guma bieżnika jest bardziej miękka w porównaniu do opon letnich zapewniając wraz ze spadkiem temperatury w miarę dobrą przyczepność. Guma opon letnich przy temperaturach zbliżonych do ujemnych i ujemnych twardnieje powodując wyraźny spadek przyczepności szczególnie na mokrej nawierzchni,

Na nawierzchniach typowo zimowych tzn. ubity zmrożony śnieg przyczepność opon letnich spada gwałtownie nie gwarantując skutecznego kierowania, hamowania ani przyspieszania. W ostatnich latach producenci opon dodają do gumy bieżnika specjalną krzemionkę, poprawiającą przyczepność. Guma takich opon zachowuje dłużej dobre cechy trakcyjne w warunkach zimowych w porównaniu do opon bez takich dodatków.

W Polsce nie ma określonych terminów od kiedy należy zakładać opony zimowe i kiedy je zdejmować. Zależy to od warunków atmosferycznych oraz rejonu w jakim pojazd eksploatujemy. Nie można porównywać warunków eksploatacyjnych dużych miast w centralnej Polsce do rejonów górskich lub polski północno-wschodniej. Problem ten należy rozwiązać poprzez porady w specjalistycznych serwisach, w których zazwyczaj przechowuje się opony zimowe.

Nie wskazane jest stosowanie opon zimowych tylko na jednej osi pojazdu, szczególnie napędowej. Umożliwi to nam lepsze przyspieszanie ale niestety spowoduje problemy z kierownością i statecznością samochodu w czasie pokonywania zakrętów i hamowania (na podstawie prób testowych, popartych analizą teoretyczną kierowności i stateczności).

Ogumienie uniwersalne oznaczone jako M+S (błotno-śniegowe) jeżeli jest dostępne, zapewnia średnie warunki eksploatacji zimą i latem. W trudniejszych warunkach zimowych np. góry kopny śnieg, opony takie nie zawsze spełniają nasze oczekiwania. Chyba, że mamy w bagażniku łańcuchy, na których jednak nie można przekraczać 50 km/h, a jazda na nawierzchni oczyszczonej ze śniegu i błota nie jest zbyt komfortowa.

Dane z testów badawczych dla uświadomienia, że warunki zimowe powodują zawsze zmniejszenie przyczepności opon do nawierzchni i jeżeli takie warunki występują należy zabezpieczyć się w opony zimowe, a już na drodze zdjąć nogę z gazu.

Rodzaj nawierzchni	Typ opon	Długość drogi hamowania (m) dla samochodów wyposażonych w ABS	Długość drogi hamowania (m) dla samochodów bez ABS
Ubity zmrożony śnieg - letnie		98	174
prędkość 60 km/h	zimowe	55	98

wykorzystano materiał WRD KWP w Poznaniu,