

## Przekładanie kół w samochodzie osobowym - fakty i mity

Do napisania tego artykułu skłoniły mnie pytania moich klientów i obiegowe opinie krążące w śród kierowców.

Tegoroczna zima 2010 pokazała nam w końcu swoje prawdziwe oblicze i zasypała nas śniegiem.

Spowodowało to niemal paraliż komunikacyjny na początku sezonu. W śród kierowców panowała opinia , że nie warto wymieniać opon na zimowe , bo przecież nie ma śniegu , a zimy w Polsce są coraz to łagodniejsze. Oczywiście myślenie , że opony zimowe są tylko po to , aby jechać bezpiecznie po śniegu jest przejawem ignorancji. Wyjaśniam , że opony zimowe nazywają się tak dlatego , że umożliwiają w miarę bezpieczną jazdę samochodem w warunkach zimowych ,gdy temperatura zewnętrzna spada poniżej 7 stopni w plusie, jest sucho lub mokro, pada deszcz lub śnieg. Tajemnica tkwi w budowie opony zimowej , a w szczególności w budowie bieżnika i materiału z którego jest wykonana.

Konstrukcja zimowego bieżnika polega na wyposażeniu go w specjalne pazurki , lub lamele ,które wgrzają się w podłoże podczas jazdy ,a mieszanka gumowa nie traci właściwości elastycznych ,nawet przy -20 stopniach C.

**Po co wymieniać dwa razy w roku opony**, jak w przeszłości jeździło się samochodem na jednych uniwersalnych oponach i było dobrze?

Tak to prawda , ale nie mieliśmy wyboru i nie można było kupić opon zimowych, bo ich po prostu nie było na rynku. Pojawiły się najpierw na zachodzie a później trafiły na nasz rynek, dopiero w latach 90- tych.

Samochody były bardziej proste ,pojemności i moce silników dużo mniejsze ,auta nie były wyposażone w systemy anty blokujące koła , systemy stabilizacji toru jazdy ESP.

Dzisiaj nowoczesny samochód wyposażony w te udogodnienia, nie jest w stanie samodzielnie wyjechać na letnich oponach z garażu lub podjazdu , który jest położony niżej niż droga. Może też mieć spore trudności z podjechaniem pod ośnieżone wzniesienia.

W wielu europejskich krajach przepisy wymagają od kierowców posiadania opon zimowych.

**Czy można założyć tylko 2 opony zimowe na przód , a 2 opony letnie zostawić na tyle ( w ramach oszczędności)?**

Absolutnie nie.

Zmieniając buty w zimie, nie zakładamy tylko jednego zimowego drugiego letniego.

Warunkiem bezpiecznej jazdy zimą jest zmiana wszystkich opon w samochodzie na zimowe i wszystkich opon w sezonie letnim na letnie.

Minimalna wysokość bieżnika opony zimowej wynosi 4mm a letniej 2 mm , jazda z oponami zużytymi poniżej tej wartości , jest niedopuszczalna, a w przypadku spowodowania kolizji , mamy zapewniony współudział winy , nawet jeśli nie spowodowaliśmy tej kolizji.

### **Kiedy zmieniamy opony ?**

Jeśli temperatura zewnętrzna spada poniżej 7 stopni w plusie , zazwyczaj w październiku i listopadzie, wtedy zmieniamy opony na zimowe , nie czekamy na śnieg, ponieważ : nie on jest najważniejszym czynnikiem.

Jeśli temperatura zewnętrzna utrzymuje się powyżej 15 stopni w plusie zazwyczaj w połowie marca i w kwietniu, wtedy zmieniamy opony na letnie.

### **Lepsze opony zakładamy na przód czy na tył ?**

Otóż wbrew obiegowej opinii , lepsze opony pod względem wysokości bieżnika zakładamy na tył, jest to podyktowane badaniami na drodze przeprowadzonymi przez instruktorów nauki bezpiecznej jazdy. Jednoznacznie okazało się , że wprowadzony w poślizg samochód , jest bardzo trudny do opanowania w warunkach, gdy tył pojazdu traci przyczepność z podłożem.

### **Jeśli mam auto wyposażone w napęd na cztery koła to nie muszę zakładać opon zimowych?**

Jest to kolejny mit krążący wśród kierowców miejskich terenówek . Zgadzam się z tym , że takim autem da się lepiej ruszyć , niż zwykłym autem osobowym wyposażonym w opony letnie w warunkach zimowych , ale co z zatrzymaniem tego pojazdu ? Hamuje tak samo jak każde inne auto. Dlatego właściciele aut z napędem na cztery koła , powinni także zmieniać wszystkie opony na zimowe i letnie w ciągu roku, a jazda będzie o wiele bardziej bezpieczna.

### **Czy warto zainwestować i kupić sobie drugi komplet felg , aby nie przekładać opon co sezon ?**

Warto , ale jeśli chodzi o oszczędności finansowe to nie będą one duże , z tego powodu , że takie koła trzeba i tak co sezon wyważyć i sprawdzić czy nie są pokrzywione od naszych dziurawych jezdni .

Posiadając dwa komplety całych kół , nie narażamy ich na szybkie zużycie mechaniczne oraz na porysowania i zniszczenia warstwy lakieru pod wpływem szkodliwego działania np. soli drogowej. Po prostu posłużą nam dłużej w perspektywie kilku lat. Chciałbym powiedzieć , że opony przekładane w profesjonalnym warsztacie na felgach aluminiowych nie niszczą się od samego przekładania , ponieważ , nowoczesne montażownice (urządzenia służące do zmiany opon )są do tego celu specjalnie wykonane a pracownicy powinni posiadać wiedzę i odpowiednie umiejętności.

### **Nowoczesne pompowanie opon**

Pompowanie opon azotem przyszło z zachodu i polega na zastąpieniu powietrza w oponie gazem , najczęściej azotem lub inną mieszanką. Czy warto dopłacić za taką usługę w warsztacie ?

Wyobraźmy sobie taką sytuację z życia wziętą. Klient jedzie bardzo szybko na autostradzie w letni gorący dzień, wiele razy ostro hamuje, bo inne pojazdy tamują mu drogę ,jest gorąco ok. 30 stopni na zewnątrz , hamowanie powoduje bardzo silne nagrzewanie się całego koła a co za tym idzie również i opony , czasami jest tak gorąca ,że nie można jej dotknąć , ciśnienie w oponie napełnionej powietrzem mocno wzrasta , może wtedy dojść do niekontrolowanego rozerwania opony. Gdyby opona była napełniona azotem do takiej sytuacji by nie doszło, ponieważ gaz ten nie jest podatny na zmiany ciśnienia spowodowane zmianą temperatury.

Druga sytuacja- zimowa. Klient zmienia opony w warsztacie na zimowe , temperatura panująca w warsztacie to ok.17 stopni w plusie, opony są więc pompowane przy 17 stopniach. Przychodzi zima i temperatura zewnętrzna spada poniżej minus 15 stopni , a więc różnica temperatur to ponad 32 stopnie a niekiedy nawet i 40 stopni, ciśnienie w oponie drastycznie spada i może się zdarzyć taka sytuacja , że w momencie podjeżdżania samochodem pod krawężnik może dojść do utraty powietrza w oponie, spowodowanej odparzeniem się opony od felgi z powodu zbyt małej siły rozpierającej oponę od środka (brak wymaganego ciśnienia powietrza w oponie ).

Często też kierowcy nie sprawdzają ciśnienia powietrza w swoim aucie ,które może uchodzić przez drobne nieszczelności i to powoduje późniejsze problemy z jazdą z zbyt niskim ciśnieniem w oponach.

Przestrzegam kierowców przed samodzielnym pompowaniem opon na stacjach benzynowych. Udostępnione tam pistolety do pompowania opon ,znajdują się na dworze w warunkach , które nie służą urządzeniom pomiarowym. Część z nich ,pokazuje pomiary niezgodne ze stanem rzeczywistym i mogą się one różnić nawet o 50%. Rozwiązaniem jest kupienie sobie w sklepie motoryzacyjnym , małego ciśnieniomierza i sprawdzenie jego działania podczas pompowania opon na stacji. Zdziwicie się Państwo ,jak duże mogą być różnice w ciśnieniu opony , a przecież producenci samochodów podają wymagane ciśnienie z dokładnością do dziesiątych części jednostek ciśnienia. Tabliczka z wymaganym ciśnieniem znajdują się na wewnętrznej stronie wlewu paliwa , czasami na słupku drzwi od kierowcy lub we wnętrzu schowka pasażera , a na pewno w instrukcji obsługi samochodu.

Tak więc gorąco polecam pompowanie opon azotem przez cały rok, a w szczególności dotyczy to samochodów wyposażonych w czujniki ciśnienia w oponach lub samochodów wyposażonych w opony typu RUN FLAT.

**Opony typu RUN FLAT** umożliwiają jazdę samochodem nawet po utracie ciśnienia w oponie spowodowaną np. najechaniem na gwoździ. Konstrukcja opony jest tak wykonana ,aby można było dojechać do warsztatu wulkanizacyjnego (dystans do około 80 km) z prędkością maksymalną do 80km/h. Odpowiada za to specjalnie wzmocniony bok opony. Często kierowcy nawet nie przypuszczają ,że złapali przysłowiowego kapcia , gdyby nie elektronika w aucie , która sygnalizuje utratę ciśnienia w oponach.

Opony typu RUN FLAT stają się coraz to popularniejsze i są na wyposażeniu fabrycznym samochodów osobowych klasy kompakt i limuzyn klasy wyższej.

Życzę Państwu przyjemnej jazdy , choć jakość naszych dróg trochę nam to może utrudnić.

Tomasz Kaczor Good Serwis .