

## Napęd 4x4 a opony zimowe

data aktualizacji: 2018.12.03



**Część kierowców samochodów klasy SUV i samochodów terenowych wyposażonych w napęd 4x4 uważa, że podczas zimy doskonale dadzą sobie radę bez opon zimowych, czy choćby całorocznych z homologacją zimową. Napęd na wszystkie koła ma ich uchronić przed niebezpieczeństwami zimowych dróg i zagwarantować przyczepność niezależnie od warunków pogodowych. Nic bardziej mylnego - napęd 4x4 daje przewagę głównie przy przyspieszaniu. Hamowanie czy jazda w zakręcie dużym i ciężkim samochodem jest nawet trudniejsze niż w zwykłej osobówce ze względu na większą masę i wyżej położony środek ciężkości. Jazda na oponach nieprzystosowanych do warunków klimatycznych to igranie z życiem i bezpieczeństwem.**

W sezonie zimowym, na drodze, możemy spotkać duże samochody terenowe, które poruszają się na standardowych oponach „uniwersalnych” H/T, popularnych A/T (All Terrain) czy też o zgrozo na terenowych oponach przystosowanych do ciężkiego teren czyli M/T (Mud Terrain). Właściciele tych samochodów, bardzo często zapominają, że napęd 4x4

nie poprawia osiągnięć auta podczas hamowania na śliskiej nawierzchni. Napęd na cztery koła nie jest również remedium na groźne zjawisko aquaplaningu a terenowe opony zaprojektowane na głębokie błoto nie sprawdzą się najlepiej na śliskim, mokrym asfalcie czy zmrożonym gładkim śniegu.

Na poślizg na mokrej lub zmrożonych nawierzchni w zimie mogą pomóc tylko typowe opony zimowe lub całoroczne z zimową homologacją. Najprostszym sposobem na zwiększenie bezpieczeństwa na drodze to odpowiedzialna jazda, oraz używanie opon dostosowanych do panujących warunków - dotyczy to każdego terenu i nawierzchni.

*„Warto pamiętać, że samochody typu SUV, są cięższe i mają wyżej położony środek ciężkości w porównaniu do zwykłych aut osobowych. Tym ważniejsze jest używanie dobrej jakości opon, gdyż potrzebują odpowiedniej przyczepności na drodze - na deszczu, śniegu lub lodzie tylko opony z homologacją zimową zapewnią wymagane parametry do bezpiecznej jazdy. Samochody wyposażone w napęd na cztery koła lepiej radzą sobie przy ruszaniu i przyspieszaniu od aut, w których moc przenoszona jest tylko na przednią lub tylną oś. Jednak coraz bardziej popularne SUV-y nie mają dzięki temu krótszej drogi hamowania czy większej przyczepności, ani nie stają się od tego ani lżejsze. Kierowcy tych aut muszą zdawać sobie sprawę z zagrożeń, jakie niesie ze sobą jazda zimą na nieodpowiednich oponach” - podkreśla Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego. „Dotyczy to także właścicieli drogich SUVów, które są wyposażone we wszystkie możliwe systemy bezpieczeństwa - żeby poprawnie działały ich czujniki, to koła potrzebują dobrej przyczepności. Opony letnie na mokrej i śliskiej nawierzchni w niskich temperaturach mogą spowodować, że samochód stanie się niesterowny w niebezpiecznej sytuacji” - dodaje Sarnecki.*

Opony z homologacją zimową są wykonane są z innej mieszanki gumowej niż opony letnie, która dzięki większej zawartości naturalnej gumy i krzemionki nie twardnieje, kiedy robi się coraz chłodniej. Natomiast specjalny wzór bieżnika opon zimowych doskonale odprowadza wodę i wgryza się w śnieg, a dzięki przestrzennym, samoblokującym się lamelom także zapewnia bezpieczeństwo na suchej drodze. Zarówno mieszanka, jak i bieżnik są kluczowymi elementami opon zimowych, które zwiększają przyczepność samochodu do jezdni, a tym samym skracają drogę hamowania.

Homologowane opony zimowe, czyli posiadające tzw. symbol alpejski 3PMSF (Został on określony regulaminem ONZ Nr 117 i wprowadzony rozporządzeniem unijnym 661/2009) - płatek śniegu na tle trzech szczytów górskich, dają większy margines bezpieczeństwa. Zapewniają lepszą przyczepność i krótszą drogę hamowania, która często zapobiega kolizjom, a nieraz potrafi uratować życie. Opony letnie, nie wspominając już o typowych oponach terenowych, w już w temperaturach poniżej 7-10 stopni C stają się coraz twardsze i w pewnych warunkach mogą mieć wydłużoną drogę hamowania w porównaniu do opon zimowych - różnica może wynieść nawet ponad 10 metrów, a to są dwie długości dużego samochodu. Na bezpieczeństwie nigdy nie warto oszczędzać.

Należy pamiętać, że spotykany jeszcze symbol M+S jest tylko określeniem opon z bieżnikiem na błoto i śnieg, nadawanym uznaniowo przez producentów ogumienia (w przypadku opon do SUV i 4x4 znajdziemy go na większości modeli - wymagane oznakowanie w USA) - nie mają one natomiast zimowej, bardziej miękkiej mieszanki gumowej, która

lepiej pracuje w niskich temperaturach.

Samodzielnie występujący znak M+S bez symbolu alpejskiego oznacza, że taka opona nie jest typową oponą zimową, ani dopuszczoną oficjalnie jako całoroczną, ponieważ nie otrzymała homologacji zimowej. Dużo też zależy od nowelizacji przepisów w konkretnym kraju, który nakłada na kierowców obowiązek posiadania w określonym okresie roku opon zimowych.

Używanie opon zimowych skraca drogę hamowania i zwiększa przyczepność samochodu. Testy opon zimowych pokazują, jak bardzo ogumienie adekwatne do temperatury, wilgotności i śliskości nawierzchni pomaga kierowcy w kontroli nad pojazdem i potwierdzają różnicę pomiędzy oponami zimowymi a letnimi, nie tylko na oblodzonej czy ośnieżonej, ale i na mokrej drodze:

*„Cieszy zmiana postaw kierujących – aż 78% badanych popiera pomysł wprowadzenia wymogu jazdy na oponach zimowych lub całorocznych z homologacją zimową – takie rozwiązanie prawne stosowane jest już w 26 krajach w Europie. Wzrastająca świadomość Polskich kierowców daje nadzieję na to, że coraz więcej osób będzie jeździć zimą na oponach zimowych lub dobrych całorocznych – teraz aż jedna trzecia z nich naraża siebie i innych jeżdżąc w oponach letnich zimą” – dodaje Piotr Sarnecki.*

Opony całoroczne z homologacją zimową mają bardziej miękką mieszankę gumową oraz wielofunkcyjny bieżnik, co przekłada się na lepszą przyczepność zimą i większe bezpieczeństwo niż w przypadku opon letnich. Musimy jednak pamiętać, że to tylko kompromis – nawet gumy całoroczne klasy premium latem nie będą tak dobre, jak opony letnie, a zimą – tak jak zimowe.

Opracowane na podstawie źródła: [Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego](#)

Źródło: