

Jakie znaczenie ma wiek opon?

Dla kupującego dużo ważniejsze jest dostosowanie opon pod względem rozmiaru, homologacji europejskiej czy wymogów konkretnego samochodu, niż pod względem daty produkcji.

Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego przypomina, że nieużywana, odpowiednio przechowywana, kilkuletnia opona jest tak samo dobra jak nowa.

Nowa opona to ogumienie nie tylko z aktualnego roku, ale wyprodukowane także kilka lat temu, jeśli było odpowiednio przechowywane i nie było używane. Taka opona jest pełnowartościowym produktem, który nie traci swoich właściwości - jest fabrycznie nowa dla użytkownika.

Pamiętajmy, że opona jest jedynym elementem styku samochodu z nawierzchnią. Kontakt opony z podłożem jest wielkości pocztówki. Nie możemy w samochodzie ulepszyć układu ABS ani ESP, pasów bezpieczeństwa czy poduszek powietrznych, ale montaż dobrych opon to najprostszy sposób na zwiększenie bezpieczeństwa na drodze. Zakupiona opona musi być nieużywana, ale niekoniecznie wyprodukowana miesiąc temu. **Kilkuletnia nieużywana opona jest tak dobra jak nowa. Wpływ na jej zmianę ma głównie eksploatacja, a nie czas magazynowania.**

Najważniejsze jest, aby opony znajdowały się w suchym, chłodnym i dobrze wentylowanym pomieszczeniu. Ogumienie należy chronić przed bezpośrednim oddziaływaniem promieni słonecznych i złymi warunkami pogodowymi, dlatego też nie powinno się go przechowywać na zewnątrz, nawet pod przykryciem. Opony muszą znajdować się z dala od wszelkich substancji chemicznych, ostro zakończonych przedmiotów, źródeł ciepła takich jak otwarty ogień, przedmiotów powodujących iskrzenie i wyładowania elektryczne oraz od urządzeń generujących ozon np. transformatorów, spawarek czy silników elektrycznych. Opony magazynowane w serwisach i hurtowniach mają odpowiednią ochronę, dzięki czemu guma nie traci swoich właściwości.

Ogumienie starzeje się przede wszystkim **dopiero podczas użytkowania**. Zmiany fizyko-chemiczne spowodowane są rozgrzewaniem w trakcie jazdy, napięciem wynikającym z ciśnienia, deformacjami i innymi czynnikami, które nie występują w procesie przechowywania opon.

Warto pamiętać, że **1 rok magazynowania** odpowiada **3 tyg. prawidłowego użytkowania** i tylko **1 tygodniowi jazdy z obniżonym ciśnieniem** powietrzna w oponie*. Opona rozgrzana do 60°C starzeje się 60 razy szybciej niż opona magazynowana nawet przy temp. 25°C. Najczęściej opony są magazynowane poniżej tej temperatury.

Główne czynniki starzenia opony to zatem:

- eksploatacja, szczególnie nieprawidłowa (np. zbyt niskie ciśnienie powodujące przegrzewanie się opony, nadmierne przeciążenie),
- działanie ozonu (np. garażowanie w pomieszczeniach z pracującymi transformatorami, generatorami),
- działanie promieni UV (np. ekspozycja na promienie słoneczne),
- styczność z agresywnymi substancjami chemicznymi (np. paliwami, spalinami, olejami, czy rozpuszczalnikami).

Sam upływ czasu w odpowiednich warunkach magazynowych nie jest tak istotny. Dlatego przy kupnie opon trzeba przede wszystkim zwrócić uwagę na ich rozmiar wraz z indeksami nośności i prędkości, homologację europejską oraz dopasować je do swoich preferencji i sposobu jazdy, w czym pomogą m.in. dane na etykietach energetycznych. Zawsze jednak warto konsultować się z pracownikami dobrych serwisów. **To od odpowiedniego doboru opon zależy bezpośrednio nasze bezpieczeństwo, a nie od tego czy data produkcji jest z tego roku czy sprzed kilku lat.**

Rozmiar – np. 195/65R15 91T

Rozmiar opon musi być dostosowany do wymogów producenta samochodu, które biorą pod uwagę wszystkie osiągi oraz parametry auta. Informacja ta znajduje się w instrukcji obsługi pojazdu. Elementy składające się na rozmiar opony to jej szerokość (np. 195), wysokość profilu (np. 65), średnica osadzenia (np. R15) oraz indeksy nośności i prędkości (91T). Indeksy – nośności (np. 91) i prędkości (np. T) – muszą być dostosowane do danego samochodu, ponieważ mają bezpośredni wpływ na charakterystykę opony i jej zachowanie na drodze.


Opony ze zbyt małym indeksem nośności czy prędkości bezpośrednio stwarzają zagrożenie na drodze, gdyż nie są w stanie przenieść obciążeń i prędkości, jakie przewidział producent auta. Opony takie nieprawidłowo się odkształcają i zużywają, mają gorszą przyczepność na drodze oraz mogą ulec uszkodzeniu.

Symbole

Symbol E.C.E., czyli homologacja europejska oznacza dopuszczenie opony do użytku na terenie UE. Składa się z oznaczenia E3, które wskazuje na kraj wydający homologację. Dalszy ciąg cyfr to numer homologacji (np. E3 0259091). Tylko opony dostosowane pod względem wymogów homologacyjnych do rynku UE są gwarancją bezpiecznej jazdy.

Numer DOT to zakodowane oznaczenie producenta, fabryki i daty produkcji opony.

Dobieramy opony do pory roku. Wiosną i latem jeździmy na oponach letnich, zaś jesienią i **zimą**

na oponach z symbolem alpejskim  (płatek śniegu na tle góry to jedyne oznaczenie opony zimowej). Symbol M+S oznacza tylko, że opona ma bieżnik śniegowy (poprawiona trakcja na śniegu), a nie mieszankę zimową.

Etykieta

Na każdej fabrycznie nowej oponie znajduje się etykieta energetyczna, na której znajdują się informacje na temat 3 osiągnięć danej opony:

- **efektywność paliwowa** (symbole A,B,C,D,E,F,G, gdzie A oznacza najbardziej oszczędną),
- **pryczepność na mokrej nawierzchni** (symbole A,B,C,D,E,F,G, gdzie A oznacza najkrótszą drogę hamowania),
- **zewnątrzny hałas toczenia** (wartość w decybelach).

W przypadku efektywności paliwowej oraz przyczepności na mokrej nawierzchni różnice pomiędzy poszczególnymi klasami danej kategorii są znaczące. Różnica między oponami klasy A i G w przypadku drogi hamowania na mokrej nawierzchni przy 80 km/h to nawet 18 m^{**}. Przy efektywności paliwowej różnica między klasą A i G to nawet 7,5% w ilości zużytego paliwa.

Poza rozmiarem opon i danymi na etykietach zwracajmy uwagę także na inne parametry opon – hamowanie na suchej nawierzchni, właściwości jezdne, kierowność na suchych i mokrych nawierzchniach, odporność na aquaplaning, trwałość i wytrzymałość oraz w przypadku opon zimowych również na właściwości jezdne w warunkach zimowych.

Opony są trwałą i bardzo ważną częścią wyposażenia samochodu w zakresie bezpieczeństwa. Nie ma znaczenia, czy w momencie zakupu mają kilka dni czy kilka lat. **Trzeba jednak o nie dbać, sprawdzać ciśnienie, bieżnik oraz przechowywać w odpowiednich warunkach, żeby dobrze spełniały swoją rolę.**

Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego i Instytut Transportu Samochodowego,
Warszawa, 23 kwietnia 2015 r.

Więcej informacji udziela:
Mira Poręba
Mail: mira.poreba@pzpo.org.pl
Tel: 697 698 404

* R. G. Altman, E. M. Beutler, J. T. Kohler, "Erroneous or Arrhenius - Potential Impact of Oven Temperature Variations on Laboratory Aging of Tires

*** pomiar wg. zasad wprowadzonych Rozporządzeniem WE 1222/2009*