

Kiekvienų metų antroje spalio pusėje – lapkričio pradžioje prie padangų montavimo dirbtuvių nutįsta eilės. Kai vasarines padangas turintį automobilį žmogui netikėtai tenka valdyti per plikledį, visiems vairuotojams akivaizdu – jas keisti reikia kuo greičiau. O žieminių padangų minusus esant aukštai temperatūrai pastebėti sunkiau. Tačiau jų yra ir ne ką mažesnių.

„Didžiausias žieminių padangų minusas esant aukštai aplinkos temperatūrai – prastas sukibimas su kelio danga. Iki 7 laipsnių šilumos žieminės veikia puikiai, tačiau esant aukštesnei jų savybės nuosekliai prastėja, kol galiausiai jos perkaista. Tuomet padangos labai sparčiai dėvisi ir ekstremalioje situacijoje (prireikus staiga stabdyti ar pasukti) rizika padaryti avariją išauga keleriopai“, – sako Martins Grinbergs, „Goodyear“ Baltijos šalių lengvųjų padangų pardavimo vadovas.

Modernus automobilis neišgelbės

Šiuolaikiniuose automobiliuose yra daugybė elektroninių saugumo sistemų. Stabdžių antiblokavimo sistema (ABS) visuose Europos Sąjungoje parduodamuose automobiliuose privalomai montuojama jau nuo 2004-ųjų, o elektroninė stabilumo kontrolė (ESC) – nuo 2014-ųjų. Tačiau automobilį su keliu, kaip ir prieš 20 ar 50 metų, jungia tos pačios keturios gumos padangos.

„Nesuprantu žmonių, kurie perka brangius automobilius ir po to įsigyja pigiausias padangas ar važinėja ištisus metus universalėmis. Kodėl tuomet pirkti automobilį su daugybe elektroninių sistemų, oro pagalvių?“ – klausia BMW vairavimo akademijos vadovas ir instruktorius Darius Jonušis, kritikuojančias žieminių ar universalių padangų naudojimą šiltuoju metų laiku.

Žieminės padangos sukurtos dirbti esant kitokiai temperatūrai nei vasarą, kaip ir vasarinės netinkamos naudoti esant neigiamai. Todėl žieminių padangų „pabaigimas“ vasarą nerekomenduojamas – jomis važiuoti šiltuoju sezonu tiesiog nesaugu.

„Jeigu nedaug vaikštai lauke, gal ir žieminės striukės neverta turėti? Naudodamas vieną komplektą ištisus metus neturi normalių padangų nei vasarą, nei žiemą“, – pabrėžia patyręs vairuotojas.

Finansinė nauda neegzistuoja

Kaip argumentą, kodėl visus metus naudoja vieną padangų komplektą (žieminių ar universalių), kai kurie vairuotojai atsako paprastai – ekonomija. Jeigu nereikia dukart per

metus montuoti padangų, jau sutaupomos kelios dešimtys eurų. Be to, nereikia jų sandėliuoti.

Padangų specialistai pataria į ekonomiką žvelgti kiek plačiau ir skaičiuoti detaliau. Žieminės padangos vasarą dėvėti sparčiau, tad su vienu komplektu vidutinis vairuotojas važinės pusantrų metų, daugiausia – dvejus. Naudojant jas tik žiemą, padangų rida gerokai išauga: du skirtingi padangų komplektai naudojami 4–5 metus, neretai vasarinės – dar ilgiau.

Automobilis su žieminėmis padangomis vasarą taip pat vartoja daugiau degalų. Skirtumas tesiekia kelis procentus, tačiau skaičiuojant išlaidas degalams 10 tūkstančių kilometrų ta nedidelė suma virsta keliomis dešimtimis eurų. Jeigu vasarą nuvažiuojate daugiau, skirtumas gali siekti ir šimtą ar daugiau eurų.

„Tai – tik labai apytiksliai skaičiai. Kiekvieno vairuotojo važiavimo stilius kitoks, padangų rida skirtinga, oro temperatūra taip pat – čia daug kintamųjų. Tačiau viena galime patvirtinti: žieminės padangos šaltuoju sezonu, o vasarinių šiltuoju – atsiperka. Ne tik žvelgiant iš finansinės perspektyvos, bet ir dėl saugumo, komforto“, – aiškina padangų specialistas M. Grinbergs.

Skirtumas - automobilio kėbulas

Viena geriausiai žinomų nepriklausomų padangų bandymų asociacijų „Tyre Reviews“ iš Didžiosios Britanijos atliko testą. Vasaros sąlygomis lygino skirtingas „premium“ gamintojų padangas: vasarines, žieminės ir universalias. Skirtumai tarp jų, iš pirmo žvilgsnio, nėra dideli – vos keli metrai. Tačiau jie – vieno automobilio kėbulas. Arba pėsčiųjų perėjos plotis.

Stabdymo teste nuo 80 iki 8 km/val. esant 15 laipsnių aplinkos temperatūrai ant šlapios kelio dangos geriausiai, kaip ir tikėtasi, pasirodė vasarinės padangos – užteko 33,97 metro, kad pristabdytų iki 8 km/val. Su universalėmis padangomis prireikė 35,54 m, o žieminėmis – 34,82 m.

Kai aplinkos temperatūra pakilo iki 18 laipsnių, „Tyre reviews“ specialistai atliko testą ant sausos kelio dangos – automobiliai turėjo stabdyti nuo 96 iki 8 km/val. Vasarines padangas turinčiam automobiliui pristabdyti užteko 36,2 metro, universalias – 41,65, o žieminės – 42,92 m. Skirtumas tarp vasarinių ir kito tipo padangų – didesnis nei 5 metrai, o daugelio automobilių kėbulo ilgis tėra apie 4,5 m.

Testo vaizdo įrašas: <https://www.youtube.com/watch?v=zNuqGUgbcIk>

„Tai – tik vieno testo rezultatai, atlikti neįkaitusiomis padangomis. Jeigu automobiliai

važiuotų ilgiau, padangos išiltų labiau ir stabdymo testas būtų pakartotas, skirtumai dar labiau išaugtų. Automobilis su vasarinėmis sustotų panašiu atstumu, su universaliomis – nežymiai toliau, o su žieminėmis – keliais metrais toliau, nes aukštoje temperatūroje jos perkaista ir dirba dar prasčiau“, – paaiškina „Goodyear“ Baltijos šalių lengvųjų padangų pardavimo vadovas M. Grinbergs.

