

## Zablude o vožnji u zimskim uvjetima

### Dvije zimske gume nisu dovoljne

Ujutro, pri niskim temperaturama, preporučljivo je pustiti motor da radi u praznom hodu najviše do 30-ak sekundi kako bi ulje dospjelo do svih pokretnih dijelova. Nakon toga krenite i pustite da se motor zagrije na radnu temperaturu u vožnji

Piše Marijan Alić

Jeste li znali da se 95% prometnih nesreća tijekom zime događa na kolnicima bez snijega? Štoviše, studija VUFO instituta iz Dresdena koji se bavi istraživanjem prometnih nesreća govori kako se čak 57% njih događa na suhim kolnicima. Pa ipak dobar dio vozača zimi najviše strepi od trenutka kad snijeg zabijeli ceste. Zato zimske gume još dobrim dijelom smatramo gumama za snijeg, a sva sila opreme od lopata, metlica i lanaca čeka u prtljažniku trenutak kad će se vlažan ciklonski zrak susresti s hladnim sjevernim vjetrovima. Priprema automobila za zimu doista nije samo priprema automobila za snijeg. Najveći neprijatelj su zapravo niske temperature koje na iskušenja stavljaju prijanjanje gume, kapacitet akumulatora, podmazivanje motora, zagrijavanje motora itd. Poslovice kaže da stare navike teško umiru, pa tako i proces pripreme te ophođenja s automobilom u zimskom razdoblju još sadrži neke duboko ukorijenjene rutine zaostale iz romantičnijih vremena, no s podosta pogrešnih premisa. Danas su automobili kudikamo kompleksniji strojevi s vrlo visokim stupnjem automatizacije. Spomenimo samo ABS i ESP koji su cestu učinili bitno sigurnijim mjestom, no i promijenili naše reakcije u uvjetima graničnog prijanjanja kotača. Znatno je poboljšana kvaliteta goriva, ulja za podmazivanje, a o zimskim gumama da i ne govorimo. YouTube obiluje usporedbama voznih osobina automobila sa i bez zimskih guma. Iako je sve vrlo očito, i dalje se pred zimu vode

polemike trebamo li doista zimske gume? Da nam BDP raste, nezaposlenost pada, a izvoz pokriva uvoz vjerojatno ovakvih pitanja bi bilo. Ovako smo skloniji vjerovati predrasudama, dugoročnim prognozama koje predviđaju blagu zimu, riskirati s ljetnim gumama ili zimskim gumama samo na pogonskim kotačima, voziti na zimskim gumama i ljeti itd. Koje su to predrasude koje su se duboko ukorijenile među vozačku populaciju i prema kojima se ponašamo, a da zapravo nismo svjesni da nam više štete nego koriste. U nastavku donosimo neke od njih.

Predrasuda: zimske gume su potrebne samo kad padne snijeg

Činjenice: ova predrasuda nema više ni zakonsko uporište

Naime, U Hrvatskoj je zimska oprema obvezna na zimskim dionicama javnih cesta od 15. studenoga tekuće godine do 15. travnja iduće godine. Obvezna uporaba zimske opreme odnosi se na sve vrste motornih vozila bez obzira na vremenske uvjete i stanje kolnika.

Odluka je to Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture od 6. prosinca 2013. godine. U zimske dionice javnih cesta ulazi 839,2 kilometra autocesta i 1523,3 kilometra državnih i županijskih cesta.

Bez obzira na ovu odluku, zimske gume imaju empirijski dokazano bolja svojstva od ljetnih kad temperatura zraka padne ispod 7°C. Zbog smjese od koje su izrađene, zimske gume su elastičnije i bolje prijanjaju pri niskim temperaturama od ljetnih, a o ponašanju na ledu i snijegu da i ne govorimo. Dubina profila od 8 milimetara, nekoliko puta veći broj šara i odvodnih kanala osiguravaju višestruko veće prijanjanje na snijegu i izbacivanje znatno većih količina bilo suhog snijega, bilo snijega pomiješanog s vodom.

Predrasuda: kod vozila s prednjim pogonom ušćuvanje zimske gume treba ugrađivati sprijeda

Činjenica: vozila s prednjim pogonom imaju neravnomjeran raspored mase u korist prednje osovine i na prvi pogled ima smisla ugraditi bolje gume sprijeda

Ima smisla ako govorimo o izvlačenju iz snježnog nanosa ili ubrzavanju. Međutim, o prijanjanju stražnjeg kraja ovisi stabilnost vozila koja je dodatno narušena neravnomjernom raspodjelom mase. Tako kod kočenja s lošijim gumama ugrađenim na stražnje kotače može vrlo lako doći do zanošenja stražnjeg kraja vozila, a to je većini vozača teže svladiva situacija od proklizavanja prednjeg kraja.

Predrasuda: s pogonom na sve kotače moguće je brže voziti po skliskom ili snježnom kolniku

Činjenice: pogon na sva četiri kotača zimi doista ulijeva povjerenje. No prva pogreška koju možemo napraviti jest povjerovati kako nam uz 4x4 pogon zapravo ne trebaju zimske gume. Potpuno krivo. Nije pogon taj koji nas drži na cesti, nego guma. Čak i kad imamo zimske gume, automobil s 4x4 pogonom neće ništa bolje prijanjati od onog samo sa stražnjim ili prednjim pogonom. Naravno, nije sve tako crno-bijelo, jer utjecaj na prijanjanje ima i raspored mase po osovinama te neke druge karakteristike vozila, no u pravilu automobil s pogonom na sva četiri kotača u prednosti je jedino tijekom ubrzavanja. Bilo pri kretanju s mjesta, ubrzavanju na izlasku iz zavoja ili nekoj drugoj situaciji, raspodjela pogonskog momenta na četiri kotača sigurno pruža bolju iskoristivost i kontrolu. No tijekom kočenja i skretanja sasvim je svejedno kakav pogon imamo. Gume su te koje će nas zadržati na cesti.

Predrasuda: motor je prije kretanja preporučljivo zagrijati u praznom hodu

Činjenice: motor se najteže zagrijava u praznom hodu

Posebno se to odnosi na moderne turbodizelske, a u novije vrijeme i turbobenzinske motore koji zahvaljujući visokoj učinkovitosti imaju sve manje i manje otpadne topline. Istraživanja pokazuju da svaki rad motora u praznom hodu dulji od 10 sekundi troši više energije nego da motor zaustavite i ponovno pokrenete. Ujutro, pri niskim temperaturama, preporučljivo je pustiti motor da radi u praznom hodu

najviše do 30-ak sekundi kako bi ulje dospjelo do svih pokretnih dijelova. Nakon toga krenite i pustite da se motor zagrije na radnu temperaturu u vožnji. Činite to u najvišem mogućem stupnju prijenosa i bez forsiranja motora. Također, vodite računa da tijekom niskih temperatura motorno ulje dostiže radnu temperaturu osjetno kasnije od rashladne tekućine. To znači da može proći i 20-ak minuta prije nego što cijeli motor dođe u optimalno stanje za rad i veća opterećenja.

Predrasuda: uz stari i dotrajali akumulator dovoljno je imati/posuditi kablove za posuđivanje električne energije

Činjenice: svima je poznat negativan utjecaj niskih temperatura na svojstva i električne veličine akumulatora

Kao posljedica toga, zimi, zbog niskih temperatura, često dolazi do nemogućnosti pokretanja motora. Pa ipak, često odgađamo izmjenu dotrajalog akumulatora do posljednjeg trenutka. U takvim se situacijama oslanjamo na posuđivanje električne energije s drugog vozila preko kablova koji su obično kupljeni u trgovinama široke potrošnje. Problem nastupa kad je akumulator u potpunosti prazan, a visoku struju za pokretanje mora osigurati isključivo akumulator drugog vozila preko kablova. S obzirom na to da je takvim kablovima poprečni presjek relativno mali, ne mogu propustiti dovoljno visoku struju, pregrijavaju se, a motor se ne pokreće. Rješenje u tom slučaju je nabaviti kablove većeg poprečnog presjeka.

Predrasuda: elektroničke sustave protiv proklizavanja i kontrolu stabilnosti na snijegu bolje je isključiti

Činjenica: mnogi nisu svjesni načina rada i mogućnosti ovih sustava sve do prvog snijega

Tijekom kočenja prvi put osjete podrhtavanja papučice kočnice uslijed rada ABS sustava ili prekide u isporuci snage prema pogonskim kotačima kao posljedicu rada sustava protiv proklizavanja kotača.

Bitno je zadržati prisebnost, posebno kod kočenja. Unatoč vibracijama, ne treba popuštati kočnicu, naprotiv. Zahvaljujući ABS

sustavu, vozilo zadržava upravljivost i treba nastaviti upravljati vozilom. Još kompleksniji je ESC sustav koji, unutar granica fizike, zadržava automobil na željenoj putanji. I dok ABS ne možete isključiti, sustave protiv proklizavanja možete, no ne činite to. Većina današnjih sustava je fino podešena i neće vas ometati u normalnoj vožnji, a sačuvat će vam glavu i novčanik u kritičnim situacijama. Iznimka su situacije u kojima se potrebno izvući iz snježnog nanosa i gdje je poželjno da kotač napravi nekoliko okretaja u prazno. Zato većina automobila ima mogućnost barem kratkotrajnog isključenja spomenutih sustava.