



Harmadszor veszek tél gumit az autómra, de harmadjára sem könnyebb. Az első kérdés mindig a használt vagy új abroncs legyen. A használt gumit vészmegoldásnak tartom, kerülendő.

És mielőtt a használtgumi-kereskedők felnégyelnek, néhány egyszerű kérdésre válaszoljanak. Ki az, aki a jó téli gumiját jó állapotban idő előtt eladja/lecseréli újra? Honnan tudjuk, hogy szakszerűen volt használva az abroncs? Tudja-e garantálni, hogy a néhány éves gumik szakszerűen voltak tárolva?

Ezen információk hiányában mindig a legrosszabbra kell számítani, azaz a nem megfelelő használat, a rossz tárolás a gumi idő előtti öregedését okozza, ami nagyban rontja a menettulajdonságokat. Arról nem beszélve, hogy a kopás is gyorsabb lesz.

80 százalékos gumit miért ne vegyek?

Az már eleve kiborító, amikor a használtgumi-piacon nézelődve mindenkinek csak 70-80%-os gumija van. Mintha nem is kopna tovább.

De minek a hetven-nyolcvan százaléka ez? Profibb kereskedők néha villantanak egy profilmélység-mérő eszközt, amitől a kételkedők egyből bekapják a horgot. Az soha nem kerül szóba, hogy az adott típust mekkora profilmélységgel gyártják, és annak függvényében kell kiszámolni a meglévő százalékot a futófelület szélén és közepén is. Meg azt se tévesszük szem elől, hogy az utolsó 30%-ban mit tudhat az a gumi?

Saját tapasztalataim szerint az első 30 százalék valahogy sokkal lassabban kopik, mint mondjuk a középső vagy utolsó 30 százalék. Egyszer én is engedtem a 70-80 százalék csábítására, és attól kezdve úgy tűnt, mintha smirglipapíron járnék. A remélt idő felét sem teljesítette a gumi, arról nem is beszélve, hogy menetteljesítménye mélyen alul maradt valamikori önmagának.

Az új guminak a szaga is jobb

Már a gumisnál a csomagtartóból kipakolni is másabb. Nem fogja meg a kezünket a rárakodott fémpor, a tapintása is kellemes. És ha bűdös is, mégis az új illatát érezzük. Nem kell annyi kiegyenlítő súly a felnire, már amikor kigördülünk a szerelőtől, úgy érezzük, jobban megy az autó.

Ha a pénz nem számít, akkor egyszerű a képlet: a csúcsmárkák prémium kategóriás gumiját kell választani, azzal nem fog(hat) mellé az ember. A mindenféle hangzatos marketinges megnevezéseken, illetve a csak laboratóriumi körülmények között mérhető fejlesztések előnyein túl, három igazán fontos tényezőre érdemes figyelni, és itt természetesen a személyautóknál az utcai használatra gondolok.

Az egyik tényező a gumi mintázata. Fontos az apró lamellák kialakítása, a recék mérete és elhelyezése, hogy a gumi havas úton is jól tudjon kapaszkodni, illetve fékezésnél „botlasztani”. A másik fontos tényező az abroncs vízelvezető képessége. Mivel gyakran kell a legjobb tapadást nyújtania vizes útfelületen, értelemszerűen akkor a legjobb a tapadás, amikor az út felülete és a gumi közt a vízréteg minimális.

A harmadik tényező a gumi és a szintetikus gumi aránya. Minél több a gumi, annál jobban tapad az abroncs, de ilyenkor jobban is kopik. Kisebb tapadásnál hosszabb az abroncs várható élete, és valamennyivel kisebb az autó fogyasztása is. Ezekre is jó marketinget szoktak építeni a gyártók, de érdemes mérlegelni, hogy egy fél szezont és néhány liter (?) üzemanyag spórlása megéri-e a rizikót.

A gyártók is a gumi és szintetikus gumi kényes egyensúlyával játszadoznak, és keresik az ideális egyensúlyt. Hogy senki ne hajszoljon illúziókat az ideális abroncsról, a képlet egyszerű: ha jó a tapadása, akkor az abroncs hamarabb kopik. Ha az abroncs nem kopik olyan gyorsan, a tapadása sem olyan jó. Érdemes megvizsgálni, hogy általában milyen úton és milyen időjárási viszonyok mellett vezetünk a legtöbbet, és annak megfelelő keverésű abroncsokat vásárolni.

Amikor a fagy visszanyal

Minél általánosabb a kerékméretünk, annál olcsóbban kapunk hozzá jó árban minőségi abroncsot. Például 195/65/R15 méretben 200 lejért kapható a hanyagolandó kategória, de 250-ért már a felső középkegóriát is megvehetjük. Sőt 300-350-ért a prémium gumikból válogathatunk, amihez, ha elcsípünk egy akciót, máris baráti áron juthatunk hozzá. De véleményem szerint ebben a méretben nem érdemes kísérletezni, a közép és prémium besorolású abroncsok között nincs akkora árkülönbség, hogy vacilláljunk.

Ennél rosszabb helyzetben van az, akit az autógyártója valami sajátosabb mérettel áldott meg, esetleg már a 17-es vagy nagyobb felni virít a verdáján. Ugyanannál a kereskedőnél, ugyanazon a márkán és modellen belül egy 15, illetve egy 17 colos abroncs között akár 300-400 lej (!) eltérés is lehet.

Itt már érdemes a felső-középkegóriás abroncsban gondolkodni, ha szűkös a keret, de még így is bőven kell adogatnunk a lila bankókat.

Nézd meg mit veszel és tájékozódj idejében

Ha sikerült kiválasztanunk valamelyik modellt, a vétel előtt ne sajnáljunk egy kis időt az utánaolvasásra szánni. A neten számtalan tesztet és olvasói véleményt találunk, de ezekre ne szentírásként tekintünk. A szaklapok is valamiből meg kell, hogy éljenek és nem szívesen húzzák le azokat az abroncsmárkákat, amelyek náluk reklámoznak. Érdemes több szakoldal tesztjébe is beleolvasni.

Aránylag hiteles visszajelzést kaphatunk a felhasználóktól, de náluk a viszonyítási alappal szokott gond lenni. Legtöbbször egyszerű benyomásokra hagyatkoznak, és egy közepes abroncsot az egekbe magasztalnak, mert addig valami gagyival jártak. Itt is érdemes több véleményt elolvasni, a negatív kritikáknak jobban higgyünk.

Az ember nehezebben ismeri el, ha gagyit vett, és hajlamosabb a közepest feldicsérni. Vigyázat, ugyanannak a gyártónak a különböző modelljei közt is hatalmas eltérések lehetnek a menettulajdonságaikban.