

Lepší pneu patří na zadek, ne na předek

Většina lidí obouvá lepší pneumatiky na přední nápravu, ovšem v zásadě jde o chybu

Jan Majurník

Kolikrát jste slyšeli, že je doporučeno obouvat pneumatiky s lepším dezénem na přední nápravu a ne na zadní? Patrně tisíckrát, ovšem víte, že většinou je tomu právě naopak? Spolu se zkušenými automobilovými odborníky vám vysvětlíme proč a také si povíme, jak je to s opotřebovaným obutím u čtyřkolek.

Zimní sezona už začala a mnozí z vás jistě přezuli, nicméně na jaké nápravě máte pneumatiky s lepším dezénem? Pokud na přední, máme pro vás špatnou zprávu, neb patrně měly být na zadní. Spolu s odborníky – Martinem Trpkošem (vedoucí lektor Polygonu Hradec Králové) a Milanem Krupičkou (specialista z pneuservisu Proxima CZ) – vám vysvětlíme, proč tomu tak většinou je, a povíme si ještě další záludnosti, týkající se například vozidel s [pohonem 4x4](#).

Pokud už dojde k havárii, tak teoreticky nejbezpečnější je čelní střet

Začneme takovou malou sadou otázek a odpovědí, která nás dovede až k jádru věci. Z jakého směru je teoreticky nejbezpečnější havarovat? Správně, zepředu (čelně). V jakém nehodovém případě naopak číhá největší bezpečnostní riziko? No jistě, během střetu z boku. Drtivá většina současných automobilů je totiž konstruována zejména na čelní srážku, kde nejlépe fungují [bezpečnostní prvky](#) i deformační zóny pohlcující kinetickou energii.

Smyk jaké nápravy je nebezpečnější? Přední (nedotáčivost), nebo zadní (přetáčivost)? Zadní, bez debat. A tudíž který z těchto smyků je snadněji zvladatelný elektronickou stabilizací auta? No přece nedotáčivý. Už tušíte, kam tím míříme?

Pneumatiky jsou jedinou spojnici mezi vozovkou a samotným automobilem a zcela zásadně ovlivňují [jízdni vlastnosti](#) i chování celého vozidla. Jde tedy o jeden z posledních prvků, na kterém byste měli šetřit. Protože věřte tomu, že 10 let ježděné gummy už nejsou vhodné do provozu, ale leda tak na dekoraci/do sběrně.

Desetileté gummy jsou z ekonomického hlediska jedny z „nejlepších“, protože „vydrží“ až do roztrhání těla. A to doslova...

A teď si vybavte libovolnou situaci, v níž vám hrozí nějaký smyk. Může se tak stát na jaře, v létě, na podzim, v zimě? Na zimním, celoročním i letním dezénu? Zajisté ano, neb sníh, vlhko, bláto, listí, kamínky u krajnice a další faktory...

Pointa spočívá v předejití uklouznutí zadní nápravy za kterékoliv situace. Představte si třeba, že to do zatáčky „nahulákáte“ rychleji než obvykle, začnete zatáčet a do toho ještě šlápnete na brzdy, čímž odlehčíte zadek a přenesete zátěž dopředu. Jsou to právě zadní gummy, které mají v takovém momentě daleko větší tendenci k uklouznutí do boku.

Smyk zadní nápravy není vždy jen o rychlosti, velkou roli hraje rovněž brzdění

Proč byste brzdili v zatáčce, když se v zatáčce přece nebrzdí? Třeba proto, že vám někdo nedá přednost, vjede do vašeho směru, neočekávaně vstoupí do vozovky a tak podobně...

V mnohých případech i 30 km/h platí za vysokou rychlost. Protože led, protože mokré kostky, protože sníh, protože kaluž vody, protože jiný typ asfaltu... A znovu nejde jen o zatáčení – vybavte si svižnou jízdu po mokré silnici/dálnici, průlet nějakou menší louží/sněhem/ledem a fakt, že vaše zadní gummy ztratí adhezi. Co z toho vyplývá? No poměrně velký smykový malér.

A co takový aquaplaning? Co když vaše zadní gummy ztratí adhezi? Pak je nakročeno k maléru

Proč tedy mít lepší obutí raději na zadní nápravě? Právě kvůli snížení rizika přetáčivého smyku, protože je zkrátka nutné, aby vám auto tzv. „neustřelilo“ do boku, k čemuž potřebuje vhodné/přilnavé obutí.

Malinko složitější to mají majitelé čtyřkolek, jelikož určití výrobci nedoporučují výrazné rozdíly v hloubce dezénu na nápravách. Kolikrát je tato povolená diference maximálně dva milimetry (případně o něco více), a to hned z několika na sebe navazujících důvodů.

Lepší obutí patří dozadu, a to kvůli předcházení nebezpečnějšímu smyku zadní nápravy

Přespřílišný rozdíl totiž může mást elektroniku, stabilizační systémy nebo i samotnou rozvodovku a převodovku. Auto poté nesmyslně cuká, hůře řadí a více namáhané 4x4 zajisté nefunguje tak, jak má.

Dobrotu nebude dělat výrazně rozdílně sjeté obutí ani u [pravověrných off-roadů](#) (stálá či přípojitelná 4x4), kde díky „slabší“ (potenciálně více prokluzující) nápravě zbytečně namáháte diferenciály či přehříváte oleje.

Ani off-roadům nijak zvlášť nesvědčí výrazná difference hloubky dezénu mezi přední a zadní nápravou

Nicméně ne každá automobilka operuje s konkrétními milimetry. Oslovili jsme zástupce společnosti Škoda Auto a na tuto problematiku se zeptali. Odpovědí nám bylo, že dotazovaný výrobce nemá pro své vozy žádné nařízení ohledně rozdílné hloubky dezénu, avšak doporučuje každých 10 000 ujetých kilometrů prohodit levou přední pneumatiku za levou zadní a pravou přední pneumatiku za pravou zadní.

Oproti tomu u [BMW](#) vždy platí doporučená difference nejvýše dva milimetry, lepší pneu má být na zadku, rozdíl ve stáří (DOT) nejvýše čtyři roky. U čtyřkolek (xDrive) mají být všechny gumy od stejného výrobce i stejného typu a kvůli potenciální hlučnosti i nesouladu styčné plochy s vozovkou není mnichovskou automobilkou doporučeno pneumatiky na nápravách mezi sebou prohazovat.

U BMW v tom mají jasno – lepší gumy vždy dozadu, rozdíl v dezénu nejvýše 2 mm a ve stáří (DOT) max. 4 roky

Gumárenské okénko

Svět ovšem není černobílý a nelze k němu přistupovat dogmaticky, protože existují ještě daleko větší průšvihy, než je obutí lepších gum na „špatnou“ nápravu. Více už poví oslovení odborníci, přičemž jako první odpovídá specialista Milan Krupička z renomovaného pneuservisu.

Z vašich zkušeností – typický uživatel vozidla s předním pohonem si při přezouvání auta nechá dát lepší pneu na předek, nebo zadek?

„Pokud bychom tuto situaci nechali jen na uživateli vozidla, ve většině případů by stále požadoval umístění na předek, a to zejména z ekonomického hlediska/rovnoměrného opotřebení všech pneumatik. Navíc v minulosti to byl i trend a prostě setrvačnost je setrvačnost. Někteří uživatelé používají též argument, že [současná elektronika](#) si s horší pneumatikou na zadní nápravě bez problému poradí, což pokaždé není úplně pravda.“

Současná elektronika sice umí divy, ovšem ne zázraky

„Z hlediska bezpečnější jízdy a snížení rizika neočekávaného smyku je tedy správné umístit lepší pneumatiky na zadní nápravu – to platí vždy za zhoršených jízdních podmínek (sníh, sloupec vody apod.). V reálném životě však k situaci nelze přistupovat dogmaticky, je potřeba vždy vyjít z konkrétní situace.“

„S bezpečností musíme skloubit také ekonomiku a rovněž dodržet pravidelnou rotaci pneumatik doporučenou (mimo výjimky) výrobcem vozidla/obutí, což eliminuje např. zvýšenou hlučnost pneu.“

Jsou i horší věci než rozdílné dezény, např. užití rozdílných typů pneu na nápravách

„Osobně si myslím, že pro ovládání vozidla je horší použití pneu od různých výrobců, popřípadě užití různých druhů gum od stejného výrobce na nápravách, než když je malý rozdíl v hloubce dezénu mezi předkem a zadkem. Rozdílné charakteristiky se poté totiž projevují [za všech jízdních podmínek](#), nikoli jen za zhoršených.“

Jak velkou roli hraje stáří zimní pneumatiky? Má smysl laborovat s dezény i u několikaletých gum?

„Musíme rozlišit stáří pneumatiky a dobu pneumatiky v provozu. Ve skladu pneumatika stárne velice pomalu, dokonce v Německu na toto téma proběhl soud, který zkonstatoval, že vhodně uskladněné pneu do stáří pěti let lze považovat za nový výrobek. Nicméně [tamní klub ADAC](#) pak upřesnil, že pokud prodejce prodává pneumatiky starší než tři roky, měl by na to kupujícího upozornit.“

Ve skladech plnicích předepsané podmínky stárnou pneumatiky pomaleji než v provozu

„V provozu pneumatika stárne rychleji a její vlastnosti se postupně zhoršují. Platí též přímá úměra – čím je pneu méně prémiová, tím rychleji dochází ke zhoršení její přilnavosti. Takže paradoxně když jezdím málo, tím spíš bych si měl koupit lepší pneumatiky, protože ty si déle zachovávají své vlastnosti.“

„Použití výrazně (provozně) starší pneumatiky na zadní nápravě u vozidla s předním pohonem je podle mého názoru pro jízdní vlastnosti horší, než řešit malý rozdíl v hloubce dezénu mezi přední a zadní nápravou.“

Jezdíte málo? Kupujte prémiové obutí, jelikož si déle zachovává své vlastnosti

Když už má řidič lepší pneu na předku a horší na zadku, v jakých situacích by se měl mít obzvláště na pozoru?

„Jednoznačně v zatáčkách, kdy zadní náprava bude mít menší přilnavost a bude chtít tzv. pochodovat, čímž se zvyšuje riziko [bočního střetu](#). Častěji namáhaná bude rovněž elektronika, která bude častěji zasahovat při brzdění a stabilizaci vozidla. Použití pneumatik od různých výrobců na jednotlivých nápravách pak může způsobit ještě nestabilitu (vlnění) vozidla i při jízdě v přímém směru, nejen při brzdění.“

Poznatky z tvrdé praxe

Na další tři otázky reagoval vedoucí lektor [hradeckého Polygonu](#) Martin Trpkoš, jehož odpovědi vás možná překvapí..

Existují nějaké výjimky, kdy je spíše žádoucí umístit pneumatiky s hlubším (lepším) dezénem na přední nápravu?

„Mimo brzdění v přímém směru, kdy díky lepším pneumatikám na předku zastavíte o něco dříve, neexistují. Naprostá většina automobilů je totiž vyráběná s konstrukčními a elektronickými prvky se snahou předejít přetáčivosti vozidla při ztrátě adheze. Náraz bokem vs. čelem se nedá moc srovnávat, neb boční náraz má zpravidla daleko fatálnější následky. Umístění [horších pneumatik](#) na zadní nápravu tedy dokáže konstruktérsko-bezpečnostní snahu poměrně snadno zbortit.“

Boční náraz má obvykle fatálnější následky než ten čelní

„Rozpoznat a zvládnout smyk přední nápravy je totiž výrazně snazší než řešit smyk zadní nápravy. Opírám se o své 15leté zkušenosti z polygonů a je mi jasné, že se mnou řada řidičů nebude souhlasit, s čímž jsem smířený. On je zkrátka velmi výrazný rozdíl mezi úspěšným tréninkem smyku zadní nápravy někde na parkovišti a reálným bojem s [přetáčivostí](#) v rychlosti 80 km/h na osm metrů široké silnici, a to ještě za předpokladu, že v protisměru nic nejede.“

Může i milimetrový rozdíl v dezénu mezi předkem (lepší dezén) a zadkem (horší dezén) nějak zásadně ovlivnit chování vozu při smyku zadní nápravy?

„Překvapivě i relativně malý rozdíl může způsobit zásadní problémy. Při jízdě po povrchu se sníženou adhezí totiž můžete například ubráním plynu v zatáčce snadno poslat zadní nápravu do smyku. Proč? Vysvětlím vám to: Vpředu bývá obvykle motor, který přední nápravu zatěžuje a při zpomalování (přenesení hmotnosti vozu dopředu) se tento tlak ještě navyšuje. Do toho máte na předku obuté krapet lepší gummy, ale co zadní náprava? Ta je během decelerace ještě více odlehčená a její horší obutí o to méně přilnavé.“

Při brzdění se tlak na předek zvětšuje, zatímco vzadu nastává odlehčení

„Nezvládnutí přetáčivého smyku či [vyhýbacího manévru](#) může vést k bočnímu nárazu, což člověka ohrožuje nejen kvůli „slabším“ deformačním zónám, ale také kvůli riziku poškození krční páteře, která z pohledu biomechaniky není na náhlý a prudký stranový pohyb vůbec připravena.“

„Podívejte se na přiložené video jednoho účastníka kurzu konaného na polygonu, v němž má daný řidič úplně nové pneumatiky na přední nápravě a vynikající, avšak dva roky staré obutí s cirkou 1–2 mm horší hloubkou dezénu na zadní nápravě. Šofér se v rámci tréninku při průjezdu zatáčkou a přirozeném vzniku smyku odstředivou silou na zadní nápravě, který je daný zmíněným obutím náprav, lekne a lehce přibrzdí, čímž se přetáčivý pohyb zadní nápravy s horším obutím bleskově dokončí a auto skončí v „hodinách“. A to celé v rychlosti 50–55 km/h.“

Náhlý smyk zadní nápravy (Video: Polygon Hradec Králové)

„Rozdíl hloubky a stáří pneu tedy učinil pro běžného řidiče s mnohaletou praxí vozidlo téměř neovladatelné. Ten mj. šel druhý den do [pneuservis](#), kde ho ujišťovali, že má obutí umístěné správně.“

Děje se v rámci českých polygonů osvěta ohledně umístění lepšího obutí na zadní nápravu? A pokud ano, funguje?

„Děje velmi často. Můj názor na danou problematiku se ovšem už od počátků mého lektorství mnohým nepozdává, jelikož jsme všeobecně přesvědčováni, že lepší pneu u [předokolek](#) patří na přední nápravu. Na druhou stranu během kurzů většina řidičů své postoje změní, a to často i vzhledem k poměru úspěšnosti zvládnutí smyku přední a zadní nápravy nebo pohybu zadní nápravy při brzdění a vyhnutí se (např. překážce). Obecně tedy říkám, že jakkoli horší pneumatiky patří na přední nápravu, nikoli na zadní.“

Obecně platí, že jakkoli horší pneu patří na předeek. Ovšem pozor také na stáří obutí

„Také zde platí ono pořekadlo o [opici a banánech](#). Představa, že jeden pár pneu je za zenitem a druhý to zachrání, je mylná. Fyzikální zákony jsou totiž neměnné a jízda na čemkoli se jich velmi těsně dotýká. Tak na to myslete, až si opět budete říkat, že vaše potenciálně nevhodné obutí na vaši jízdu bohatě stačí.“

Naše doporučení podpořené komentáři odborníků tedy máte a rozhodnutí je zcela čistě na vás. Pokud budete naše rady následovat, ohlídejte si, aby vám v pneuservisu vaše přání skutečně splnili. Kdekomu se totiž stalo, že i přes výslovný požadavek na umístění lepších gum na zadek tomu bylo ve finále naopak.