

Test zimních pneumatik 2025

23.9.2025 - | DTest

Také vás zajímá, jaká překvapení si pro motoristy nachystá letošní zima? Máme se připravit na holomrazy, plískanice, déšť či klasickou sněhovou nadílku? Stát se může ledacos, nehledě na vrtochy svatého Petra je ale vhodné mít vůz obutý do pneumatik, které vás do cíle dovezou bezpečně a ideálně i v pohodlí. Letošnímu testu zimních pneu jsme podrobili 31 modelů o velikosti 225/40 R18. Třetině z nich se raději vyhněte.

Tok času je neúprosný. Astronomické i kalendářní léto je nenávratně pryč. Dny se zkracují, tmy přibývá, teploty klesají. Nákupní prostory se plní vánoční výzdobou a rozeznávají se koledami a svátečními odrhovačkami. A také se blíží doba (tedy začátek listopadu), kdy by všechny automobily měly mít nasazeny pneumatiky s homologací pro použití v zimě.

Nedílnou součástí říjnových vydání dTestu jsou testy zimních pneumatik, na kterých se podílíme spolu s širokou koalicí spotřebitelských organizací a motoklubů pod vedením německého ADACu. Tentokrát jsme se zaměřili na rozměr 225/40 R18, jehož obliba rok co rok narůstá. Hodí se mimo jiné pro sportovněji založené řidiče a výkonnější vozy. Stejnou velikost jsme vyzkoušeli již v letošním testu letních pneu (dTest 3/2025).

Celkově bylo otestováno 31 modelů. Zaměřili jsme se na známé značky i levnější produkty méně proslulých výrobců. Jízdní vlastnosti se ověřovaly na suché, mokré, zasněžené i zledovatělé vozovce. Měřil se dojezd gum, míra jejich odírání, hlučnost či vliv na spotřebu paliva. Také se hodnotilo, jak si pneu, respektive jejich výrobci, vedou z hlediska udržitelnosti. Plné znění testovacího programu naleznete na našem webu v sekci Jak testujeme.

Zima neladovská

Subjektivní pocit možná říká něco jiného, ale zimní měsíce jsou v České republice jednoznačně nejsušším obdobím v roce. Zatímco v červenci podle dat ČHMÚ na našem území spadlo 95 mm srážek, v lednu a v březnu to bylo jen něco přes 30 mm. Vůbec nejvyprahlejší pak byl únor s pouhými 11 mm.

Vyzkoušet, jak si zimní pneu vedou na suché vozovce, tak rozhodně dává smysl. Na supermoderním zkušebním polygonu v Itálii se testovala ovladatelnost či jízdní stabilita a měřila se brzdná dráha, kterou testovací vůz potřeboval k zastavení z rychlosti 100 km/h (jezdilo se s Volkswagenem Golf VIII. generace).

Ukázalo se, že zdaleka ne všechny pneumatiky jsou suchomilné. Dobrou známku jsme udělili pouze sedmkrát. Nejvyšší skóre získaly gumy Michelin Pilot Alpin 5. Na pohyb volantu reagovaly spontánně a přesně. Kromě toho působily michelinky jistě i při jízdě na hraně. Rychlé změny směru nebo vyhýbání se překážkám jim nečinily žádné potíže. Potěšila také nejkratší brzdná dráha, ze sta na nulu se dostaly po zhruba 41 metrech (nejhorší brzdění předvedly pneu Evergreen EW66 se 46 m, průměrná hodnota činila 44 metrů).

Daleko častěji však z úst profesionálních řidičů zaznívala kritika, což se také u řady modelů promítlo v souhrnném hodnocení jízdy na suchu. Dostatečnou známku jsme rozdali v deseti případech a třikrát jsme sáhli po nedostatečné. Doslova děsivý výkon podaly Petlas Snowmaster 2 Sport. Brzdily sice dobře, zoufalé však byly po stránce ovladatelnosti. Vůz potřeboval časté korekce volantem a při

rychlé změně směru se dostával do přetáčivých smyků.

Zimní jako celoroční?

Máte starší zimní pneumatiky, které se na příští zimu nehodí? Možná vás napadlo nechat je na jaře na autě a v létě je „dojet“. Zakázané to není. A z pohledu ekologického i ekonomického to může vypadat smysluplně. Pojďme si ale shrnout důvody, proč je lepší takové nápady co nejrychleji vyhnat z hlavy a nepouštět zpět.

Německý autoklub ADAC, se kterým na testu pneu dlouhodobě spolupracujeme, nedávno provedl minitest, v němž srovnával vlastnosti tří zimních pneumatik (s různou zbytkovou hloubkou dezénu) s letními pneu. Zkoušky proběhly na suchu (při teplotách 10–13 a 35 °C) i na mokru (10–13 a 25 °C). Všechny zimní gumy měly nápadné slabiny při brzdění. Vůbec nejvýraznější rozdíly byly pozorovány v horkém letním počasí. Brzdná dráha zimních pneu byla delší až o 16 metrů. Pikantní bylo, že čím byly „zimáky“ novější a měly hlubší vzorek, tím byly výsledky horší.

Za zmínku stojí i odlišnosti při zatačení. Čím vyšší byly teploty vzduchu, tím horší byla přilnavost a jízdní stabilita vozu se zimním obutím. Situace se ještě zhoršila při vyšším zatížení auta. Raději tedy přezouvání nevynechávejte, případně zvolte kvalitní celoroční pneumatiky. Testy univerzálních gum budeme publikovat každý rok.

Hlavně se nesmočit

Dostáváme se k tradičně největšímu strašáku testu pneumatik, kterým jsou jízdy na mokré vozovce. Pro tento účel se využívá specializovaná testovací dráha v Německu. Směrové vedení se zkoušelo na oválu s klopenou vozovkou. Na stejném místě se zkoušela odolnost pneu před aquaplaningem. Na zavlaženém okruhu s řadou technicky náročných pasáží řidiči proklepli ovladatelnost. Důležitou součástí mokrých zkoušek bylo i brzdění. Zastavovalo se z 80kilometrové rychlosti, a to na betonovém a asfaltovém povrchu.

Výsledky bohužel nijak nevybočují ze zajetých kolejí. Kromě dobře hodnocených pneumatik, kterých bylo celkem devět, jsme udělili i šest nedostatečných známek. Evergreen EW66, Goodride SW608, Tomket Snowroad Pro 3 a Star Performer Stratos UHP si vedly dokonce tak mizerně, že nezískaly ani jeden procentní bod. Vůz vybavený propadlíky si v dešti s nadsázkou dělal, co chtěl. Řidiče neposlouchal, a i při mírném zatačení se velmi ochotně dostával do nedotáčivých i přetáčivých smyků.

S náskokem nejlepší naopak byly pneu Goodyear. Jejich převaha se projevila i v nejkratší brzdné dráze. Na asfaltu jim z 80 km/h na nulu stačilo 37 metrů. Nejhorší byly Syron Everest 2, které potřebovaly o deset metrů více. Možná ještě děsivěji zní srovnání zbytkových rychlostí. Zatímco Golf s Goodyeary již stál, auto s nasazenými gumami Syron uhánělo téměř padesátkou.

Polární rally

Třetí zastávkou naší evropské testovací tour bylo Finsko, konkrétně jeho nejsevernější, největší a nejřidčeji osídlená provincie Laponsko. Průměrná denní teplota se zde od konce října do dubna nedostane nad nulu, velké oblevy ani tání sněhové nadílky tu proto nehrozí. Jde tedy o ideální místo pro testování jízdy na sněhu a náledí.

Ovladatelnost se měřila na okruhu se souvislou sněhovou pokrývkou. Jezdilo se na limitu (co

nejostřeji a nejrychleji), měřil se čas na jedno kolo a hodnotil se subjektivní pocit z jízdních vlastností. Na vozovce s udusaným sněhem se zjišťovala trakční síla při pomalém rozjezdu. Brzdná dráha se měřila při zastavování z rychlosti 30 km/h na sněhu a z 20 km/h na ledu.

Dočkali jsme se nemalých překvapení. Zbytek pole totiž jednoznačně pokořily pneu Syron Everest 2, které jako jediné získaly velmi dobrou známku. V porovnání s jízdami na suchu a mokru, které byly pro řidiče utrpením, tak jde o pozoruhodný kontrast. Kromě výborné ovladatelnosti se blýskly i nejkratším brzděním.

Nedostatečné byly CST Medallion Winter WCP1 a Landsail Winter Lander. Vypadalo to, jako by od sebe ve zkoušce ovladatelnosti opisovaly. Testovací vůz nedokázal držet směr, vyžadoval neustálé korekce a smýkal se na všechny strany.

Vraťme se ještě na okamžik k modelu Syron, který se ukázal být i ledoborcem – brzdná dráha, kterou jsme nechali změřit na čerstvě urolbované ledové ploše zimního stadiónu, byla ze všech pneu nejkratší. Z 20 km/h na nulu se dostaly po ujetí 15 metrů. Gummy Evergreen si oproti tomu vyžádaly 21 metrů.

Příklady vozů obouvajících rozměr 225/40 R18

- Alfa Romeo Giulietta
- Audi A3, S3
- BMW řad 1, 2 a 3
- Cupra Leon
- Fiat Tipo
- Hyundai i30, Veloster
- Kia Ceed, ProCeed
- Lexus IS
- Mercedes tříd A a B, CLA, SLC
- Mini Clubman
- Opel Astra, Meriva
- Peugeot 308, e-308
- Renault Mégane
- Seat Leon
- Škoda Octavia
- Toyota Camry, Corolla, GR Yaris, Yaris
- Volkswagen Golf

Kolik zim vydrží?

Mít nasazené spolehlivé a bezpečné gumy je jistě příjemné. Ještě příjemnější ale je, když je nemusíte každý rok měnit za novou sadu. Dojezd pneumatik se testoval na silnicích i na zkušebním stroji. Než se ale podíváme na konkrétní výsledky, připomínáme, že jde o hodnoty odpovídající skutečně minimální možné použitelné hloubce dezénu. Měření laserovým paprskem totiž končilo v okamžiku, kdy byla hloubka vzorku pouze 1,6 mm, což je nejmenší přípustná hodnota pro použití pneu mimo zimní měsíce. Od listopadu do konce března musíte mít na voze gumy s alespoň čtyřmilimetrovým vzorkem (platí v situacích, kdy je na silnici vrstva sněhu, ledu či námrazy nebo pokud lze takové situace očekávat – což v zimních měsících platí takřka vždy). Zimní pneu můžete používat i v teplých částech roku, důrazně ale doporučujeme, abyste tak nečinili. Důvody uvádíme v boxu výše.

Pneu s nejdelším nájezdem ujely o téměř 140 % kilometrů více než pneumatiky s nejkratší životností. Jako skutečný držák se představily Radar Dimax Winter s působivými 81 000 km. Kilometráž gum Nankang Winter Activa 4 čítala pouze 34 200 km. Průměrný nájezd všech testovaných pneu činil něco přes 55 000 km. Jak jsme ale vysvětlili výše, výdrž v případě čistě zimního využití by vzhledem k povinné minimální hloubce vzorku 4mm byla v reálu výrazně kratší.

Ošoupané podrážky

Částičky gumy odrolené z obutí automobilu pronikají do přírody i podzemních vod. Odhaduje se, že pneumatiky jsou druhým nejvýznamnějším zdrojem mikroplastů, které jsou v EU neúmyslně vypouštěny do životního prostředí (první místo drží barviva a nátěry). Trend je navíc rostoucí a podle Evropské agentury pro životní prostředí tak evropská půda, vzduch a voda každý rok pojme půl miliónu tun materiálu odřeného z automobilových pneumatik.

Z tohoto důvodu již třetím rokem sledujeme míru odírání. Měření probíhá v rámci testu životnosti. Aby bylo možné jednotlivé výrobky porovnávat mezi sebou, výsledek uvádíme v jednotkách mg/km/t, což značí miligramy odřené gumy na jeden kilometr přepočtené na jednu hmotnostní tunu auta.

Nejmenší míru oděru měly pneu Michelin a Goodyear s 50 mg/km/t. Z gum Nankang se odíralo nejvíce materiálu, konkrétně 88 mg/km/t. Pro zjednodušení počítejme, že testovací vůz vážil 1400 kg a zmíněné pneu ujely 30 000 km. Z nejšetrnějších sad by se tak uvolnilo celkem 8,4 kg částic a z Nankangu dokonce 14,8 kg.

Chlad žízeň neuhasí

Pneumatiky mají na spotřebu paliva větší vliv, než by se mohlo zdát. V rámci našeho testu probíhá měření při jízdě konstantní rychlostí 100 km/h. Nejnižší naměřená spotřeba testovacího Volkswagenu dosahovala 5,6 l/100 km a zjistili jsme ji hned u sedmi modelů. Největší porci pohonných hmot si vůz vyžádal s pneu Momo W-20 North Pole, konkrétně 6 l/100 km. Pro srovnání – u letních osmnáctipalcových gum byla spotřeba o něco nižší, pohybovala se mezi 5,3 a 5,8 l/100 km.

Černé, nikoliv zelené pneu

Poslední zkouška neproběhla ani na silnicích, ani v laboratoři, ale u počítačové klávesnice. Všichni výrobci byli obesláni sérií otázek souvisejících s udržitelností. Zajímalo nás, kde se pneumatiky vyrábějí, zda jde o protektorované (renovované) kusy, zda splňují environmentální normy ISO 14001, 14040, 14044 či 14025, jak dlouho (a jestli vůbec) je výrobce zapojen do Globálního paktu OSN, zda získal hodnocení EcoVadis nebo zda do pneu implementuje identifikační čip RFID.

Zjistili jsme, že po stránce udržitelnosti mají všechny značky co zlepšovat. Na dobrou známku nedosáhl žádný model, nejbližší se k ní dostaly gumy Continental a Uniroyal. Obě se vyrábějí v Evropě (konkrétně ve Francii) a splňují výše zmíněné eko normy. Nejhorší přístup k udržitelnosti má Syron. Výrobce neodpověděl kladně ani na jednu z výše uvedených otázek.

<https://www.dtest.cz/clanek-11817/test-zimnich-pneumatik-2025>