

СЕЗОННЫЕ ТРАТЫ ШИННЫЙ ОБЗОР



ЦЕПЛЯЮТСЯ И КАТЯТСЯ

Шины для сибирской зимы вещь гораздо важнее, чем шины для лета, и лучше всего их познавать в сравнении. Уже не ставится вопрос, нужны ли зимние шины вообще, и каковы возможности их приобретения. Когда-то зимних шин у нас совсем не было, но и движение в то время было другим, а в нынешнем ритме жизни зима требует хорошей зимней «резины». И проблема давно в том, чтобы такое удачное по цене и свойствам взять исходя из индивидуальных потребностей. Ведь шины, особенно ведущих брендов — товар недешевый и от сезона к сезону только дорожающий, например, по сравнению с прошлым периодом нынешний ассортимент зимних шин поднят в цене на 5–8% и более.

ТОРМОЗНОЙ СЛЕД

Сегодня зимняя «резина» — это не просто категория шин, по ряду свойств отличающаяся от летних или даже всепогодных. Среди самих зимних шин, как показывают профессиональные тесты, даже внутри обособленных классов шипованных и нешипованных, существует такая иерархия потребительских качеств, что впору вводить ограничения по допуску этого товара на рынок из соображений национальной безопасности на дорогах.

Скажем, **если какая-то шипованная модель российского или китайского производства на льду со скорости всего 50 км/час оставляет тормозной путь на 20 и более метров длиннее, чем качественная зарубежная «шиповка», то это повод глубоко задуматься, во что мы обуваем свою машину на зиму.**

Но в том то и дело, что не одним лишь тормозным следом на льду определяются рабочие функции зимних шин. Одно

дело, торможение или разгон с места, что характеризует сцепные свойства сугубо в продольном направлении, и совсем другое — управляемость на разных скользких покрытиях и курсовая устойчивость. В одной шине эти параметры могут проявляться по-разному — одно на

отлично, другое только на удовлетворительно, и наоборот.

Кроме того, кто не хотел бы от зимних шин акустического комфорта, плавности хода, низкого сопротивления качению и при этом хорошей проходимости в глубоком снегу? Последнее, кстати, актуаль-



Michelin X-Ice North 2 и Michelin X-Ice 2. Модели этой марки всегда на хорошем счету у экспертов, в том числе за стабильное поведение в разных зимних условиях. Шипованные Michelin X-Ice North 2 показывают отличные сцепные свойства на льду и снегу, а также низкое среди шипованных шин сопротивление качению. Но при этом у них средние показатели управляемости и умеренные свойства на асфальте. Эти шины весьма близки к званию сбалансированных. Michelin X-Ice 2 в классе нешипованных шин показывают отличные сцепные свойства на льду и хорошие на асфальте. Показатели управляемости тоже неплохи, особенно на асфальте, плюс высокий уровень комфорта и проходимости, поэтому шины достойны высокого звания универсальных, особенно для города

СЕЗОННЫЕ ТРАТЫ ШИННЫЙ ОБЗОР



Nordman 4. Эта шипованная модель выпускается на российском заводе Nokian как аналог снятой с производства и выдающейся для своего времени модели НКРЛ 4. Но шипы здесь не квадратные, а круглые, и видимо состав резины проще, поскольку цепкость и управляемость на льду не образцовые, только на снегу, при этом на асфальте параметры тоже «размыты». Плюс шумность. Но с учетом хорошей проходимости и сравнительно доступной цены, модель оправдывает к себе повышенное внимание

но не только на селе, но и на городских улицах. Опять же, города и даже междугородные трассы зимой бывают вполне чистыми от снега и льда, и зимняя шина должна обеспечивать нормальное сцепление на асфальте. А как быть в межсезонье, когда вокруг мокрый асфальт или снежно-водяная каша (способность ее выводить, не всплывая и не



Hankook Winter iPike. Пример относительно недорогих импортных шин в классе шипованных, но и свойства у этой корейской модели неоднозначны: хорошие сцепные свойства на льду соседствуют с весьма посредственными параметрами управляемости на разных покрытиях, в том числе на асфальте. Несмотря на направленный рисунок протектора плохо отводит снежно-водяную кашу

теряя управляемость, называют сопротивлением шлашпленнингу), перед которыми зимние шины тоже не должны пасовать? В общем, зимняя шина по-своему должна быть универсальной, и далеко не всем даже ведущим производителям удастся это воплотить в одной модели.



Matador Sibir 2 MP-51. Эти шипованные шины, выпускаемые совместным предприятием, оправдывают свое название: характеристики «заточены» для уверенной езды по льду и снегу, где показана хорошая цепкость и управляемость, а вот на асфальте шины «плывут», к тому же сильно шумят. Зато цена не очень высокая.

ШИППОТРЕБ?

Еще сложнее вопрос выбора закручивается, когда начинаешь гадать, шипованные нужны шины или нешипованные (они же фрикционные, soft-шины (мягкие) или по народному «липучки»). Как советуют эксперты, шипованные необходимы в суровых зимних условиях с «глобальным обледенением», а в больших городах с их возможностями по снегоуборке и «модой» поливать дороги химией, оправдано использовать «липучки».

Но, опять же, не все здесь так гладко, как молодой байкальский лед. В Иркутске — да, применение химии способствует «самоликвидации» льда и колеи, но уже в соседнем Шелехове, Ангарске и Усолье химией «не балуются», там на дорогах накаты и «разделительные брустверы». Да и в самом Иркутске чистота обычная на магистральных дорогах, а чуть свернул в «районы» — те же накаты и глубокие колеи. Плюс ко всему неровный про-

ПРЕДЛОЖЕНИЕ НЕКОТОРЫХ МОДЕЛЕЙ И РАЗМЕРОВ ЗИМНИХ ШИН В РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛЕ ИРКУТСКА (ОРИЕНТИРОВОЧНЫЕ ЦЕНЫ В РУБЛЯХ НА НАЧАЛО ОКТЯБРЯ 2011 Г.)

МОДЕЛЬ	ТИП ШИНЫ	РАЗМЕР					
		175/70 R13	175/65 R14	185/65 R14	195/65 R15	205/65 R15	205/55 R16
AMTEL							
Nord Master CL	фрикционная	1500	1595	1685	1865	2460	2695
Nord Master ST	шипованная	1700	1900	2300	2440	—	—
НИЖНЕКАМСК							
Kama-Euro 519	шипованная	—	—	—	2540	—	3365
Kama-Euro 518	шипованная	1515	—	1905	2035	—	—
ОМСК							
Cordiant Polar 2	шипованная	1800	2100	—	2500	—	3555
Cordiant Polar SL	фрикционная	1650	1900	1950	3200	—	4000
ЯРОСЛАВЛЬ							
Cordiant Snow Max	шипованная	1900	2250	—	2780	—	3825
BRIDGESTONE							
Blizzak Revo GZ	фрикционная	2410	2950	2955	3890	4700	—
Ice Cruiser 7000	шипованная	—	—	—	3130	3935	5595
CONTINENTAL							
Winter Viking 2	шипованная	2725	3255	3420	4020	4695	5820
Ice Contact	шипованная	3300	—	—	5100	—	7100
Viking Contact 5	фрикционная	3640	3850	—	4525	—	6200
DUNLOP							
Craspic DS-3	фрикционная	—	3270	3450	4000	—	—
GISLAVED							
Nord Frost-5	шипованная	2615	3150	—	3875	4825	5480
GOOD YEAR							
Ultra Grip +	фрикционная	3000	3520	3780	—	5150	6530
Ultra Grip Extreme	шипованная	2700	—	—	4145	4825	—
HANKOOK							
Winter i-Sept	фрикционная	2420	2680	2700	3100	—	—
Winter i-Pike	шипованная	2300	—	2800	3200	3850	—
KUMHO							
KW19	шипованная	—	2605	2580	3140	3475	4995
MICHELIN							
X-Ice 2	фрикционная	2495	4100	3950	4800	5400	6700
X-Ice North 2	шипованная	2575	—	3395	4135	5900	6900
NOKIAN							
HKPL-R	фрикционная	3060	—	—	5270	5600	6800
HKPL-7	шипованная	—	4500	—	6050	—	7530
HKPL-5	шипованная	2950	—	4285	—	5790	—
Nordman-4	шипованная	2200	—	2850	3250	—	—
PIRELLI							
Winter Carving	шипованная	—	—	3230	3295	4115	—
YOKOHAMA							
Ice Guard iG30	фрикционная	2175	2575	2730	3130	3675	4795
Ice Guard iG35	шипованная	2190	—	—	3105	—	4675



Nokian Hakkapiliitta 7 и Nokian Hakkapiliitta R. Шипованные и нешипованные модели этой марки традиционно входят в тройку лидеров среди импортных зимних шин. Новые модели с улучшенными показателями продолжают эти традиции. Nokian HKPL 7: отличные показатели по сцеплению и управляемости как на льду, так и на снегу, высокая проходимость, однако посредственные данные на асфальте — рекомендуются как шины для суровых зимних условий. Nokian HKPL R: хорошие показатели по сцеплению и управляемости на льду и на снегу, уверенная проходимость, высокое сопротивление шлашпленнингу, при этом одно из самых низких значений по сопротивлению качению, то есть способствуют экономичной езде. Из минусов «вялость» на асфальте.

СЕЗОННЫЕ ТРАТЫ
ШИННЫЙ ОБЗОР



Good Year Ultra Grip Ice+. Это модернизированная версия предыдущей нешипуемой модели Ultra Grip Ice. И для наших условий все по делу: в тестах шины занимают первые места в своем классе — отличные сцепные свойства на льду и снегу, а также хорошие на мокром и сухом асфальте, плюс высокое сопротивление шлагпленнгу. Видимых недостатков не отмечено. Шины тянут на эталонные для городской эксплуатации



Dunlop Graspic DS-3. Бывает, что новая модель известного производителя «липучек» в тестах ничем особо экспертов не радует. Эта нешипуемая модель из их числа: в плюсах отмечается только хорошая сопротивляемость шлагпленнгу, а поведение на льду и снегу посредственное среди одноклассников. Приобретение оправдано для города и при умеренной цене среди «импорта». Кстати, примерно то же самое относится и к нешипуемой модели Yokohama Ice Guard 30, хотя в совокупности эта модель в рейтингах все же ставится выше

филь города с крутыми горками, которые требуют хорошего сцепления шин.

Загвоздка еще в том, что при температурах примерно от -15 и ниже преимущества шипованных шин перед «липучками» на скользких покрытиях начинают исчезать. Первые обычно имеют более твердый протектор для надежного крепления шипов, такой протектор быстрее

«дубеет» на морозе, а шипы, в свою очередь, хуже впииваются в мерзлый лед. Протектор фрикционных шин мягче, ламелей у них больше, и на морозе они способны дольше сохранять сцепные свойства.

Вообще, иные высококлассные «липучки» в любых условиях могут держаться на льду лучше, чем весьма посредственные «шиповки». Однако мягкий протектор неважно работает на асфальте, особенно при поперечных нагрузках — отсюда худшая управля-



Amtel Nord Master CL. Долгое время российские шинники не могли наладить выпуск нешипуемых зимних шин из-за технологического отставания, и радует, что дебют в этом классе данной модели оказался удачным. Nord Master CL эксперты признают как шины с хорошим балансом в показателях на скользких покрытиях и на асфальте, что дает право причислить их к достойным универсальным зимним шинам для крупных городов, особенно с учетом цены. Из минусов — неважная плавность хода

емость, «размытые реакции» и в целом неуверенность при активном вождении. В этом смысле шипованные шины с более твердой резиной обычно лучше выдерживают «активные упражнения» на асфальте.

Стоит добавить, что именно сибирские и северные регионы подразумевают зарубежные фирмы с серьезным подходом к делу, когда разрабатывают и выводят на российский рынок свои шипованные модели. Ведь в совокупности на льду у «шиповок» больше преимуществ, а как раз такие условия характерны для основной части нашего региона. И можно сказать, что лучшие

образцы шипованных шин для наших условий зачастую остаются наиболее универсальным решением на зиму.

ЗА ЦЕНОЙ НЕ СКОЛЬЗИМ

Конечно, лучшие образцы и стоят соответственно. И как ни убеждай себя, что это вложение в безопасность и комфорт в среднем на 3–4 сезона, а надежда на решение вопроса в меньшем диапазоне стоимости никогда не уйдет. Что ж, шины второй и третьей ценовой линии тоже есть весьма неплохие, в том числе российские, и теперь даже в нешипуемом классе.

Надо только понимать, что в менее дорогих шинах приоритеты свойств могут быть смещены в какую-то одну сторону, получить желанную сбалансированность маловероятно. Плюс возможные проблемы с качеством изготовления у шин эконом-класса, и это тоже принципиально важно. Например, все те же тесты показывают, что российским шинам до сих пор не чужда проблема производственной нестабильности. Так, в одном сезоне какая-то новая модель может показать себя на достойном уровне, а уже в следующем сезоне она уже в следующем сезоне она же сильно «проваливается». Стабильность качества



Gislaved NordFrost 5. Эта скандинавская марка нам известна давно и в рекомендациях не нуждается (сейчас входит в группу Continental), а данная шипованная модель «заточена» на суровые зимние условия: демонстрирует высокие показатели сцепных свойств и управляемости на льду и снегу, а вот на асфальте держится не очень образцово. Проходимость тоже не лучшая. Зато по сравнению с европейскими конкурентами эти шины более доступны по цене.

ошиповки у наших шин тоже оставляет желать лучшего. Подобные грехи водятся и за импортной продукцией, но все же не в таких масштабах.

В данном обзоре как раз на основании анализа тестов, проводимых ведущими изданиями России, мы постарались охарактеризовать ряд востребованных зимних шин, которые в этом сезоне представлены на иркутском рынке.

Василий ЛАРИН,
фото автора



Conti Winter Viking 2 и Conti Ice Contact. Обе шипованные модели представлены на рынке, хотя вторая относится к более новым, в частности, здесь применена эксклюзивная технология посадки шипов на клей, что повышает их прочность крепления. В свойствах моделей есть различия. Conti Winter Viking 2 демонстрирует высокие сцепные свойства и хорошую управляемость на льду, снегу и на асфальте, что позволяет причислить их к редкому сословию по-настоящему универсальных зимних шин. Причем очевидных минусов у них эксперты не находят. Conti Ice Contact имеют высокие показатели по сцеплению и управляемости на льду и на снегу, но низкие на асфальте, к тому же показывают повышенное сопротивление качению. То есть это шины для более суровых условий