

## 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 поднялся 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 обычно 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
<b>AMTEL</b>							
Nord Master CL	фрикционная	1500	1595	1685	1865	2460	2695
Nord Master ST	шипованная	1700	1900	2300	2440	—	—
<b>НИЖНЕКАМСК</b>							
Kama-Euro 519	шипованная	—	—	—	2540	—	3365
Kama-Euro 518	шипованная	1515	—	1905	2035	—	—
<b>ОМСК</b>							
Cordiant Polar 2	шипованная	1800	2100	—	2500	—	3555
Cordiant Polar SL	фрикционная	1650	1900	1950	3200	—	4000
<b>ЯРОСЛАВЛЬ</b>							
Cordiant Snow Max	шипованная	1900	2250	—	2780	—	3825
<b>BRIDGESTONE</b>							
Blizzak Revo GZ	фрикционная	2410	2950	2955	3890	4700	—
Ice Cruiser 7000	шипованная	—	—	—	3130	3935	5595
<b>CONTINENTAL</b>							
Winter Viking 2	шипованная	2725	3255	3420	4020	4695	5820
Ice Contact	шипованная	3300	—	—	5100	—	7100
Viking Contact 5	фрикционная	3640	3850	—	4525	—	6200
<b>DUNLOP</b>							
Craspic DS-3	фрикционная	—	3270	3450	4000	—	—
<b>GISLAVED</b>							
Nord Frost-5	шипованная	2615	3150	—	3875	4825	5480
<b>GOOD YEAR</b>							
Ultra Grip +	фрикционная	3000	3520	3780	—	5150	6530
Ultra Grip Extreme	шипованная	2700	—	—	4145	4825	—
<b>HANKOOK</b>							
Winter i-Cept	фрикционная	2420	2680	2700	3100	—	—
Winter i-Pike	шипованная	2300	—	2800	3200	3850	—
<b>KUMHO</b>							
KW19	шипованная	—	2605	2580	3140	3475	4995
<b>MICHELIN</b>							
X-Ice 2	фрикционная	2495	4100	3950	4800	5400	6700
X-Ice North 2	шипованная	2575	—	3395	4135	5900	6900
<b>NOKIAN</b>							
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	—	—
<b>PIRELLI</b>							
Winter Carving	шипованная	—	—	3230	3295	4115	—
<b>YOKOHAMA</b>							
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

