

РЕКОРДЫ ВНЕ СЕЗОНА



Еще в небе до Питера прочел интервью с известным автодизайнером Владимиром Пирожковым. Он 20 лет «оттрубил» за границей, но сейчас в России, работает над 3D-транспортом — это нечто между автомобилем, самолетом и вертолетом. А накануне наш земляк, иркутянин Алексей Калмыков презентовал фактически уже серийный автожир — по сути, тоже 3D-транспорт. Во всяком случае, что-то общее у этих проектов есть, главное, что дороги им особо не требуются. А раз не нужны дороги, то и в шинах эта техника почти не будет нуждаться.

Но перемещаться на «трехмерных» машинах все мы будем еще не скоро. Поэтому сейчас актуально было попасть на производство и тестирование флагманских моделей зимних шин, что было организовано финской компанией Nokian Tyres. Возможно, не самое подходящее время — зимний сезон заканчивается, но среди шин была новинка, которая поступит в продажу только осенью 2012 года. Так что будем готовить сани весной!

ДЕЛА ЗЕМНЫЕ

В мировом масштабе зимние шины занимают незначительную долю — всего 6–8%. Зато в России на них приходится более половины продаж, и емкость этого сектора вместе с автопарком с каждым годом только растет. Ничего удивительного, что шинники у нас неплохо зарабатывают, по-простому говоря, на «липучках» и шиповках, а динамика продаж в разы превосходит данные даже по скандинавским странам! Причем, по принятому в международной практике делению шинной продукции на три категории — эконом, средний и премиум, россияне отдают предпочтение именно двум последним.

Поэтому когда перед Nokian Tyres встал вопрос о строительстве своего нового



и всего второго по счету завода, выбор пал именно на площадку в России. И заводик в промзоне города Всеволожск, запущенный в 2005 году, получился не хилый — по оснащению более современный, чем завод в Финляндии. И по мощности не сравнить: сейчас уже 11 млн. шин в год — почти в два раза больше финского! Продукция поставляется не только на рынки РФ, но и экспортируется в 38 стран,

включая Финляндию. Но уже в текущем году рядом будет запущен еще один завод, проектной мощностью 6–7 млн. шин.

Все же до конца 2014 года инвестиции Nokian Tyres в экономику РФ должны составить 730 млн. евро — показатель не для «нефтянки», а именно для высокотехнологичного производства более чем внушительные. Правда, есть оговорки. Все сырье импортное, причем поставляется из тех же источников, что и на финский завод, начиная с поставок основного для производства шин сырья — сажи (то есть чистого углерода) и каучука, из смеси которых и получают резину. Оборудование с высокой степенью автоматизации тоже только импортное. А вот персонал — российский. Но!

ТА ЗАВОДСКАЯ ПРОХОДНАЯ, ЧТО В ЛЮДИ ВЫВЕЛА МЕНЯ

Было откровением узнать от генерального директора завода Nokian Tyres-Россия Андрея Пантюхова, что среди рабочих, инженеров и управленцев нет ни одного человека с «советским» шинным прошлым, потому что в СССР не было нужного уровня шинных специалистов, как не было качественной сажи, каучука и всего прочего. Сотрудников «первой волны» обучали в Финляндии или здесь приглашенными с их стороны специалистами, а сейчас часть персонала готовится уже на соб-

ственной кадровой базе. Из финских «кураторов» на российском заводе бывает только 3–4 человека.

И вообще, если не считать лихо рассекающих водителей каров, людей в цехах немного — на десяти производственных линиях в основном орудуют автоматы и роботы, и доля ручного труда постоянно снижается. Все этапы изготовления шины: от «замеса» резиновой основы до вулканизации покрышки, требуют высокой точности, производительности и рентабельности, поэтому тенденция одна — максимально исключить машинами пресловутый человеческий фактор. Даже складирование в стопки готовых шин осуществляют роботы-манипуляторы, похожие на устрашающих и неустанных киборгов из фантастических фильмов.

Но даже при полностью роботизированных линиях всегда останутся вакансии для людей. Например, для визуальной оценки шин на посту контроля качества. Сначала покрышку по нескольким внешним параметрам осматривает специально подготовленный человек, который представляет на ней личный штампик.

Чуть отклонение, и шина идет в утиль, на уничтожение, а на линию поступает сигнал для проверки настроек. И все же после оператора каждая шина еще поступает и на «инструментальный



ГОРОД КОНТРАСТОВ

Питер, северная столица. Вот где глобальное смещение исторических стилей и нравов! Но главное, время и порядки не испортили известную интеллигентность жителей. Здесь даже таксисты в аэропортах предлагают услуги ненавязчиво, шепотом, а машины с «крякалками» если и сигналият, то очень осторожно. Здесь многое не так, как в России. Например, для коренных питерцев День снятия блокады праздник куда важнее, чем День победы, и в целом настрой у людей на будущее самый оптимистичный: «Конца света не будет — они продлили рассрочку» — утверждает один из рекламных щитов (на заднем плане).



СПЕЦИФИКА ФИНСКОГО СЕВЕРА

Ивало — это маленький гостиничный поселок. Но сей край не может не удивлять своими особенностями, начиная с местного аэропорта. Само здание небольшое, одноэтажное, деревянное! Но очень уютное: с виду и внутри больше похоже на краеведческий музей — картины, натюрморты, чучела животных... При этом аэропорт может принимать большие самолеты, поскольку в эти края съезжаются туристы и «зимние драйверы» со всей Европы и большей части мира. Не менее интересна и техника, которая обслуживает самолеты: например, трап «подается» вот таким квадроциклом с цепями на колесах!

контроль», где автоматизированным оборудованием сканируется ее внутренняя поверхность — проверяется однородность смеси, целостность корда, сбалансированность и прочие параметры, от которых зависят заданные разработчиками характеристики и ресурс.

А заданные параметры и соответствие им каждой сошедшей с конвейера шины — как раз то, что причисляет их к категории эконо-

ном, средний класс или премиум. Сокращение издержек за счет стоимости рабочей силы и транспортировки дает российским покупателям выигрывать в цене на шины Nokian с лейблом Made in Russia где-то в 10–15%. Но шины при этом все равно одни из самых дорогих.

И особенно зимние шины, которые требуют особых технологий. Например, в их составе важно большое содер-

жание натурального каучука — именно этот компонент сохраняет эластичность резины при низких температурах, тогда как аналогичный по свойствам искусственный каучук пока не научились делать даже за рубежом. Плюс необходимость добавлять кремний — для повышения износостойкости мягкого протектора и снижения сопротивления качению.

На цену влияют еще два ключевых фактора: разрабатываются и тестируются зимние шины Nokian по-прежнему только в Финляндии. Как проектируют шины, увидеть не удалось, а вот где и как их испытывают, доводят до ума, познакомимся, а главное — примерим роль тест-пилотов.

ШИПЛАНДИЯ

Ивало (с ударением на первый слог) — местечко на самом севере страны, в 300 км за Полярным кругом. Та самая Лапландия, где обитают олени, собаки хаски и Санта-Клаус. И где расположен принадлежащий компании Nokian самый северный в мире полигон для тестирования зимних шин и отточки зимнего мастерства вождения.

Причем «зимние шины» здесь наполняются именно тем скандинавским смыслом, который отличает их от шин для мягких центрально-европейских зим. То есть шины для сложных условий с низкими температурами, оби-

лием снега и льда: шипованные и мягкие нешипованные, так называемые фрикционные. Но вторые в Финляндии делаются в меньшинстве и в основном для других рынков, где шипы запрещены. Сами же финны на своем севере предпочитают шипованную резину. И вот почему.

Впервые сюда попав зимой, не веришь глазам своим: заснеженные и обледенелые дороги девственно чисты! То есть по большей части ничем не посыпаятся — под колесами натуральная «катушка». Никакой химии, а крошка подсыпается лишь в некоторых редких местах, причем по весне она собирается и потом используется вновь. Экология севера для финнов — святое, здесь даже вода из крана, в отличие от остальной Европы, является питьевой и вкусной.

Так вот, если на междугородных трассах асфальт из-под льда еще пробивается, то на местных дорогах полотно как яйцо во всех смыслах — белое, гладкое и покато! Редкие машины едут, причем едут с нормальными скоростями, посередине, как раз по «гребню» полотна, а разезд со встречной по скользким откосам.

Кроме того, несмотря на Заполярье, теплое дыхание Атлантики сказывается и здесь: температура бывает околонулевой, при которой хоть какое-то сцепление на льду могут обеспечить толь-



Рецепт резиновых смесей «прост» — сажа и каучук нужного качества и в нужных пропорциях плюс секретные ноу-хау



Некоторые цеха шинного завода напоминают ткацкое производство — в данном случае это один из компонентов для изготовления кордов



Шинсоборочная машина. Все меньше и меньше на них ручного труда



Вот оно, начало производства шины — конвейер медленно, словно удав кролика, заглатывает «сырую» резиновую ленту, из которой через несколько технологических стадий с вулканизацией в финале «выкатится» готовая покрышка



А СОБАКИ ЛУЧШЕ!

За Полярный круг в финскую Лапландию туристы едут за тем, чего нет в остальной Европе: в безлюдных условиях подышать чистейшим воздухом, попить целебной воды прямо из крана, покормить оленей с ладони, погонять в лесотундре на снегоходах или, что совсем экзотично — на собачьих упряжках. Здесь большие «фермы» по их разведению. Причем финские хаски совсем не похожи на наших сибирских, и как говорят местные кинологи, они почему-то быстрее и выносливее.



На таких стандартных VW Golf мы сами тестировали шины...

Что сказать, сцепные свойства этих шин и вправду очень хороши, и в продольном, и поперечном направлении. Надежно разгоняются и тормозят, и красиво управляются, с мягким, но четким следованием твоей воле. Даже возникает чувство, что под колесами не припорошенный и зернистый лед, а гравийное покрытие. Корректно помогают и системы стабилизации. В любом случае сравнить с шинами конкурентов возможности не было — все машины обуты одинаково.

А вот то, что лед есть лед, и законы физики на нем только обостряются, было очевидно и без всякого сравнительного подхода. Перешагнул собственный «ограничитель», и не спасут ни шины-рекордсмены, ни электроника. В самом интересном месте — заезд на время по извилистому кольцу, сначала вылетел с трассы один амбициозный коллега, слегка помяв Golf о снежный брустер, потом другой, «домая» несчастного окончательно. После чего заезды прекратили, и мне осталось довольствоваться лишь одним «притирочным» кругом с третьим временем в своей группе.

Однако не менее острые ощущения пришлось испытать и во второй части программы — ходовая презентация шипованных шин Hakkapeliitta



... а на таком Audi R8 нас только катали — профессиональные тест-пилоты полигона

LT, разработанных для автомобилей «тяжелого» класса SUV. Новая модель создана на основе HKPL 7, но с усиленным каркасом и чуть более развитым протектором для повышения проходимости.

Эта модель на российском рынке появится осенью текущего года, то есть нам выпала возможность одним из первых ее опробовать. А для меня и первая возможность протестировать «подопытную» машину — в эти шины были обуты пикапы VW Amarok, а тестовый маршрут уже пролегал колонной по дорогам Лапландии общего пользования, как раз тем, что как яйцо гладкие и «покатые».

Не сказать, что 2,0-литровый турбодизель VW в паре с 6-ступенчатой МКП делают Amarok каким-то особенным — подхват ощущается только после 2500 оборотов, динамический диапазон короткий, а тяга «внизу» не ахти какая погучая. Пикап воспринимается именно как прак-

ко шипы. Понятно, что люди, в крови которых забота о безопасности так же сильна, как об экологии, в таких условиях на чем поало ездить не будут.

Финны первыми наладили выпуск зимних шин — еще в далеком 1934-м. А уже с 36-го эта серия носит название Hakkapeliitta — производное слово от боевого клича древних скандинавских воинов. В Ивало собственный тестовый центр White Hell (белый ад) у компании Nokian Tyres действует с 1986 года.

Раскинулся он на территории более 700 гектаров, но самое примечательное — уникально взаимодействует с экосистемой. Десятки полигонов для испытания зимних шин в разных дисциплинах, 6–7 месяцев в году используют естественный лед местных озер, которые зимой промерзают на глубину 50–80 см. Уже в зависимости от тестов, формируется не только разная конфигурация трасс, но и структура самого льда: мягкий, средний, жесткий, а также водянистый со снежной кашей

(шугой) для испытания шин на сопротивление шашпленингу.

Кроме заводских тестовых программ, здесь также проводят сравнительные шинные тесты, курсы повышения водительского мастерства, а между делом могут устанавливать мировые рекорды. Когда мы прибыли на полигон, нас как раз встречал синий Audi RS6, на котором в марте 2011 года был установлен рекорд скорости на льду — 331 км/час. Автомобиль был обут в шипованные шины Nokian Hakkapeliitta 7.

БЕЛЫЙ АД

На White Hell нам тоже предстояло установить личные рекорды, и тоже с использованием шин HKPL 7, только на обычных тестовых машинах VW Golf с базовыми моторами. «Лосиный тест» (объезд внезапно возникшего препятствия с возвращением на свою полосу), езда змейкой (сламом) и прохождение извилистой трассы на время — вот круг задач на подготовленных ледово-снежных покрытиях.



ОТДЫХ И ПРАКТИКА

Различные компании активно используют условия финского севера для экстремальных мероприятий, организуемых для своих сотрудников, клиентов или журналистов. Например, в наш приезд в Ивало свой Driving Experience на новых моделях проводила компания Porsche. Также здесь работают «выездные» фирмы по прокату снегоходов и квадроциклов.



ЕСТЕСТВЕННАЯ СРЕДА

Только 6–7 месяцев в году может функционировать тестовый центр Nokian в Ивало, поскольку все зимние трассы, а их здесь десятки на площади более 700 Га, используют лед местных озер. Исходя из требований, трассы готовятся разной конфигурации и «консистенции»: плотный снег, твердый лед, средний, мягкий, с шугой — в общем, полный набор реальных суровых зимних условий.



Въезд на тестовый полигон White Hell (Белый Ад). Звучит жутковато, но на деле там работают ради жизни

тичная утилитарная машина, причем с довольно просторной кабиной, хорошей эргономикой и энергоемкой подвеской. Но шины и впрямь надеялись его еще лучшими качествами: устойчив, предсказуем и довольно цепок.

Даже на заднем приводе, когда порожний пикап характерно ведет себя как «подвешенный» за корму, удавалось и на подъеме почти не отставать от тех, кто шел на полном. Разгруженные колеса с пробуксовкой, но толкали AmaroK вперед. С полным же приводом (который включается клавишей) тяга становилась как на асфальте. Кстати, ехали и

по асфальту, где шины хоть и шумят, но вполголоса, без надсады.

Апогеем же теста стала промежуточная точка — восхождение на гору с «прикольным» названием Хуипулу. Невысокая и некрутая, как и все здесь горы, но в это время поднялся очень сильный ветер со снежной крупой. Подуло так, что наверху трудно было открыть дверь, и стоять на ногах, не шатаясь. Вокруг — мгла. Казалось, что габаритную высокую машину может просто «сдуть» с обледеневшей дороги. За рулем порывы ветра ощущались, но все же пикап шел если и не как приклеенный, но уверенно.

Невольно подумалось, а не был ли этот вдруг возникший буранчик запланированной частью программы? Уж не привлекают ли финны к организации тестов для СМИ местных шаманов? Это вряд ли, роль духов здесь если и присутствует, то символическая. Все куда материально, потому что никто не позаботится о благополучии и безопасности людей так, как они сами. И здесь удалось найти подтверждение этой простой истины.

Василий ЛАРИН,
Иркутск-Санкт-Петербург-Ивало
фото автора



Бух-х! Коллега не рассчитал скорость и навыки, и машина улетела с траектории — управляемый занос прервал высокий снежный бугор



ДРАЙВ-ПРЕДПОЧТЕНИЯ

Финны — водители хорошие, ездят быстро, но умело, с головой, можно даже наблюдать прохождение поворотов в управляемом заносе. В общем, не зря отсюда родом знаменитые гонки, раллийные и «формульные». К обучению, особенно в сложных дорожных условиях, в стране подходят очень серьезно, плюс строгие ПДД и, конечно, соответствующие шины и автомобили. Причем в последнем случае национальные рамки не ограничены конкретными предпочтениями — здесь любят самые разные марки и модели.



На горе Хуипулу вдруг возникшая пурга в минуты занесла снегом гостиницу и ресторанчик, обслуживающие здешнюю горнолыжку

«АВТОМАРКЕТ»
и «АС СПОРТ»
Выходят в последние пятницы месяца



РЕДКОллегиА: Алексей СТЕПАНОВ, Василий ЛАРИН, Максим МАРКИН, Николай НАУМОВ, Наталья НОВИКОВА.

САЙТ В INTERNET: Андрей ЯЩЕРИЦЫН.

ДИЗАЙН, ВЕРСТКА: Ангелина ДЯДЬКИНА.

МАРКЕТИНГ: Марина ФРОЛОВА, Валентина КОБЕЛЕВА.

ДИРЕКТОР ООО ИД «АВТОМАРКЕТ»: Ольга ВЕРХОЗИНА.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ИД «АВТОМАРКЕТ»: Игорь ВЕРХОЗИН.

АДРЕС ДЛЯ ПИСЕМ:

664075, Иркутск-75, а/я 16.

ТЕЛЕФОНЫ: 22-87-13, 24-72-08.

ФАКС: (3952)22-87-13.

E-MAIL: as@automarket.su.

INTERNET: http://automarket.su.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Иркутск, ул. Байкальская, 249, оф. 517, 519.

Зарегистрирована Восточно-Сибирским управлением
Федеральной службы по надзору за соблюдением
законодательства в сфере массовых коммуникаций и
охране культурного наследия
Свидетельство ПИ № ФС13-0080
Тираж 7000.



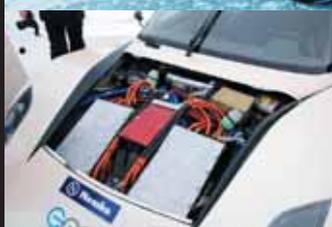
ШИПЫ И ГИННЕСС



На полигоне в Ивало в прошлом году был поставлен мировой рекорд скорости на льду на шипованных зимних шинах — именно этот серийный Audi RS6 (на заднем плане), обутый в Nokian Hakkariliitta 7, разогнался до скорости 331,61 км/час, что вошло в книгу рекордов Гиннеса. А уже в этом году, причем как раз в дни нашего пребывания, при тех же условиях здесь был зафиксирован новый мировой рекорд скорости, но уже на спортивном электромобиле E-RA (Electric Race About), которому удалось разогнаться до 252 км/час.

Однако данный электросуперкар не серийный, а опытный: E-RA разработан и пока в единственном экземпляре построен студентами Университета Прикладных Наук города Хельсинки, при участии других научно-исследовательских институтов Финляндии, а также частных европейских компаний, включая Nokian Tyres. Это полностью оригинальная разработка, где используется уникальная система электросиловой части и батарей, с рекордно малым потреблением энергии — всего 14,5 кВт на 100 км пробега. В пересчете на жидкое топливо это равняется примерно 1,6 литра бензина! Время разгона до 100 км/час составляет всего 6 секунд. Кстати, до ледовых рекордов автомобиль уже принимал участие в гонках электрокаров, заняв 2-е место в США и первое в Германии.

Установление рекорда скорости на E-RA хоть и проходило в дни нашего приезда, но, к сожалению, не на наших глазах. Мы могли только лицезреть, как машина быстро и бесшумно наматывала показательные круги уже после своих рекордных заездов.



Мощность электросиловой установки — 383 л.с., но как все устроено в подробностях, выяснить не удалось



Опытный образец суперэлектрокара ERA-10 создан молодыми финскими специалистами при участии многих профильных компаний Европы

