

«МИР СЕЙЧАС МЕНЯЕТСЯ С ВЫСОКОЙ СКОРОСТЬЮ» КАКИЕ РЕВОЛЮЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРЕДЛАГАЕТ СЕГОДНЯ МИРУ CONTINENTAL, ЧТО ОБЩЕГО У САМОЛЕТА И АВТОМОБИЛЯ И НА ЧЕМ ИМЕННО СТОИТ СЭКОНОМИТЬ ПРИ ПОКУПКЕ ШИН, КОРРЕСПОНДЕНТУ REVIEW РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «КОНТИНЕНТАЛ ТАЙРС РУС» ЯРОН ВИДМАЙЕР.

REVIEW: Завод «Континентал Калуга» работает уже пять лет. И работает в не самой простой экономической атмосфере. С какими сложностями приходится сталкиваться и как вы их решаете?

ЯРОН ВИДМАЙЕР: 12 апреля, в День космонавтики, наш Калужский шинный завод отметил выпуск десятиллионной шины. Этот факт говорит об успехе данного проекта, несмотря на некоторые сложности в экономике. За годы рецессии концерну Continental удалось за счет экспорта компенсировать падение продаж внутри России. В настоящий момент завод в Калуге поставляет продукцию больше чем в 20 стран, включая Канаду, Норвегию и КНР. Слабый рубль сделал производство в стране дешевле и создал конкурентное преимущество на мировом рынке, которым воспользовались и производители покрышек. Решающую роль играет надлежащее качество, как у «Континентал Калуга». На российском заводе покрышек настолько низкий процент брака, что на сегодняшний день он входит в число лучших в группе. Более того, Калужский завод в этом году получил почетную награду как лучшее по качеству производство в мире среди всех заводов концерна.

R: Вы наверняка знаете, что русские люди часто считают, что товар, произведенный в России, не может быть лучшего качества, чем тот же товар, но сделанный в Германии, Японии или США.

Я. В.: Нам удалось развеять миф, что в России невозможно производить продукцию на высшем уровне качества. Это стало возможным благодаря не только стандартизированным системам производства и технологиям из Германии, но и кадрам. Все работники завода в Калуге проходят обучение у ведущих специалистов Continental, а часть из них — практику за границей. Сейчас производство и персонал достигли такого уровня, что специалисты с других заводов концерна приезжают перенимать опыт у российских коллег.

R: Есть ли какие-то шины, которые производят только на российском заводе и больше нигде?

Я. В.: Зимние шипованные шины Continental IceContact 2 с направленным вулканизированным шипом выпускают только два завода в мире — это производство в городе Корбах, Германия, и в Калуге. Данная технология не имеет аналогов в мире и технологически очень сложна. Специальная машина-робот должна верно определить направление внедрения шипа в покрышку с помощью лазера, а также надежно поместить его в специальное отверстие. После данной манипуляции шина отправляется на повторную вулканизацию для надежной фиксации шипа в резиновой смеси. В конечном итоге, чтобы извлечь шип из протектора IceContact 2, необходимо приложить усилия в десять раз выше конкурентных аналогов.

R: Увеличиваете ли вы ассортимент производимой в Калуге продукции?

Я. В.: В настоящий момент завод производит шины трех брендов: Continental, Gislaved и Matador. Таким образом, мы покрываем все сегменты российского рынка. Тем не менее мы оперативно реагируем на все рыночные изменения, в том числе расширяя продуктовую линейку. Калужский завод сейчас выпускает самые современные мо-

НА РОССИЙСКОМ ЗАВОДЕ НАСТОЛЬКО НИЗКИЙ ПРОЦЕНТ БРАКА, ЧТО НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ОН ВХОДИТ В ЧИСЛО ЛУЧШИХ В ГРУППЕ. КАЛУЖСКИЙ ЗАВОД В НЫНЕШНЕМ ГОДУ ПОЛУЧИЛ ПОЧЕТНУЮ НАГРАДУ КАК ЛУЧШЕЕ ПО КАЧЕСТВУ ПРОИЗВОДСТВО В МИРЕ СРЕДИ ВСЕХ ЗАВОДОВ КОНЦЕРНА



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА



ДМИТРИЙ ЛУЖИНИ

дели шин концерна, такие как шипованные IceContact 2 и летние PremiumContact 6. Также здесь освоен выпуск шин диаметром 22 дюйма, что является несомненным достижением для столь молодого завода. Напомню, что в октябре мы будем отмечать в Калуге пятилетний юбилей.

R: Continental — марка, которая всегда предлагала рынку что-то новое. Использование синтетической резины в 1936 году, получение патента на бескамерную шину в 1943 году и т. д. Считаете ли вы, что технологию ContiSeal для герметизации поврежденного протектора шины можно поставить в один ряд с этими уже вошедшими в историю изобретениями?

Я. В.: Мы считаем, что технология ContiSeal революционна для своего времени, как синтетическая резина и бескамерная конструкция колеса десятилетия назад. В основном беспроблемная технология поставляется на конвейеры ведущих автомобильных производителей, таких как VW и Audi. Данный факт говорит о ее надежности. Уверен, что в скором времени российские автомобилисты смогут оценить ее по достоинству, ведь помимо защиты от проколов она снижает уровень шума шины за счет все того же герметика на внутренней стороне протектора.

R: На ваш взгляд, насколько велика роль качественных шин в безопасности движения?

Я. В.: Шины для автомобиля имеют такое же значение, как обувь для человека, а может быть, и большее. Безопасность на дороге напрямую влияет не только на ваше здоровье, но и всей вашей семьи. Мы считаем, что высококачественные шины могут помочь остановить автомобиль именно в тот момент, когда это необходимо. Это особенно важно при таких дорожных условиях, как снег, дождь, гололеда, которые очень распространены в России и при которых хорошее сцепление крайне необходимо.

R: Шины — расходный материал, на котором автоводители все время хотят сэкономить. На ваш взгляд, какой можно дать совет покупателю, чтобы в погоне за экономией денег он не поплатился аварией?

Я. В.: Мы понимаем, что современная рыночная тенденция — это эффективное потребление. Тем не менее в случае нехватки средств мы рекомендуем покупать брен-

ды, представляющие так называемые вторые линейки ведущих производителей шин, как, например, наши Gislaved, General Tire и Matador.

R: Раньше почти все автоводители знали, как измерить уровень масла в двигателе или понять, достаточно ли антифриза в системе охлаждения. Сегодня этими навыками владеют далеко не все, что уж говорить об определении достаточной глубины протектора. Насколько сложно, на ваш взгляд, самому автоводителю следить за состоянием шин?

Я. В.: Существует правовое регулирование данного вопроса, и ответственность за контролирование состояния шин полностью лежит на плечах водителя. Остаточная глубина протектора должна быть не менее 1,6 мм, но мы рекомендуем для безопасности менять шины после достижения остаточной глубины протектора 3 мм на летних шинах и 4 мм — на зимних. На шинах Continental есть специальный индикатор, который информирует об их состоянии. Если человек самостоятельно не хочет проверять состояние шин своего автомобиля, ему лучше посещать надежный сервис для их обслуживания. С какой частотой это делать, я думаю, зависит от стиля вождения, но в среднем это стоило бы делать ежемесячно. Поэтому что шина — это единственное, что соединяет автомобиль с асфальтом. Все это касается и такого параметра, как давление в шинах. Как вы считаете, насколько часто специальные службы должны проверять состояние шин самолета? Ответ на этот вопрос вполне может по-

мочь определиться автоводителю с тем, как часто им стоит проверять состояние шин своих автомобилей.

R: Насколько принципиально производить замену шин именно у официального дилера Continental?

Я. В.: Наши официальные дилеры имеют много преимуществ. Они предоставляют расширенную гарантию и бесплатное обслуживание, проводят маркетинговые акции. Не стоит забывать, что шины — это товар, который имеет особые правила хранения. Партнеры Continental, список которых вы можете найти на нашем сайте www.continental.ru, сертифицированы и по условиям хранения, и по обслуживанию, и по другим важным параметрам.

R: Исследования показывают, что весомая часть взвешенных частиц в городской пыли — это частицы автомобильных шин. Таким образом, автомобильные покрышки серьезно влияют на экологию городов. Ведутся ли в этой области какие-то исследования для изменения ситуации?

Я. В.: Мы принимаем участие в Объединении экологически чистых шин. Эта организация заботится об экологических вопросах, связанных с шинами. Продукты Continental сертифицированы для российского рынка и выполняют все экологические требования, иногда даже превосходя их.

R: Одна из последних разработок Continental — интеллектуальная шина с датчиками давления и температуры, результаты измерений которых могут передаваться по Wi-Fi. Это может быть полезным при диагностике износа протектора, может способствовать корректировке скорости на мокрой или обледенелой дороге, может передавать информацию соседним автомобилям об изменении дорожного покрытия. Все это очевидно способствует повышению безопасности дорожного движения. Какова на сегодняшний день ситуация с интеллектуальной шиной?

Я. В.: Сейчас мы уже готовы протестировать первые прототипы на серийном автомобиле, но время серийного производства пока не настало. Тем не менее наши клиенты выражают большой интерес к нашим новым технологиям, поэтому мы будем и дальше работать над нашими «умными» шинами, оснащенными технологиями ContiSense и ContiAdapt.

R: Сегодня активно испытывают не только автономные автомобили, но и летающие. В частности, Uber заявляет о том, что воздушное такси не такое уж и далекое будущее. Можно ли сказать, что будущее, в котором все автомобили летают, — это «страшный сон шинных компаний»?

Я. В.: Мы понимаем, что мир сейчас меняется с высокой скоростью. Но и у самолетов также есть шины. Continental активно отслеживает существующие тенденции и следует за ними. В долгосрочной перспективе развития рынка шин мы можем сказать только одно: в будущем они должны быть круглыми и черными. Представьте себе, какой высокий крутящий момент имеют такие электромобили, как Tesla или даже более компактные модели — здесь необходимы специально разработанные для них шины, такие как наши eContact и Tall & Narrow. Они должны быть легкими, должны иметь отличное сопротивление качению и, конечно же, должны дать возможность почувствовать весь этот высокий крутящий момент. ■