

РЕЗИНА ДЛЯ ВСЕГО?

Все началось утром, около семи. Стоял холод, но качество асфальта было превосходным. За первыми вершинами последовали крутые виражи по просмоленным, частично размытым дорогам. На последнем спуске зарядил дождь, из-за которого на трассу намыло много песка и камней. Отличный день для марафона в горах! Кому не знакома такая картинка: борьба человека с машиной?

Хорошо, если в такие минуты можно положиться на свою экипировку — невзрачные на первый взгляд покрышки играют в подобных случаях главную роль. Ведь можно оказаться в ситуации, когда колесо вдруг сдуется. И придется тратить драгоценное время на ее ремонт или замену. А кому хочется понапрасну терять силы, находясь в течение 5-6 часов на границе возможностей своего организма?! Тут важно быть абсолютно уверенным, что потраченная энергия не улетит понапрасну на воздух. Поэтому покрышки должны еще и хорошо катить. А на горных серпантинах, где часто сталкиваешься с бесчисленными крутыми поворотами, они к тому же должны быть готовы выдержать любые аварийные ситуации. Какие камеры и покрышки лучше всего подходят для сложных условий, изменчивых и очень требовательных?

В принципе, у производителей есть только два пути решения этой проблемы. Первый — оптимальное сочетание резин, которое шаманы-химики делают сверхпрочной. Второй — более сложное сочетание различного типа резин (обозначенное как Dual- или Triple-Compound), в котором резины с различными свойствами расположены в разных местах протектора: рядом или друг над другом. Например, шероховатая резина должна располагаться на боковых частях, помогая тем самым управлять движением на поворотах, а крепкая резина по центру протектора



способна сократить сопротивление качению и износу.

Гораздо труднее «привить» хорошие качества покрышке, состоящей из одного вида резины (Single-Compound). Если все-таки это удастся, то такой однородный состав имеет удивительные преимущества. Например, каким бы воздействиям ни подвергалась шина, она не меняет своих свойств и качеств, а максимальная крепость

в середине протектора помогает при торможении.

В прошлом году компании Continental удалось сделать прорыв с помощью Single-Compound, названного Black Chili, — простой состав, который осуществляет мечту о почти идеальных шинах. 4000 S от Continental получил высшие отметки по сопротивлению качению, сцеплению и прочности — это нечто невообразимое, как квадратура

Рекомендуемое давление*

6 бар 7 бар 8 бар 9 бар 10 бар 11 бар



Минимум Дождь Тренировка Гонка Гонка на время

Оптимальное давление воздуха не зависит от веса и цели применения. Большое давление позволяет колесам лучше катиться, но при этом не прибавляет комфорта. При давлении 8 атмосфер шины уже достаточно жестки. Легким «наездникам» будет тяжело ехать уже при 6-7 атмосферах, среднее давление — это 6 атмосфер. Более высокое давление обеспечивает защиту от пробоа. На влажной трассе с высоким давлением ехать не рекомендуется. Менее накачанные покрышки лучше прилегают к земле, поэтому на них лучше не прыгать, но они значительно облегчают сцепление с грунтом.

* Для 85 кг веса райдера с велосипедом — покрышки с размером 23 мм. Обратите внимание на тех. условия в руководстве изготовителя!

Текст и фото предоставлены журналом Tour



ТАК ОНИ СТАЛИ БЫСТРЕЕ

круга. Вплотную к Continental приблизилась Schwalbe с ее трижды прорезиненным Ultremo, прямо вслед за Pro2Grip от Michelin (Single-Compound).

Через год после соответствующего теста мы захотели узнать, есть ли теперь разница между Continental и прочими продуктами разных компаний, производящих покрышки для любых условий использования или Allround. Самым популярным брендом Continental, Schwalbe, Michelin были представлены возможности участвовать двумя моделями. В дальнейшем Schwalbe и Vittoria отказались от участия, сославшись на новую продукцию, которая должна вот-вот появиться на рынке. Поэтому для них мы сохраняем результат прошлого года. В итоге шесть резиновых брендов, от Hutchinson до Vredestein, приняли вызов померяться силами с Conti.

Процедура теста показалась невероятно похожей на прошлогоднюю. Полученные оценки, следовательно, тоже оказались схожими. Вслед за измерением сопротивления качению на испытательном стенде Continental, прошло измерение прочности шины в лаборатории и, наконец, тест на сцепление с помощью специального тест-роллера. Все испытания и замеры проводились персоналом журнала Tour и в их лаборатории.

Грандиозные различия

Так получилось, что тесты на сцепление привлекли самое большое внимание и показали, помимо реальных условий (влажная улица), большие различия между отдельными продуктами. В то время как лучшие шины (GP 4000 S и Grand Prix от Conti, а также Fortezza Tri Comp от Vredestein) держали еще при 36 км/ч, самый худший (Krylion от Michelin) беспомощно соскальзывал уже при 29 км/ч. Кто увидел эту разницу вживую хотя бы раз, ни за что бы не стал покорять горные серпантинные в легкой велосипедной одежде и с надежными покрышками.

В тесте на сопротивление качению была измерена мощность, которая необходима, чтобы на скорости 35 км/ч можно было свободно преодолеть это сопротивление. Победил 4000 S от Continental с его 34 Ватт по максимуму и 40 Ватт в среднем. Kenda и Hutchinson заметно отстают и требуют от 58 до 55 Ватт драгоценной мощности. Для дальнейшей классификации: на Tempo

35 придется потратить от 220 до 230 Ватт — очень жаль, что почти четверть испытываемых шин показала подобные же результаты.

Наши актуальные тесты с различными камерами и давлением в шинах показывают, что дальнейший потенциал можно рассматривать с точки зрения экономии мощности: или ее затраты должны сокращаться, или при прежних затратах должна быть выше скорость. Как показали опыты, с камерой из латекса сопротивление качению 4000 S требует мощности всего в 28 Ватт.

Отрадно хотя бы то, что значительно более приятные результаты показали тесты на прочность. Все покрышки заслужили высших отметок в этой категории. Только Maxxis немного отличился не в лучшую сторону.

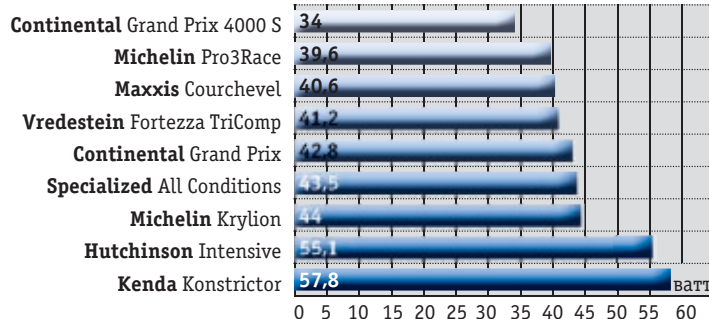
Впереди планеты всей

В конце всех тестов стало ясно: Continental по качеству резины идет чуть ли не впереди планеты всей. Grand Prix 4000 S движется легче и получает высшие отметки во всех прочих дисциплинах. Только потому, что шины в этом тесте на 5 граммов тяжелее, чем в прошлом году, и их позиция и отметки переходят в другую категорию, стоит поставить GP 4000 S не 5, а 4,9 балла по пятибалльной шкале.

В отсутствие Schwalbe, Vredestein занимает почетное второе место и получает похожую итоговую оценку, как у Ultremo от Schwalbe в 2007 году (4,6 балла). На третьем месте стоит обновленный Grand Prix от Conti, который движется теперь значительно легче (4,5 балла).

Далее средние результаты получают Maxxis, Michelin и Specialized (4,2 балла). Michelin, к великому разочарованию, не может никак сократить размеры того провала, который отделяет его от Conti. Krylion от Michelin получает лишь 3,5 балла, а Hutchinson и Kenda 3,3 балла. Хотя последние два неожиданно показывают весьма благоприятные результаты по сопротивлению качению.

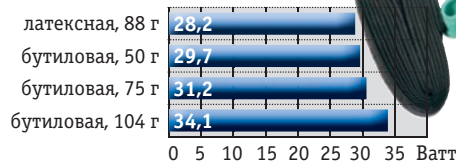
Хорошие шины



Решающий фактор — сопротивление качению: победитель теста Conti 4000 S движется на 41% легче, чем Konstrictor от Kenda. Это означает, что ваша скорость, при одинаковой мощности, будет на 1,5 км/ч выше (36,5 против 35 км/ч)! Плохие покрышки не могут показать хороших результатов из-за высокого давления и слишком легкой камеры.

Хорошие камеры

Continental Grand Prix 4000 s*



С помощью камеры из латекса, которая способна заменить привычную камеру из бутила, можно улучшить сопротивление качению на 17%. То есть при той же мощности на 0,3 км/ч быстрее. Однако камеры из латекса не слишком толстые, их приходится ежедневно подкачивать. Чем легче камера, тем легче движется покрышка. При выборе легких 50-граммовых камер, необходимо быть очень внимательным при выборе и подготовке обода колеса. Маленькие заусенцы на ободке и невнимательность при монтаже ведут к повреждению камеры.

Хорошее давление

Continental Grand Prix 4000 S

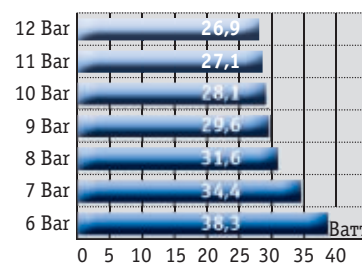
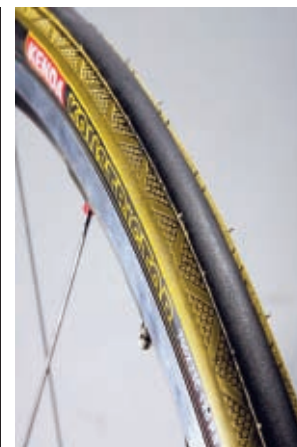


График показывает, что на примере GP 4000 S от Continental с каждой дополнительной атмосферой давления она движется еще легче. Но уже при 11 атмосферах покрышка кажется железобетонной. 30% экономии мощности с помощью регулировки давления от 12 до 6 атмосфер означают увеличение скорости на 0,65 км/ч. Максимальное заявленное давление Continental — 8 бар, что довольно скупно и консервативно. В то время как Vredestein свободно выдерживает до 12 атмосфер.

*Gemessen mit 7,5 Bar, 85 kg, 35 km/h



Производитель	Continental	Continental	Hutchinson	Kenda*
Модель	GP 4000 S	Grand Prix	Intensive	Konstrictor
Рекомендуемая цена	42,90 евро	32,90 евро	38,90 евро	34,90 евро
Контакты/Тел.	056-31/58-14-11	056-31/58-14-11	E. Wiener Bike Parts/097-21/65-01-0	Messingsschlager/095-44/94-44-45
Сайт	www.continental.de	www.continental.de	www.hutchinsontires.com	www.messingsschlager.com
ИЗМЕРЯЕМЫЕ ВЕЛИЧИНЫ				
Ширина x Высота	22,8 x 22,5 мм	23,3 x 23,7 мм	22,5 x 22,3 мм	23 x 22 мм
Вес	214,0 г	237,6 г	232,5 г	206,8 г
Сопротивление качению при 35 км/ч**	34,1 ватт	42,8 ватт	55,1 ватт	57,8 ватт
Прочность шины***	180 сек.	180 сек.	180 сек.	180 сек.
Сцепление****	36,9 км/ч	35,5 км/ч	32 км/ч	32,4 км/ч
Детали	Гибкая шина	Гибкая шина	Гибкая шина	Гибкая шина
Ручной ремонт/сборка	Средней сложности	Легко	Средней сложности	Средней сложности
ОТЗЫВЫ/ОТМЕТКИ				
Вес (10%)	4,3	3,7	3,7	4,7
Сопротивление качению (30%)	5	3,7	1,7	1,3
Прочность шины (30%)	5	5	5	5
Сцепление (30%)	5	5	3	3
Впечатление от поездки/трассы	Приятная поездка с множеством поворотов	Мягкая, спокойная поездка — обеспечивает уверенность	Тяжелая езда, тяжелые шины. Скользит — внезапно и неприятно.	Жесткое движение, средней степени неудобства.
Итог	Безусловно, номер 1. Экстремальное легкое движение. Сцепление – супер, прочность высокая. Шина мечты.	Новый Grand Prix заменяет прежний — теперь 24 мм. Номинальный размер на деле не оправдан, но все же шина объемистая. Превосходная, очень уверенная поездка. Очень хорошая цена.	Скорее для лыжников, а не для велосипедистов. Слишком много резины на протекторе — нормальное сопротивление качению. Усиленные боковые стенки. Подойдут разве что для тренировок.	Тайваньские шины – хороший результат на сопротивление качению. Излишняя обработка, но устойчив к проколам. Защита из кевлара по боковым стенкам.
ОБЩАЯ ОЦЕНКА	4,9	4,5	3,3	3,3

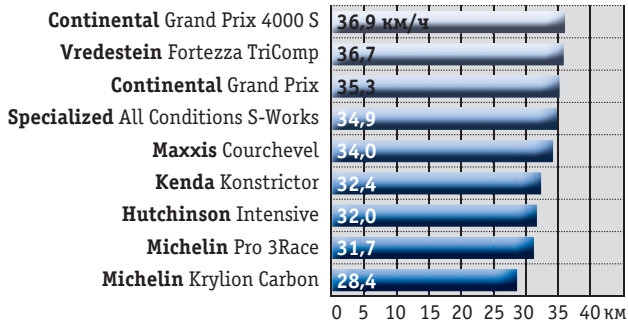
* Изображение отличается от тестируемых шин черным цветом.

Conti – победитель тестов

Среди всех покрышек Conti показали самые классные результаты и на практике. Езду на них можно назвать самой безопасной, с «цепляющимися» способностями, даже по сравнению с хорошо держащими Vredestein, которые могут сравниться только с прошлогодними Ultremo от Schwalbe. Наши рекомендации: топовый Allrounder действительно подходит ко всем случаям велосипедной жизни и ко всем условиям катания. Безопас-

ность лучших покрышек в сравнении с худшими кажется абсолютно ненормальной. Кто тренируется на той же резине, на которой участвует в гонках, должен позаботиться обо всех качествах покрышек. А главное — должен легко оптимизировать технику под себя. Таким образом, можно стартовать и марафон – даже если придется преодолеть непогоду и плохие трассы, с полной уверенностью в своем велосипеде и материале, из которого сделаны покрышки.

Максимальная скорость на поворотах



Большая разница в тестах на сцепление: на влажных поворотах с радиусом 12,5 м можно ехать на GP 4000 S от Conti на 9 км/ч быстрее, чем Kryolin от Michelin. Журнал Tour тестирует намного жестче, чем любая лаборатория или какой-либо другой журнал: тестер Юлиан Мотес, фрирайдер и техник-конструктор, выкатывал покрышки на скользких поворотах до тех пор, пока они не переставали держать велосипед.



Maxxis	Michelin	Michelin	Specialized	Vredestein
Courchevel	Pro3 Race	Krylion Carbon	All Conditions S-Works	Fortezza TriComp
49,90 евро	43,95 евро	36,95 евро	39,90 евро	39,95 евро
Bike Marketing BMG/08-21/567-14-60	Paul Lange/07-11/2-58-80	Paul Lange/07-11/2-58-80		Sport Import/044-05/92-80-0
www.maxxis.com	www.michelin.de	www.michelin.de	www.specialized.com	www.vredestein.com
ИЗМЕРЯЕМЫЕ ВЕЛИЧИНЫ				
23,3 x 23,2 мм	22,2 x 21,5 мм	23,1 x 21,9 мм	24,3 x 24,3 мм	22,7 x 21,1 мм
216,2 г	208,2 г	230,7 г	233 г	213,9 г
40,6 ватт	39,9 ватт	44,1 ватт	43,5 ватт	41,2 ватт
172 сек.	180 сек.	180 сек.	180 сек.	180 сек.
34 км/ч	31,7 км/ч	28,4 км/ч	34,9 км/ч	36,7 км/ч
Гибкая шина	Гибкая шина	Гибкая шина	Гибкая шина	Гибкая шина
Легко	Легко	Тяжело	Легко	Легко
ОТЗЫВЫ/ОТМЕТКИ				
4,3	4,7	3,7	3,7	4,3
4	4,3	3,3	3,7	4
4,7	5	5	5	5
4	3	2	4	5
Тяжелое впечатление: сначала долго держит, затем резко скользит, никакой уверенности	Тяжелое впечатление от поездки: резкое скольжение, никакой уверенности	Чуть ли не худшая поездка, резкое скольжение, никакой уверенности	Поездка средней сложности, мало уверенности.	Что-то среднее, хорошее сцепление.
ороший тайваньский Allrounder с тремя видами резины, гармоничные показатели. Единственные шины, оказавшиеся не слишком прочными.	орошие шины, но по сравнению с Pro3 Race – не слишком большое продвижение вперед. Проигрывают победителям в основном по сцеплению.	Долговечная шина, но со слабым сцеплением. Неплохое сопротивление скольжению – для тренировок пойдет, но для дождя и влажных трасс — не очень.	Объемные шины превышают заявленный размер (23 мм), утолщения резины в необходимых местах. орошие шины для плохих трасс.	Голландское разочарование. Переработанная классика Tri Comp поражает разве что своей устойчивостью на поворотах. Разные цвета.
4,2	4,2	3,5	4,2	4,6

** Мощность рассчитана на вес гонщика с велосипедом до 85 кг при 8,5 атмосферах давления в покрышках. егкие камеры — показатели лучше (использовались камеры из бутылки весом 104 г)

Так тестирует Tour

Все шины были протестированы тест-райдерами Tour в различных условиях. Чтобы оценить шины как можно объективнее, они не отказались от стандартизированных условий теста, то есть провели его в контролируемых условиях лаборатории плюс практические тесты.

Сопротивление качению. Шины были протестированы на испытательном стенде Continental, который демонстрирует лучшие условия для проведения тестов в Германии. Стенд был немного переоснащен инженерами дополнительной собственной техникой. Сопротивление качению было протестировано при 35 км/ч с нагрузкой

50 кг. В таблице представлен общий вес райдера и велосипеда — то есть 85 кг. В данном тесте сопротивление качению лежит в пределах 34 и 57,8 ватт при 35 км/ч. На практике в аэродинамической позиции велосипедист нуждается в 220 ватт мощности для достижения такой скорости. агодаря сопротивлению качению при 35 км/ч требуется всего 15 или 25% этой мощности.

Сцепление. Оно было протестировано на мокрой трассе. При этом тест-пилота поднимали в гору со специальным устройством, и затем он испытывал покрышку на спуске по тестовым поворотам с радиусом до 12,5 м. Скорость от раза к разу возрастала, пока он не попал в занос

и падал. аксимально достижимая скорость на поворотах отражена в таблице в разделе «сцепление». аезды повторялись несколько раз — таким образом, был достигнут средний результат.

Прочность. Тестировалась в лаборатории. аточное лезвие отвертки было надавлено на шину весом 35 кг, затем было подключено вибрирующее устройство, которое раскачивало лезвие. Всего было 5 попыток по 180 секунд — время, которое шины выдержали стопроцентно. Некоторые шины показывали отличный результат по прочности и более трех минут. При таких показателях обычные камешки на дороге для велосипедиста беды не сделают никакой.