Генеральный директор Michelin: Методику шинных тестов необходимо менять

дата публікації: 2017.12.14

Генеральный директор Michelin, Жан-Доминик Сенар, дал интервью немецкой Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung

Герр Сенар, в Германии выпал первый снег, многие купили новые шины. Что лучше выбрать - всесезонные шины или «настоящие» зимние?

Я бы рекомендовал всепогодные шины. Но не какие-нибудь, а Michelin CrossClimate. Они эффективны и летом, и зимой, - настоящий технологический прорыв.

Но все же по снегу безопаснее ездить на зимних шинах?

Если вы живете в горах, лучше купить зимнюю резину, но большинство водителей в Германии в ней не нуждается, поэтому им вполне подойдут CrossClimate. Они могут справиться с любыми условиями и сэкономить время и деньги, поскольку вам не придется менять шины каждые шесть месяцев.

Нужно ли брать именно Michelin? Разве Continental или Bridgestone не выпускают такие же хорошие шины?

Надо думать не только о новых шинах, но и о шинах в изношенном состоянии. Некоторые производители, особенно в эконом-сегменте, предлагают продукты с запрограммированным ресурсом. Так же происходит, к примеру, со стиральными машинами, которые неминуемо ломаются через небольшой промежуток времени. Это называется запланированное устаревание. Мы совершенно не согласны с подобной политикой. Мы делаем шины, которые

служат действительно долго и сохраняют свои характеристики в течение всего срока службы.

Вы хотите сказать, что есть производители, которые выпускают шины, быстро приходящие в негодность, и делают это намеренно?

Конечно! Они этого, естественно, не признают, но мы можем это доказать. Мы уже проверили это в своих лабораториях.

Может ли обычный покупатель понять по шинам, что они могут прослужить долго?

К сожалению, нет, все не так очевидно. Когда покупаете шины, уделяйте внимание тому, как они выступили в тестах. Даже если у них оценка "A" [по системе евромаркировки] за сцепление на мокром покрытии, нужно смотреть, какой у них тормозной путь. И если обзоры подтверждают эффективность, можно покупать. Проблема в том, что в тестах участвуют только новые шины. Если провести испытания заново, когда шины изношены наполовину, окажется, что у покрышек некоторых производителей достаточно плохие результаты.

Почему?

Шина состоит из многочисленных слоев резины, и некоторые компании делают из высококачественного компаунда только верхний слой, чтобы шины хорошо показывали себя в тестах. А когда сотрутся первые несколько миллиметров, «работать» будут слои из менее качественной резины, что ухудшит ездовые качества и безопасность.

И что предлагает Michelin?

Методику тестов нужно менять, и испытывать надо изношенные шины. В данный момент потребители могут быть введены в заблуждение. Сейчас многие европейские водители могут думать, что они в безопасности, но на самом деле это не так, поскольку их шины по характеристикам не имеют ничего общего с шинами той же модели в новом состоянии. В то же время на качественных шинах можно ездить до минимальной разрешенной глубины протектора в 1,6 мм и не беспокоиться о своей безопасности.

Но я могу сэкономить от 100 до 200 евро, купив дешевые шины из Азии...

Не надо себя обманывать! Шина премиум-сегмента служит намного дольше, так что вы легко оправдаете свои траты. Ведущие перевозчики делают так уже давно. Профессионалы больше не смотрят на начальную цену, для них важнее стоимость километра пути. И поверьте мне, вы больше не купите дешевые шины, если оцените, насколько ненастоящей будет экономия.

Не так давно вы представили концепт-шины Vision, которые автоматически адаптируются к дорожным условиям. Как это работает?

На самом деле это просто концепция, таких шин пока не существует. Но технически это выполнимо, и учитывая возможности 3D-принтеров, эта идея не такая уж фантастическая. У нас по этому направлению работает огромный исследовательский отдел, и когда-нибудь водитель сможет ненадолго остановиться на заправке, и за это время его шины обновят сами себя. Этого не стоит ждать в ближайшее время, но это прекрасная цель, и она будет достижима в течение следующих десяти лет.

В Германии каждый год появляется 600 000 тонн отработанных покрышек, большая часть которых сжигается. Есть ли лучшее решение?

Сжигание - не самый плохой вариант, поскольку энергии выделяется больше, чем в случае с углем. И к тому же не нужно сжигать нефть или природный газ. Шины в большой степени состоят из каучука, природного ресурса, который возобновляется. Поэтому в целом сжигать старые шины - неплохая идея. Как бы то ни было, в будущем шины будут перерабатываться и из них будут изготавливаться новые шины.

Сейчас все говорят об электрокарах. Шинникам есть дело до того, стоит на автомобиле батарея или двигатель внутреннего сгорания?

Электромобили развиваются очень быстро, это очевидно. И для Michelin это хорошо сразу по трем причинам. Во-первых, электрокары не шумят, то есть для них нужны очень тихие шины, для производства которых необходимы высокие технологии, имеющиеся в нашем распоряжении. Во-вторых, у электрических автомобилей ограниченный запас хода, а с шинами Michelin они могут проехать без подзарядки на 5-6% больше благодаря низкому сопротивлению качению. И в-третьих, электромобили быстрее разгоняются, то есть нужны шины с высоким сцеплением. Наши шины отлично выполняют все эти требования.

Чтобы повысить прибыльность, Michelin в этом году повысила цены примерно на 8%. Было ли это действительно необходимо?

В первую очередь все зависит от цен на сырье, на долю которого приходится от 65 до 70% производственных расходов. Конечно, мы теоретически смогли бы работать и с менее высокой рентабельностью, но нам нужны средства для инвестиций в новые заводы и научные исследования. По этой причине мы не можем позволить себе сократить прибыльность. Кстати, некоторые наши конкуренты имеют более высокую рентабельность.

В прошлом году Michelin занялась спортивной обувью. Если компания делает хорошие шины, она будет делать и хорошие подошвы для обуви?

В целом, да, технологии очень похожи. В обоих случаях главную роль играет сцепление с землей. В то же время мы не изготавливаем подошвы сами, это для нас делают другие. Но мы продаем технологии и выдаем лицензии. Совсем недавно на рынок вышла новая модель обуви для скейтеров. Все знают, что их кроссовки очень быстро изнашиваются, а наши технологии позволили увеличить срок службы в три раза.

Не так давно Michelin выпустила новый ресторанный рейтинг. Насколько важна эта деятельность для вашего бренда?

Первый путеводитель был выпущен более 100 лет назад, и он существенно способствует развитию нашего бренда в мире. Ни у кого из конкурентов такого нет. Путеводители незаменимы.

Но ведь это убыточный бизнес.

Это правда, но расходы на него невелики, и у него очень высокая маркетинговая ценность - к тому же скоро он снова станет прибыльным.

Некоторые шеф-повара жалуются на неквалифицированные суждения. Как вы обеспечиваете корректность обзоров?

Наши критики обучаются в течение двух лет, и только после этого им разрешено публиковать первые обзоры. У нас жесткая система оценок. Учитывается мнение не одного критика, а многих, и они приходят в ресторан не один раз, а ходят в него регулярно. Не могу раскрывать

детали, все под секретом, но могу сказать, что все наши обозреватели совершенно независимы и объективны. И это определенно не одинокие люди под пятьдесят, которые сидят за столом и делают заметки. Как бы шеф-повар ни пытался определить обозревателя Michelin, у него гарантированно это не получится.

Джерело: