Nokian Tyres

Przedzimowe sprawozdanie z testów na lodzie .

Rzadko mamy okazję poruszać się autem w warunkach ekstremalnych. Często boimy się śniegu, błota, lodu. Do tego jednak warto się przygotować. Tym bardziej, iż nadchodzą zimowe słota.

Wizyta w fabryce producenta opon Nokian, oczywiście w fińskiej miejscowości Nokia była czymś pozytywnie niespodziewanym. Gdy Maciek wymyślił taką możliwość, byłem zaintrygowany. To co zobaczyliśmy przeszło nasze wyobrażenia.

To ogromna fabryka położona koło **Tampere**, trzeciego największego miasta w Finlandii. Umiejscowiona niezwykle malowniczo wśród lasów i jezior. Jej początków szukać należy w II połowie XIXw. Powstała w 1898r jako Finnish Rubber Works, protoplasta Nokian Tyres, największego producentta opon

w Skandynawii. Słowo Nokia w języku fińskim oznacza też leśną łasicę. Od 1904r mieści się w mieście znanym z telefonów komórkowych nad rzeką Nokianvirta. Początkowo produkowała kalosze dla potrzeb rosyjskiego cara. Pierwsze opony wykonała w 1932r. Od 1936r. produkuje znane opony **Hakkapellita**, sztandarowy produkt firmy. Od 1995r notowana na giełdzie w Helsinkach. Od 2005r. uruchomiono dużą fabrykę w Rosji. Rynki Nokiana to kilkadziesiąt krajów. W Polsce jest 12 partnerów handlowych z głównym Trade-Stomil. Produkuje się także Heavy Tyres, specjalne opony dla rolnictwa, maszyn leśniczych i pojazdów specjalnych. Niektóre są ogromne (mają ponad 2,5m wysokości . Nokian Tyres jest jednym z największych wytwórców takich opon.

Firma ma dwa tory testowe. Na przedmieściach Nokii, oraz koło miejscowości Ivalo za kręgiem polarnym. Ten pierwszy jest asfaltowy. Można na nim rozwijać prędkości do 170 km/h. Testy są na różnych rodzajach asfaltu. Mierzy się hałas opon. Robi testy aquaplaningu z lustrem wody od 1 do 8mm.

Ze Skandynawią jest problem, bo są duże różnice temperatur. Od + 25 do – 40 stopni. Dlatego powstał w 1985r. drugi lodowo-śniegowy w lasach północy i na zamarźniętych jeziorach.

To teren o powierzchni ponad 700 hektarów. Testy odbywają się tylko w nocy, przez prawie 9 miesięcy, ze względu na stałość warunków. Na jeziorze długim na kilometr i w lasach wytyczono 15 km dróg. W pierwszej połowie marca gwarantowane jest ok. – 15 stopni.

Ponadto opony nieustannie testuje w północnej Finlandii 120 taksówek (każdy samochód 2 kpl zimowych i 2 kpl. letnich rocznie). To bardzo ważny test, jak mówią Minna Tihinen i Matti Morri, managerowie z Nokiana. Ze względu na specyficzny sposób jazdy taksówkarzy i ilość kilometów pokonowanych w roku.

Testy wysokich prędkości firma dokonuje na torach w Hiszpanii, Niemczech i USA. Letnie opony „Nokian Z” mogą rozwijać nawet ponad 300 km/h.

Opony zimowe to 59 różnych rozmiarów, a letnie 37 rozmiarów. Wykonuje się również zimowe opony okolcowane do aut dostawczych, ciężarówek i rowerów – tak finowie w zimę także jeżdżą na rowerach po ośnieżonych ścieżkach rowerowych.

Prawie kosmos

W fabryce powiedziano nam, że najnowszy produkt zimowy, **Hakkapellita 7** z kolcami wzoruje się na butach z systemem air shock absorbers.

W oponie są specjalne pojemniki powietrza znajdujące się tuż przed kolcem. Dzięki temu kolec ugina się nieco w głąb opony, pod naciskiem samochdu, z dużo niższym hałasem niż w rozwiązaniach starego typu i wbrew obiegowej opinii w Polsce – nie niszczy to asfaltu.

Najnowsze rozwiązanie zastosowane w okolcowanej oponie Hakkapellita 7 zostało nazwane **„Air Force”**
na które składa się różna twardość gumy z przodu wraz z systemem „Air Force” a inna z tyłu klocka „Bear Clow” w którym osadzony jest kolec.

Nastąpił w ostatnich latach duży rozwój kolców. Niegdyś były tylko okrągłe, potem kwadratowe. Obecnie są sześciokątne z bardzo twardą końcówką.

7 generacja opon to także nowe trójwymiarowe lamelki z nowych mieszanek gumy i silikonów oraz nowatorski rant opony rozcinający błoto pośniegowe a także wskaźnik zużycia opony.

W procesie produkcyjnym nic się nie marnuje. Resztki gumy podlegają recyklingowi. Oponę do auta osobowego wygrzewa się, czyli wulkanizuje w temperaturze 173 stopni a cały proces produkcji zajmuje 11 minut – w odróżnieniu od takiej do ciężarówki którą produkuje się przez 3 i pół godziny.

Niezmiernie intrygujący jest też Nokia Logistic Centre. To magazyn opon na ponad 1 milion sztuk. Ma długość 650m, szerokość 120m i wysokość ponad 40m. To jeden z największych budynków na świecie.

Testy na torze

By przetestować opony zimowe w godnych warunkach lodowych i śniegowych należało udać się aż za koło polarne do miejscowości Ivalo. Właśnie tam byliśmy. 700 hektarów terenu, trzy jeziora pokryte grubą warstwą lodu i nieograniczona ilość śniegu.

Zwiedzamy cały teren. Odwzorowano tam drogę alpejską i odcinek specjalny rajdowy o długości 12 kilometrów. Mamy do testowania dwa rodzaje opon. Hakkapellitta 7 z kolcami i **Hak kapelitta R**
bez kolców. Oba założone na Volkswageny Golfy. Wyjeżdżamy na zamarznięte jezioro z kilkunastoma zakrętami. Jest ślisko, trochę śniegu zalega na lodzie. To jeszcze utrudnia warunki jazdy. Po paru okrążeniach opanowujemy auta i udaje się nawet płynnie pojechać. Opony Hakkapellitta 7 z kolcami trzymają doskonale. Jednak nic nie pomoże, gdy kierowca przesadzi. Przesiadamy się do auta z oponami Hakkapellitta R i jesteśmy w szoku. To są opony bez kolców, a przy szybkim pokonywaniu zakrętów na lodzie aż słychać jak wgryzają się w lód. Trzymają niewiele gorzej niźli siódemki. Erki i to jednak opony produkowane specjalnie na Syberię, Skandynawię i Kanadę.

Są zrobione z niezwykle miękkiej mieszanki. Doskonale spisują się w ekstremalnie niskich temperaturach. U nas jest za ciepło w zimę i za szybko by się zużyły.

Co oznacza nazwa Hakkapellitta?

Pochodzi od Hakkapelitas, fińskiej kawalerii. Pierwsze wzmianki o nich pochodzą z 1600r. Utworzył ją król **Szwecji Gustaw II Adolf**, dowódca i reformator armii. Była to formacja lekkiej jazdy, która brała udział w wielu wojnach, np. wojna trzydziestoletnia i potop. Oddziały składały się z fińskich ochotników, najczęściej wyjętych spod prawa, zaciąganych na szwedzki żołd. Uważana była w ówczesnym wojsku szwedzkim za elitę. Otaczała ją złowroga sława spowodowana okrucieństwem żołnierzy wobec ludności cywilnej. Nazwa jednostki wywodzi się z okrzyku wojennego „hakka palle" – rozerwijcie ich na strzępy.

Empirycznie w Skandynawii sprawdziliśmy jakość i skuteczność fińskich opon. Spotkani dziennikarze ukraińscy testowali dużo więcej rodzajów opon i byli pod równie wielkim wrażeniem. Stwierdzili, iż nie jeździli jeszcze nigdy na tak dobrych oponach zimowych. A jeden z nich był kierowcą wyczynowym.

Ale kto ma większe zimowe doświadczenie niż kraj, gdzie zima jest niemal na każde zawołanie. Dlatego też fińscy mistrzowie kierownicy wygrywają tak wiele rajdów i zdobywają tak wiele tytułów mistrzowskich.

Tekst i zdjęcia;

Mirosław Wdzięczkowski i Maciej Szanter