

ВЕРНЫМ КУРСОМ

РОССИЙСКИЕ АВТОВАЛАДЕЛЬЦЫ ВСЕ ЧАЩЕ СТАЛИ ОТДАВАТЬ ПРЕДПОЧТЕНИЕ КИТАЙСКИМ ШИНАМ. ПОКУПКА РЕЗИНЫ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ СТАНОВИТСЯ ОСОЗНАННЫМ ВЫБОРОМ, ОСНОВАННЫМ НА ДОВЕРИИ К ПРОДУКТУ. ЧТОБЫ ЛИЧНО УБЕДИТЬСЯ В ЭТОМ, МЫ Взяли на длительный тест популярную летнюю модель от брэнда TRIANGLE



рубрику ведет
ЛЕОНИД ПАЩЕНКО



Компания «Трайангл» – один из крупнейших китайских шинных производителей, который поставляет свою продукцию не только на внутренний рынок, но и по всему миру. После модернизации 2011 года новые производственные линии «Трайангла» были созданы по стандартам индустрии 4.0 с широким использованием роботизированных систем и цифровых технологий. Кроме того, производитель уделяет большое внимание подбору качественного сырья и строго контролирует процесс изготовления продукции. Компания занимает лидирующее место в китайской шинной отрасли по количеству приобретенных патентов. В нашу страну брэнд Triangle пришел более 15 лет назад и сейчас представлен во всех регионах России, так как обладает широкой линейкой, разработанной для разных нужд потребителей и адаптированной под разные условия эксплуатации. В последнее время компания уделяет особое внимание легковым шинам. Ассортимент широк: УНР, НР, туринговые и городские модели, а также большой выбор резины для кроссоверов и настоящих внедорожников.

Для тестирования мы выбрали модель Advantex SUV TR259 из популярного сегмента шоссейных шин. Это резина с симметричным ненаправленным рисунком протектора, что, помимо прочего, дает больше вариантов при перестановке колес для более равномерного износа и, стало быть, для увеличенного срока службы. На сегодняшний день предлагается 36 типоразмеров от 235/70 R15 107XL H до 275/45 R21 110XL Y. Стоит пояснить, что индекс скорости Y (до 300 км/ч) здесь говорит

скорее о потенциальном запасе прочности шины и вовсе не подразумевает ее спортивный характер – позиционирование и назначение у этой резины другие.

Обращаю внимание, что все поездки проводились в теплое время года на новой резине с практически неизношенным протектором. С понижением окружающей температуры и по мере износа шины ее поведение может отличаться.

УСТОЙЧИВОСТЬ И УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ

Для тестирования резины из Поднебесной мы решили взять автомобиль также китайского производства – переднеприводный кроссовер Geely Coolray. Полугоралитровый надувной двигатель придает этой небольшой машине довольно резвую динамику в городском потоке, и рисунок протектора удачно подходит для поездок в постоянном режиме «разгон-торможение». Плотное сдвоенное центральное ребро и два ребра по бокам, снабженные частыми поперечными канавками и ламелями, способствуют активному контролируемому разгону без рысканий и столь же уверенному ровному замедлению.

Сначала о впечатлениях на сухом асфальте. На городских 60 км/ч автомобиль держит траекторию как влитой, когда достаточно контролировать руль буквально кончиками пальцев, и это поведение сохраняется до 100 км/ч. На загородной трассе при разрешенных 130 км/ч машина требует уже крепкого уверенного хвата, но я бы это отнес больше к ходовой части автомобиля, предел же самой шины пока не ощущается. Однако нащупывать момент неустойчивости я не стал – по сценарию испытаний наш предполагае-

мый водитель законопослушен и не выходит за рамки ПДД.

Управляемость на разрешенных «городских» 60 км/ч представляет хороший баланс между чуткостью реакций на руль и комфортной плавностью маневра, когда у шины нет перевозной резкости, которая порой так пугает новичков. Быструю смену полосы на скоростной трассе вплоть до 130 км/ч я тоже называю плавной и контролируемой – без рысканий и подламываний.

Затяжной поворот на этой же скорости автомобиль проходит без малейшего намека на снос, и траекторию не требуется корректировать рулем и газом. А ведь я поначалу осторожничал: не так давно машина, обутая в резину от другого китайского брэнда в тех же условиях, так и норвила соскользнуть наружу к отбойнику.

Плечевая зона, берущая на себя боковую нагрузку на виражах, у TR259 сделана подчеркнуто плотной. Свой вклад вносит и резиновая смесь, которая на ощупь показалась мне весьма цепкой и упругой.

Состав нового поколения с функционализированными полимерами и высоким содержанием кремнезема снижает сопротивление качению. «Лепесток»-разворот мне без проблем удалось пройти на 80 км/ч без сноса и визга резины. Однако повторюсь, погода была летней, асфальт сухим, а резина – совершенно новой, но уже обкатанной. В целом же боковое сцепление у Advantex SUV на асфальте можно считать вполне надежным.

Современные Н/Т-шины для SUV обычно разрабатываются по формуле «90% асфальта и 10% бездорожья». В нашем случае это означало, что Geely Coolray уверенно продвигался по сухой грунтовой дороге и без пробуксовок преодолел короткий, хотя и довольно крутой подъем. Впечатление не испортил даже неожиданный мелкий дождик, который сделал покрытие влажным, но не размытым. И здесь поперечных кромок протектора и зубчатых граней внешних канавок оказалось более чем достаточно.

Летние московские дожди помогли неоднократно проверить

Advantex SUV на устойчивость к аквапланированию, где основная работа возлагается на четыре широких продольных водоотводящих канала вместе с многочисленными поперечными и диагональными канавками.

На водяной пленке примерно 2 мм шина сохраняет уверенную курсовую устойчивость и управляемость при быстрой смене полосы вплоть до 120 км/ч. Возможно, запас надежности еще был, но экспериментировать на дороге общего пользования все же не стоило. В очень сильный ливень, когда водяная пленка была не менее 5 мм, разогнаться выше 80 км/ч, откровенно говоря, не хотелось – я и не рискнул, впрочем, и видимость на дороге этому не способствовала.

ТИХИЙ ХАРАКТЕР

При создании протектора Advantex SUV особо учитывался вибрационный и акустический комфорт. Для этого разработчики оптимизировали шаг блоков, чтобы исключить резонансы, и в целом сделали протектор более плотным и гладким. В результате при открытых окнах шум от покрышек в салоне не ощущался примерно до 40 км/ч, а при закрытых – до 70 км/ч. А начиная с «сотни» к шумам уже активно примешивался рокот мотора, который доминировал над звучанием шин.

Одним из важных свойств хорошей шины лично я считаю ее способность... не напоминать о себе в поездке. И Advantex SUV TR259 отвечает этому критерию в полной мере. Резина не заставляет повышать голос в попытке перекричать акустический шум, не донимает визгом и не пугает скольжениями в резких поворотах, не вынуждает по секундной корректировке траекторию рулем на быстрых магистралях. Advantex SUV просто дает вам спокойное и уверенное передвижение. Но дополню, в рамках ПДД и разумных пределов безопасности – для более азартной езды у Triangle есть другие шины. А по соотношению цены, безопасности и комфорта TR259 – это, несомненно, удачный вариант. ▀



на правах рекламы