

НА ШИРОКУЮ НОГУ

Испытываем и расставляем по местам 12 комплектов летних шин размерностью 225/45 R17 для быстрых машин гольф-класса.

Авторы **Сергей Мишин** и **Дмитрий Тестов**

У нас всё не так, как в Европе с ее хорошими дорогами. Например, там шины размерностью 225/45 R17 – самые распространенные, это начальный уровень для новых автомобилей гольф-класса. А у нас в такие обычно обувают мощные версии. А еще это самый доступный и распространенный тюнинг: на широких «лаптях» даже недорогая машина выглядит куда круче.

Есть спрос – будет и предложение. Выбор таких шин на нашем рынке огромен. В этой размерности представлены практически все бренды – от топовых до дешевых.

Шире круг

Давно у нас не было столь молодой «команды»: девять шин из двенадцати мы испытываем впервые!

Без топ-моделей не обойтись, ведь именно они задают верхнюю планку

в итоговых результатах. К нашему великому сожалению, не успели попасть на тест новые шины Continental PremiumContact 6 и обновленные Pirelli P Zero (пришлось довольствоваться моделью предыдущего поколения по цене 8300 рублей за штуку, итальянского производства). Зато имеем пару других топовых новинок – покрышки Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 (6500 рублей) немецкого производства и Nokian Hakka Blue 2 (6200 рублей). Последняя пока финского происхождения, но в ближайшее время ее производство перенесут в российский Всеволожск.

Мы не могли отказаться от шин, лидировавших в прошлогоднем тесте, – это Hankook Ventus S1 evo2, разработанные в Корее, но изготовленные в Венгрии (5700 рублей). Страну восходящего солнца представляет новая шина Toyo Proxes Sport

(5900 рублей), сделанная в Японии и дебютировавшая в этом сезоне на нашем рынке в ограниченном количестве типоразмеров. Еще один «японец», но тайландского происхождения – Dunlop SP Sport FM800 (5400 рублей).

Matador Hectorra 3, она же MP 47, – модель бюджетной марки компании Continental; изготовлена во Франции, продается за 5000 рублей. Прошлогодняя новинка Nordman SZ российской «варки» чуть дешевле: 4900 рублей. Среди бюджетных – полностью отечественный Cordiant Sport 3 за 4700 рублей. Модель далеко не новая, но в этом типоразмере только-только появилась.

Большой интерес для читателей представляют китайские шины GT Radial SportActive (4500 рублей) и Triangle Sportex TSH11 (4000 рублей). А замыкает список Belshina Artmotion HP из Белоруссии (4000 рублей). Автомобилисты со стажем наверняка помнят, что в советские времена белорусские шины пользовались заслуженной популярностью.

Автомобиль-носитель выбрали под стать участникам теста – Volkswagen Jetta. Построенный на платформе Гольфа седан практически все шинники используют в своих внутренних тестах, поскольку для него характерны четкие реакции, хороший баланс управляемости и взаимосвязи с водителем.

Тесты проводили в конце лета 2016 года. Погода была жаркая, температура воздуха колебалась от 22 до 37 градусов. Место проведения испытаний – средняя полоса России, Поволжье, полигон АВТОВАЗа, расположенный на границе Самарской и Ульяновской областей.

Давно у нас не было столь молодой «команды»: девять шин из двенадцати мы испытываем впервые

На старт

К испытаниям приступаем, когда устанавливается безветренная погода. Начинаем со сложного заезда, объединяющего в себе несколько последовательных испытаний, – так удается сэкономить время на перестановке колес.

Первый и самый прецизионный тест – оценка сопротивления качению.

Сначала прогреваем автомобиль и шины, двигаясь со скоростью 120–130 км/ч по спецдорогам полигона. Во время движения эксперты оценивают курсовую устойчивость Джетты на высокой скорости, совершают мягкие перестроения из одной полосы в другую, чтобы понять, как шины влияют на поведение машины. В летнее время десяти километров, или одного полного круга, по скоростному кольцу полигона АВТОВАЗа за глаза хватает, чтобы прогреть шины и все агрегаты тестового автомобиля, оценить его поведение на высокой скорости и выставить предварительные оценки за уровень шума и плавность хода.

Наилучшую управляемость Джетты на высокой скорости обеспечивают шины Pirelli: на них машина идеально держит заданное направление, не требуя корректировки, и демонстрирует очень четкие реакции при малейших поворотах руля. Вместе с тем плотная, налитая тяжестью баранка с отличной

информативностью позволяет даже с закрытыми глазами понимать по возрастающему усилию на руле, насколько ты поворачиваешь руль и как сильно автомобиль уходит в сторону. Честно заслуженные девять баллов – такую оценку мы ставим крайне редко!

Самой неуверенной в этом упражнении оказалась Belshina – у Джетты тут же образовался размытый «ноль», стал пустым руль, начались рыскания по дороге. При корректировке направления – задержки в реакциях, большие углы поворота руля и неприятное подруливание задней оси в поворотах – того и гляди сорвется в занос. Обычно такой эффект дают очень мягкие зимние шины.

Шины прогреты – самое время приступить к замерам расхода топлива, которые мы проводим на двухкилометровом горизонтальном и прямом участке скоростной дороги. Три-четыре двойных «забега» в противоположных направлениях, и у нас появляются первые результаты. Через каждые несколько комплектов шин вновь проверим те покрышки, которые назначили базовыми, – при изменении температуры воздуха и асфальта на два-три градуса нужно делать заезд на базовых шинах через каждые три зачетные покрышки, а если температура меняется на четыре-пять градусов – через каждые две. Это необходимо для последующей корректировки полученных замеров. А уже в конце дня определяем

Вместе с авторами шин испытывали Антон АНАНЬЕВ, Владимир КОЛЕСОВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ и Валерий ПАВЛОВ.



Результаты испытаний

Марка, модель	12 место		11 место		10 место		8-9 место		8-9 место		7 место	
	Cordiant Sport 3 (PS-2)		Matador Hectorra 3 (MP 47)		GT Radial SportActive		Triangle Sportex TSH11		Belshina Artmotion HP (Bel-285)		Dunlop SP Sport FM800	
Страна изготовления	Россия		Франция		Китай		Китай		Белоруссия		Таиланд	
Индекс нагрузки и скорости	94V		91Y		91W		94W		94W		94W	
Глубина рисунка по ширине, мм	7,6–8,0		8,1–8,6		7,0–7,9		6,6–7,1		7,3–8,4		7,4–8,3	
Твердость резины по Шору, ед.	76		73		69		66		74		74	
Масса шины, кг	11,0		8,8		10,0		9,4		10,0		10,6	
Средняя цена в интернет-магазинах на момент подготовки материала, Р	4700		5000		4500		4000		4000		5400	
Цена/качество*	5,69		6,00		5,31		4,62		4,62		6,17	
БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ												
Тормозной путь (80–5 км/ч) на мокром асфальте	м	27,3	29,3	27,6	27,6	27,1	27,3	27,3	27,1	27,3	27,3	27,3
Максимум 260 баллов	баллы	240,0	223,6	237,4	237,4	241,8	240,0	240,0	241,8	240,0	240,0	240,0
Тормозной путь (100–5 км/ч) на сухом асфальте	м	39,4	39,0	38,8	38,8	37,6	37,8	37,8	37,6	37,8	37,8	37,8
Максимум 240 баллов	баллы	216,2	218,5	219,6	219,6	226,6	225,4	225,4	226,6	225,4	225,4	225,4
Скорость выполнения переставки на мокром асфальте	км/ч	66,0	64,8	65,9	66,6	67,6	68,1	68,1	67,6	68,1	68,1	68,1
Максимум 80 баллов	баллы	73,6	72,3	73,5	74,3	75,4	76,0	76,0	75,4	76,0	76,0	76,0
Скорость выполнения переставки на сухом асфальте	км/ч	68,8	69,0	69,8	70,6	70,3	69,9	69,9	70,3	69,9	69,9	69,9
Максимум 60 баллов	баллы	56,8	56,9	57,6	58,3	58,0	57,7	57,7	58,0	57,7	57,7	57,7
ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА												
Управляемость во время экстремального маневрирования на мокром асфальте	баллы	40	40	40	48	48	56	56	48	48	56	56
Максимум 80 баллов	баллы	40	40	40	48	48	56	56	48	48	56	56
Управляемость во время экстремального маневрирования на сухом асфальте	баллы	30	36	36	42	42	36	36	42	42	36	36
Максимум 60 баллов	баллы	30	36	36	42	42	36	36	42	42	36	36
Курсовая устойчивость и корректировка направления движения на высокой скорости	баллы	30	35	40	40	25	35	35	40	25	35	35
Максимум 50 баллов	баллы	30	35	40	40	25	35	35	40	25	35	35
Преодоление подъема по грунтовой дороге	баллы	7	7	5	6	6	6	6	6	6	6	6
Вне зачета	баллы	7	7	5	6	6	6	6	6	6	6	6
КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА												
Уровень внутреннего шума	баллы	18	21	18	18	21	21	21	21	21	21	21
Максимум 30 баллов	баллы	18	21	18	18	21	21	21	21	21	21	21
Плавность хода	баллы	18	21	15	18	21	21	21	21	21	21	21
Максимум 30 баллов	баллы	18	21	15	18	21	21	21	21	21	21	21
ЭКОНОМИЧНОСТЬ: РАСХОД ТОПЛИВА												
Расход топлива при 90 км/ч	л/100 км	6,4	6,2	6,2	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3
Максимум 60 баллов	баллы	58,1	60	60	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0
Расход топлива при 60 км/ч	л/100 км	4,7	4,3	4,3	4,3	4,6	4,5	4,5	4,6	4,5	4,5	4,5
Максимум 50 баллов	баллы	45,7	50	50	50	46,7	47,8	47,8	46,7	47,8	47,8	47,8
СУММА НАЧИСЛЕННЫХ БАЛЛОВ												
		826	834	847	865	865	875	875	865	865	875	875
+	удовлетворительное сцепление на мокром асфальте и на грунтовой	высокая топливная экономичность; удовлетворительное сцепление на грунтовой и курсовая устойчивость на асфальте; неплохая комфортность	высокая топливная экономичность при езде со скоростью 90 км/ч и 60 км/ч; четкое следование курсу	высокая экономичность при скорости 60 км/ч; четкое следование курсу; стабильная управляемость при экстремальном маневрировании на сухой дороге	стабильная управляемость при выполнении экстремального маневра на сухом асфальте	стабильная курсовая устойчивость и управляемость при экстремальном маневрировании на мокрой дороге						
-	худшие тормозные свойства на сухой дороге; самая низкая скорость выполнения переставки на сухой дороге; худшая экономичность; проблемная управляемость при экстремальном маневрировании; замечания в адрес курсовой устойчивости и комфортности	худшее сцепление на мокром асфальте; посредственное – на сухом; самая низкая скорость и проблемная управляемость при выполнении переставки на мокром асфальте; сложная – на сухом	посредственные сцепные свойства на сухом асфальте; проблемная управляемость при экстремальном маневрировании на мокрой дороге; сложная – на сухой; самые жесткие, шумные	невысокие тормозные свойства на сухом асфальте; сложная управляемость при экстремальном маневрировании на мокрой дороге; замечания по поводу комфортности	серьезные замечания в адрес курсовой устойчивости; сложная управляемость при экстремальном маневрировании на мокрой дороге	сложная управляемость при выполнении экстремальных маневров на сухой дороге						

*Получается делением розничной цены на сумму баллов. Чем ниже оценка, тем лучше.

итоговые результаты путем пересчета полученных с учетом изменений в данных периодических замеров «печки» (то есть результатов, показанных на базовых шинах).

Экономичнее всех оказались GT Radial, Matador и Nokian – с ними у Джетты расход при городском и загородном лимитах скорости наиболее скромный. Чуть бледнее выглядит Джетта на покрышках Triangle – эта модель конкурирует с ведущей тройкой лишь при 60 км/ч, а на «загородной» скорости уступает одну десятую литра на 100 км.

Позади всех – Cordiant: он проигрывает лидерам две «десятки» на сотню при загородном лимите скорости, и четыре – при городском. Конечно, разница незначительная, но она есть.

То яма, то канава

Теперь перемещаемся в северо-западный сектор полигона, на спецдорогу с трещинами и выбоинами. Проводим заезды на скоростях от 30 до 90 км/ч, чтобы оценить, как меняются плавность хода и внутренний шум.

Результаты вполне закономерны: широкие низкопрофильные шины в силу конструктивных особенностей – как правило, шумные и жесткие. Поэтому шесть участников «нашумели» лишь на шесть баллов, а пятеро заработали по семь. Восемью баллов (оценка «норма») удостоились лишь Nokian (за низкий уровень шума) и Goodyear (за плавность хода).

Самыми жесткими оказались шины GT Radial – внушительные толчки и сильные вибрации от дорожных неровностей бегают по полу кузова, сиденьям и органам управления. И это единственные шины, на которых у Джетты гремела обивка салона.

Перед заменой комплекта колес водители съезжают с асфальта на сыпучую грунтовку. Здесь, на 12-процентном подъеме, трогаясь и двигаясь с различной степенью буксования, эксперты оценивают эффективность тяги в различных режимах. Эта информация полезна для тех, у кого по дороге на дачу есть кусочек проселка. В итоговый зачет результаты не идут – мы их приводим исключительно для справки.

Увереннее всех гребут на грунтовой подъеме шины Cordiant, Matador, Hankook и Pirelli – все получили по семь баллов. А буксуют больше остальных Goodyear, GT Radial и Toyo – им эксперты поставили по пять баллов. Роденный летать ползать не может!

Стой – раз, два...

Оценка тормозных свойств связана с повышенным износом шин. Несмотря на наличие АБС, при резком торможении передние грани шашек слегка скругляются. По этой причине сначала тормозим на мокром асфальте, где коэффициент сцепления ниже, а потому шины меньше «портятся», – затем повторяем тест на сухом. Но процедуры и на том и на другом покрытии схожи.

Сначала «зачищаем» зажатую конусами полосу торможения, произведя 15–20 торможений на незачетных шинах, – убираем с траектории пыль и мелкие камешки,

на которых машина может «поскользнуться». И уже затем выполняем от шести до восьми торможений на тестовом комплекте, каждый раз тщательно остужая тормозные механизмы длинным холостым кругом.

Скорость начала торможения на мокром асфальте составляет 80 км/ч, на сухом – 100 км/ч (это стандартные «вешки» во всех шинных испытаниях). Заканчиваем замер, когда скорость падает до 5 км/ч, поскольку на меньшей скорости АБС работает некорректно – автоматика не всегда успевает растормозить колёса, а юз, как известно, удлиняет тормозной путь. Зафиксировать длину тормозного пути с высокой точностью позволяет измерительный комплекс VBOX, который функционирует, опираясь на данные спутников GPS и ГЛОНАСС. Главное, чтобы над головой было чистое небо.

На торможении Pirelli «обгоняет» всех, что называется, в одни ворота – и на мокрой дороге, и на сухой. На мокром асфальте Nokian повторяет ее показатель, но на сухой уступает чуть больше метра, откатываясь на четвертую позицию. Посуху второй результат с отставанием от лидера на 0,4 метра – у покрышек Goodyear. Примечательно, что по результатам и «сухого», и «мокрого» торможений в первой четверке собрались одни и те же шины – к трем вышеупомянутым присоединился Hankook.

Самый длинный тормозной путь на мокром асфальте – у шин Matador: они уступают лидеру более четырех метров. На сухом позади всех – Cordiant, проигравший лидеру почти четыре метра.

Любопытно, что на сухом покрытии разница между участниками – чуть больше 10%. На мокром разрыв существеннее – свыше 15%. Именно мокрый асфальт является камнем преткновения при поиске производителя компромисса между результатом и затратами (разработка и изготовление смесей, стоимость компонентов).

Прыжки в сторону

Осталось проверить, как испытываемые относятся к экстремальному маневрированию. На наших дорогах это крайне важно – а иначе как ямы объезжать? Залог успеха – быстрые реакции на повороты руля, устойчивость и взаимопонимание между водителем и автомобилем. Смоделировать такую ситуацию нам помогает маневр «переставка», или «однократная смена полосы».

Выполняем самое короткое (и, соответственно, медленное) из бывших гостовских упражнений по оценке управляемости автомобиля: длина коридора, в котором надо перестроиться, составляет всего 12 метров. Есть также 16-, 20- и 24-метровая «переставка», но в наиболее короткой шины максимально нагружены боковыми силами, поскольку маневр самый резкий, с большими углами поворота руля.

Упражнение «переставка» выполняем дважды – на мокром асфальте и на сухом. В обоих случаях испытатель делает по 15–20 повторов, последовательно увеличивая скорость. В итоге получаем максимальную

Результаты испытаний

Марка, модель	6 место	5 место	3-4 место	3-4 место	2 место	1 место
	Nordman SZ	Toyo Proxes Sport	Hankook Ventus S1 evo2	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3	Nokian Hakka Blue 2	Pirelli P Zero

Страна изготовления	Россия	Япония	Венгрия	Германия	Финляндия	Италия
Индекс нагрузки и скорости	94W	94Y	94Y	94Y	94V	94Y
Глубина рисунка по ширине, мм	7,2–8,4	6,5–7,4	7,4–8,1	8,0–8,8	7,7–8,1	7,6–8,3
Твердость резины по Шору, ед.	71	71	71	74	71	72
Масса шины, кг	10,1	10,0	10,2	9,0	9,8	9,4
Средняя цена в интернет-магазинах на момент подготовки материала, Р	4900	5900	5700	6500	6200	8300
Цена/качество*	5,56	6,64	6,19	7,06	6,61	8,72

БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ

Тормозной путь (80–5 км/ч) на мокром асфальте	м	26,9	26,9	25,5	25,9	25,2	25,2
Максимум 260 баллов	баллы	243,6	243,6	256,9	253,0	260	260
Тормозной путь (100–5 км/ч) на сухом асфальте	м	37,9	38,0	36,0	35,9	36,6	35,5
Максимум 240 баллов	баллы	224,8	224,2	236,7	237,3	232,8	240
Скорость выполнения переставки на мокром асфальте	км/ч	67,8	68,5	70,7	70,2	70,5	71,7
Максимум 80 баллов	баллы	75,6	76,4	78,9	78,3	78,7	80
Скорость выполнения переставки на сухом асфальте	км/ч	70,4	70,6	72,7	70,1	72,4	72,4
Максимум 60 баллов	баллы	58,1	58,3	60	57,9	59,8	59,8

ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

Управляемость во время экстремального маневрирования на мокром асфальте	баллы	56	56	56	64	64	72
Максимум 80 баллов							
Управляемость во время экстремального маневрирования на сухом асфальте	баллы	42	42	48	42	48	54
Максимум 60 баллов							
Курсовая устойчивость и корректировка направления движения на высокой скорости	баллы	35	40	40	40	40	45
Максимум 50 баллов							
Преодоление подъема по грунтовой дороге	баллы	6	5	7	5	6	7
Вне зачета							

КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

Уровень внутреннего шума	баллы	21	21	18	18	24	18
Максимум 30 баллов							
Плавность хода	баллы	18	21	21	24	21	18
Максимум 30 баллов							

ЭКОНОМИЧНОСТЬ: РАСХОД ТОПЛИВА

Расход топлива при 90 км/ч	л/100 км	6,3	6,3	6,3	6,3	6,2	6,4
Максимум 60 баллов	баллы	59,0	59,0	59,0	59,0	60	58,1
Расход топлива при 60 км/ч	л/100 км	4,4	4,5	4,6	4,5	4,3	4,6
Максимум 50 баллов	баллы	48,9	47,8	46,7	47,8	50	46,7

СУММА НАЧИСЛЕННЫХ БАЛЛОВ

		882	889	921	921	938	952
+	умеренный расход топлива; стабильная управляемость при экстремальном маневрировании, как на сухой, так и на мокрой дороге	хорошая курсовая устойчивость на высокой скорости; стабильная управляемость при экстремальном маневрировании на мокрой дороге	лучшая скорость на «сухой» переставке; высокая – на «мокрой»; высокие сцепные свойства; четкое следование курсу; понятная управляемость при экстремальном маневрировании на сухой дороге	высокие сцепные свойства; высокая скорость выполнения переставки; хорошая курсовая устойчивость; понятная управляемость при экстремальном маневрировании на мокром асфальте; самые мягкие	лучшие тормозные свойства на мокрой дороге; высокая скорость на переставке; скромный расход топлива; четкое следование курсу; понятная управляемость при экстремальном маневрировании; низкий уровень шума	лучшие сцепные свойства; наивысшая скорость выполнения переставки на мокром покрытии, высокая – на сухом; суперчеткое следование курсу; отличная управляемость при выполнении экстремальных маневров	замечания по поводу плавности хода, незначительные замечания в адрес курсовой устойчивости и управляемости при экстремальном маневрировании
-	замечания по поводу плавности хода, незначительные замечания в адрес курсовой устойчивости и управляемости при экстремальном маневрировании	незначительные замечания в адрес управляемости при экстремальном маневрировании	незначительные замечания в адрес управляемости при экстремальном маневрировании на мокрой дороге; замечания по поводу шума	незначительные замечания в адрес управляемости при экстремальном маневрировании на сухой дороге; шумные	незначительные замечания касательно плавности хода	нескромный расход топлива при скорости 90 км/ч; замечания по поводу комфортности	замечания по поводу плавности хода

*Получается делением розничной цены на сумму баллов. Чем ниже оценка, тем лучше.

значение, при котором автомобиль остается в пределах входного коридора, не сбивая вешки. Скорость автомобиля в выходном коридоре фиксирует беспристрастный VBOX.

Самую высокую скорость на мокром покрытии Jetta показала на шинах Pirelli, на сухом – на покрышках Hankook. Самая низкая скорость – соответственно на шинах Matador и Cordiant. Пальма первенства по управляемости при экстремальном маневрировании на обоих покрытиях принадлежит Pirelli. Эксперты удостоили эти шины девяти баллов. И на мокрой дороге, и на сухой эти покрышки наполняют баранку информативным усилием, а Jetta радуется четкими реакциями, надежным и понятным поведением даже при очень резких действиях рулем.

Наибольшие сложности с удержанием автомобиля на мокрой дороге возникли на шинах Cordiant, GT Radial и Matador. Эксперты отметили задержки в реакциях, повышенные углы поворота баранки и низкую информативность, а также опасный глубокий занос во втором коридоре, требующий от водителя мгновенных парирующих действий рулем.

На сухом асфальте сложнее всего резко сменить полосу на шинах Cordiant – замечания те же, что и на мокром, но занос не столь глубокий, хотя и требующий незамедлительной корректировки.

Кто кого?

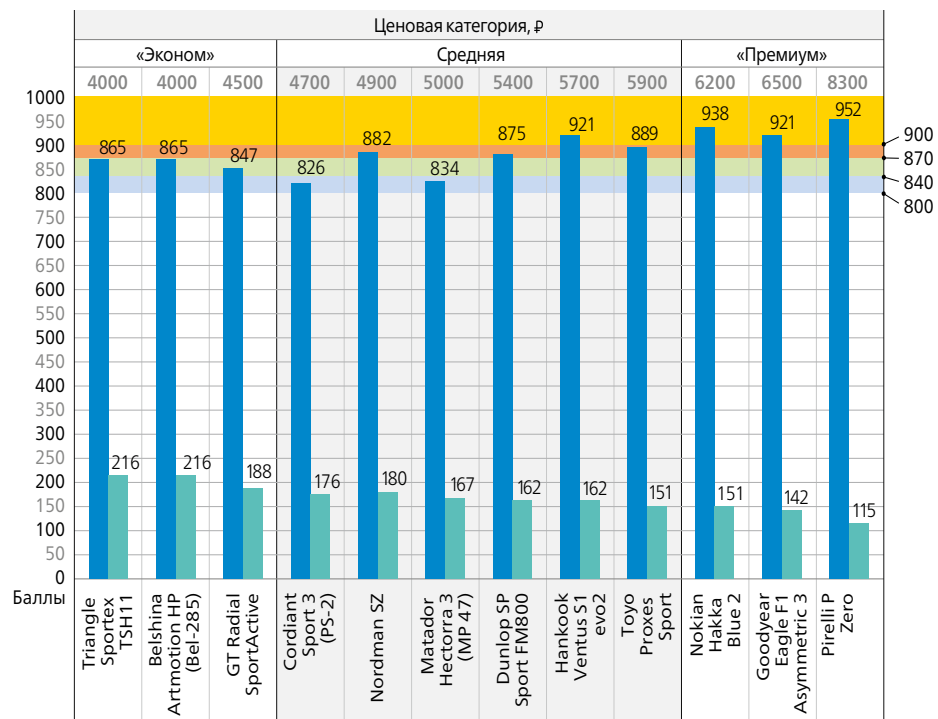
Прежде чем подводить итоги, напомним о корректировке системы подсчета итоговых баллов. В этом году мы подняли весомость оценки тормозных свойств до 500 баллов (увеличили до 260 баллов для мокрого асфальта и до 240 – для сухого), уменьшив весомость максимальной скорости на переставке. Суммарная оценка поведения автомобиля с учетом курсовой устойчивости, управляемости и скорости на переставке тянет на 330 баллов. Считаем, что теперь баланс между торможением и поведением при маневрировании более логичен.

Первое место со значительным отрывом от конкурентов занимает Pirelli P Zero – самые «драйверские» шины, способные дарить удовольствие от управления автомобилем в любых условиях и режимах. Если позволяет кошелек, а безупречный комфорт не является маниакальной идеей, это лучший выбор. Интересно, какой будет обновленная покрышка Pirelli P Zero, которая выходит на рынок этой весной?

На второй позиции – Nokian Hakka Blue 2. Проигрывает победителю теста совсем немного. В характеристиках уступает самую малость, зато немного экономичнее и комфортнее. Да и по соотношению цены и качества лучше. Рекомендуем присмотреться.

Набрав одинаковое количество баллов и разделив третью и четвертую ступени расширенного пьедестала, сгруппировались шины Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 и Hankook Ventus S1 evo2, тоже попавшие в категорию отличных шин. Очень похожи

РАССТАНОВКА ШИН ПО СООТНОШЕНИЮ ЦЕНЫ И КАЧЕСТВА



Шины расположены в порядке возрастания средней цены. Легенда: Отличные шины (желтый), Очень хорошие шины (оранжевый), Хорошие шины (зеленый), Неплохие шины (голубой), Итоговая сумма баллов в тесте (синий), Сумма баллов на 1000 Р средней цены (темно-синий).

При всей важности технических характеристик шин не менее значимым фактором при выборе является цена. Мы построили диаграмму, которая наглядно показывает отношение цены каждой шины к количеству набранных ею баллов. Чем «дешевле» каждый балл, тем выгоднее для покупателя. И тут уж каждый решает сам: взять шину попроще, с лучшим соотношением цены и качества, – или не покуситься и приобрести покрышки с наилучшими характеристиками. Выбирайте!

одна на другую своими характеристиками, замечания к обоим незначительные. Чаша весов при выборе может качнуться в пользу более доступного Ханкука.

В категорию «очень хорошие шины» попали Toyo Proxes Sport (889 баллов и пятое место), Nordman SZ (882 балла) и Dunlop SP Sport FM800 (875 баллов). По всем показателям, вплоть до комфорта, они весьма близки. Но Toyo обеспечивает более высокую курсовую устойчивость и больше подойдет для дальних поездок, а грунтовка для всех шин допустима в минимальных дозах. По соотношению цены и качества Nordman соблазнительнее остальных.

Следующая тройка – из разряда «хорошие шины»: Belshina Artmotion HP и Triangle Sportex TSH11, набравшие по 865 баллов и поделившие восьмое-девятое места, а также чуть приотставшая GT Radial SportActive (847 баллов). Несмотря на разницу в итоговых баллах, обе китайские шины по «характеру» схожи, как близнецы. Покрышку Belshina в силу значительных замечаний в адрес курсовой устойчивости рекомендуем только для городских скоростей, хотя тормозит она чуть лучше «близнецов» и на сухой, и на мокрой дороге.

К тому же она немного комфортнее, а значит лучше адаптирована к неровным дорогам. «Двойня» из Китая (у них даже тормозные пути и на сухом, и на мокром асфальте

одинаковы!) порадует в дальних поездках довольно высокой курсовой устойчивостью, но только если дороги хорошие – обе шины не блещут плавностью хода. Все трое не жалуют резкого маневрирования на мокром асфальте, а GT Radial не любит этого и на сухом. Впрочем, у них есть козырь в рукаве – они способствуют экономии топлива. По соотношению цены и качества Belshina и Triangle немного привлекательнее (обе в самый раз для минимального бюджета).

Последние строчки занимают шины Matador Hectorra 3 (834 балла) и Cordiant Sport 3 (826 баллов). Они чуть дороже тех, что заняли более высокие позиции, и при этом уступают им в возможностях. В активе у Матадора – высокая топливная экономичность и удовлетворительные курсовая устойчивость и уровень комфорта, в пассиве – самые скромные тормозные свойства на мокрой дороге. Cordiant может похвастаться удовлетворительным сцеплением на мокром асфальте. Уверенное движение по грунтовке обеспечивают обе шины.

Выражаем признательность шинным компаниям-производителям, предоставившим на тест свою продукцию, а также сотрудникам полигона АВТОВАЗа и тольяттинским компаниям Шинторг и Премьера за техническую поддержку.