

# ПЯТЬДЕСЯТ ТЫСЯЧ МИЛЬ ПО ШОССЕ

**ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ TRIANGLE** > **ПОСТАВЩИК:** КОМПАНИЯ «ТРАЙАНГЛ ШИНА»  
> **ЭКСПЛУАТАЦИОННИК:** ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ «ИНТРА ЛОГИСТИКС» > **ДАТА НАЧАЛА НАБЛЮДЕНИЙ:** ОКТЯБРЬ 2024 Г.

«АВТОПАРК» СОВМЕСТНО С ИЗВЕСТНЫМ РОССИЙСКИМ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОМ ПРОДОЛЖАЕТ РЕСУРСНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ШИН TRIANGLE РЕГИОНАЛЬНОГО ПРИМЕНЕНИЯ. ПОДВОДИМ ИТОГИ ЗИМНЕГО СЕЗОНА ЭКСПЛУАТАЦИИ

> **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, МАКСИМ ПРИХОДЬКО** > **ФОТО МАКСИМА ПРИХОДЬКО**

Предыдущий отчет: см. «Автопарк» № 7/2024.



1

1. Износ протектора шин ведущей оси с начала эксплуатации износ составил чуть больше 4 мм.  
2. Шины TRD09 демонстрируют высокие тягово-сцепные свойства на заснеженной и обледенелой дороге.



2



Э то тот случай, когда отсутствие новостей — хорошая новость, говорят в транспортной компании. Согласимся: если машина едет хорошо, вовремя прибывает на загрузку, доставляет груз в срок, то шины порой и не замечают.

Наш проект стартовал осенью 2024 года. Комплект всесезонных шин Triangle, приобретенных в компании «Пауэр Интернэшнл» (дилер «Трайангл»), установлен на автопоезд в составе двухосного магистрального тягача Sitrak C7H Max и трехосного штарного полуприцепа Koe gel. Владелец техники — компания «Интра Логистикс», специализируется на доставке сборных грузов по России. Выбор этого перевозчика не случаен. Сегмент LTL (less truck load, англ. частичная загрузка грузовика) по итогам 2024 года продемонстрировал самую высокую динамику — плюс 37,7% год к году и продолжает развиваться, об этом пишет портал электронной коммерции Esomhub со ссылкой на данные «Скиф Карго».

Собственный автопарк «Интра Логистикс» включает в себя 62 магистраль-

**ДАННЫЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ**

Модель	TRD09	TRT02
Размерность	315/70R22.5	385/65R22.5
Пробег, км	83 000	83 000
Начальная глубина протектора, мм	20,3	11,4
Остаточная глубина протектора, мм	15,9	10,9

ных автопоезда. Среди них тягачи MAN TGX, Sitrak C7H, Foton Auman, полуприцепы Koe gel. Средний возраст техники — 6 лет. Выбывающие из парка грузовики европейских марок заменяют китайские машины. Предпочтение отдается марке Sitrak. Число нареканий на технику этого бренда последнее время снизилось, в эксплуатирующей организации видят, что фирма-изготовитель ведет работу над ошибками, укрепил свою дилерскую сеть. Для испытаний шин перевозчик выделил тягач 2024 года выпуска и таковой же новый полуприцеп.

Производство марки Triangle хорошо известна в Китае и давно продается в России, причем ассорти-

мент шин с треугольниками на логотипе представлен в разных сегментах, начиная от легкового и заканчивая крупногабаритными шинами. Хорошо осведомлены о шинах Triangle и транспортные компании, занимающиеся магистральными грузоперевозками: покрышками из Китая комплектует свою технику крупнейший российский производитель полуприцепов. Интересно, что грузовики Sitrak, выпускаемые самым высокотехнологичным в КНР автосборочным предприятием Liwi, также сходят с конвейера на шинах Triangle.

Задача наших ресурсных испытаний — оценить эксплуатационные характеристики моделей.

XXXXX XXX XXXX XX XXXXXX XXXXX X XXXXXX  
XX X XXXXXXX XXXXXX X XXXXXX XX XXXXXXX  
XXXXXXXX X XXXXXXX XX XXXXXXX XXXXXX.

представленных в нише, которая наиболее остро чувствует дефицит с худом европейских брендов. В зимнем сезоне фокус сосредоточен на шинах для ведущей оси, водители оценивают их тягово-сцепные свойства.

Ведущая ось тягача получила шины Triangle TRD09 размерностью 315/70R22.5, с улучшенными тяговыми свойствами и устойчивостью к истиранию. Индекс нагрузки и скорости тестируемой модели 154/150L (152/148M), слойность 18. Модель TRD09 допускает нагрузку 3350 кг при сдвоенной ошиновке, это значит, что нагрузка на ось может достигать 13 400 кг. Учитывая условия эксплуатации — автопоезд занят в перевозке почтовых отправлений или товаров интернет-магазинов, где максимальный вес груза редко превышает



10 тонн — мы констатируем запас относительно технических параметров шины. Для справки: с завода тягача Sitrak C7H комплектуются шинами из прежнего модельного ряда с меньшим индексом нагрузки/скорости (151/148 M).

Модель TRD09 — новая разработка Triangle, отличается от предшественни-

ка большим количеством резины в протекторе. Это способствует увеличению ресурса шины. Интересно особое сочетание блоков и канавок: оно улучшает водоотводящие свойства, за счет чего значительно повышается сцепление с дорожным покрытием. Расположенные в канавках выступы выталкивают застрявшие камни и улучшают способность шин к самоочищению. И при этом шины малошумны. Также в шинах TRD 09 усилена плечевая зона — решение способствует снижению

теплогенерации, а также обеспечивает дополнительную устойчивость тягача на поворотах и, как следствие, безопасность езды. И при этом шины малошумны, что особо отметили водители.

Стоит отметить, что размерность с высотой профиля 70 — необычная для шин Triangle TRD09. Сейчас такая модель массово выпускаются в типоразмере 315/80R22.5 и находят широкое применение в строительной и специальной технике. Маркировка 3PSMF «три

1. Данные замеров фиксируются в протоколе испытаний.
2. Модель TRD09 отличается от предшественника большим количеством резины в протекторе.
3. Шины TRT02 на осях прицепа отработали без замечаний.



### КАМИЛЬ НУРГАЛИЕВ

ТЕХНИЧЕСКИЙ ЭКСПЕРТ КОМПАНИИ «ПАУЭР ИНТЕРНЭШНЛ - ШИНЫ»

На сегодняшний день автопоезд на экспериментальных шинах Triangle проехал 85 тыс. км. Износ протектора прицепных осей практически минимальный — всего 1,5 мм. Износ на ведущей оси тягача чуть больше от 3 до 4 мм. Результат в пределах ожиданий: резина зимой изнашивается медленнее, чем летом. Сейчас, делать какие-либо прогнозы ходимости рано. Главное — мы убедились в том, что проект идет по плану. Настрой оптимистичный. Впрочем, многое покажет предстоящая весенне-летняя эксплуатация, более горячая. Именно по ее результатам можно будет более точно прогнозировать ресурс.

### МАКСИМ КОЗИН

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ «ИНТРА ЛОГИСТИКС»

В процессе эксперимента мы как эксплуатирующая организация обращаем внимание на две вещи: расход топлива тягача и статус шин. По проблемам с резиной новостей нет никаких, это значит что они катаются без проблем, все хорошо. Что касается расхода топлива, то экономичность тягача Sitrak на экспериментальной резине, назовем ее так, практически не отличается от показателя такой же машины, укомплектованной резиной на конвейере завода-изготовителя. Чтобы сравнить свойства экспериментальной и штатной резины мы выделили для проекта два автопоезда, работающие на одном и том же маршруте. Сейчас пробег экспериментальной резины 83 000 км. Возможно, разница будет видна при более значительном пробеге. Кстати, когда пробег приблизится к отметке 100 000 км, мы переставим шины с одного «Ситрака» на другой, чтобы нивелировать манеру вождения и прочие факторы, влияющие на экономичность. Тогда мы сможем узнать, какая резина экономичнее. Но это уже задел на будущее.

### АНДРЕЙ ЕФРЕМОВ

МЕХАНИК КОМПАНИИ «ИНТРА ЛОГИСТИКС»

Фура на экспериментальных шинах на новых шинах прошла уже больше 80 тыс. км. Маршрут автомобиля пролегал в нескольких климатических зонах от Санкт-Петербурга до Ростова-на-Дону. По этому направлению сейчас попадаются разные условия дорожного покрытия, в том числе снег. А в местах разгрузки и погрузки идет так называемый накат после уборки снега. Данный автомобиль нашей компании возит груз не больше 10 тонн. Это незначительно нагружает ведущую ось, но даже с экспериментальными шинами тягово-сцепные свойства в очень хороших показателях. Говоря об условиях эксплуатации, стоит упомянуть типичные для этой зимы резкие перепады температур, способствующие накоплению накатанного плотного снега и местами льда.



горных пика и снежинка» на боковине говорит о высоких тягово-сцепных свойствах на заснеженной и обледенелой дороге. И это также подтверждается в комментариях водителей и механика.

Наш очередной визит в парк «Интра Логистикс» пришелся на январь. Автопоезд, задействованный в эксперименте, обычно курсирует по маршруту Санкт-Петербург — Ростов-на-Дону. Но в этот раз сцепка прибыла на базу для плановой смены водителей и формальностей, связанных с документами. Пользуясь случаем, мы осмотрели шины и заодно пообщались с представителями перевозчика.

Начальная глубина протектора шины ведущей оси — 20,3 мм. На момент осмотра пробег автопоезда составил 83 000 км, оставшаяся глубина протектора шин ведущей оси 15,9 мм.

Получается, что с начала эксплуатации износ составил чуть больше 4 мм. Это вполне нормально. Блоки протектора без признаков локального истирания, характерного для пробуксовки. Давление 8 атм (его проверяют на холодных шинах примерно через три часа после поездки) соответствует предписанной заводом-изготовителем норме.

Хотя зима в этом году оказалась самой теплой за всю историю метеонаблюдений, без снега не обошлось — его приносили в Москву южные циклоны. И в этих условиях шины четко отработали свои функции. «Срывов нет», — коротко прокомментировал водитель Владимир.

Без замечаний отработали и шины на осях прицепа. Речь идет о модели TRT02 размерностью 385/65R22.5. Индекс нагрузки и скорости 160J соответствует грузоподъемности 4500 кг (9 тонн

на ось), слойность 20. Как и в случае с шинами ведущей оси это удовлетворяет условиям эксплуатации автопоезда с запасом.

Среди конструктивных особенностей модели TRT02 отметим большое число Z-образных ламелей в центральной части протектора. Они позволяют эффективнее передавать тормозное усилие на дорогу. Плечевые ребра представляют собой жесткие и устойчивые к деформации элементы. Такая технология способствует повышению стабильности траектории при буксировании, уменьшают сопротивление качению и препятствуют неравномерности износа при воздействии на шину значительными

весовыми нагрузками. Что касается устойчивости к ударному воздействию, индикатором которого могут послужить глубокие выбоины на дорогах, его обеспечивает прочный цельнометаллокордный каркас.

Износ шин TRT02 на данном этапе практически минимальный, остаточная глубина протектора уменьшилась всего на 1,5–2,0 мм от начального значения 11,4 мм. Состояние боковин в норме. Давление в шинах прицепной оси — 8 атм.

Перевозчик рассчитывает, что пробег шины Triangle составит не меньше 200 000 км. Значит, наш эксперимент продолжается.

XXXXX XXX XXXX XX XXXXXX XXXXX X XXXXXX  
XX X XXXXXXX XXXXXX X XXXXXX XX XXXXXXX  
XXXXXXXX X XXXXXXX XX XXXXXXX XXXXXX.

