



Раскрываем потенциал МТ

Тест грязевых шин

Иван СОКОЛОВ

Выбор шин для внедорожника, эксплуатация которого не ограничивается лишь дорогами общего пользования, — всегда большой компромисс. Для автовладельца этот поиск оборачивается часами, проведенными в Интернете в попытках найти те самые идеальные шины, которые подошли бы для всех возможных и невозможных условий эксплуатации. Идеал, как известно, найти невозможно, однако к нему можно приблизиться. Посмотрим, насколько это получилось у шин Triangle Grip XM/T TR281, которые совсем недавно появились на российском рынке.

Вечный поиск компромисса

Если вы решаете хоть изредка съезжать на своем полноприводном SUV на бездорожье, то подобрать подходящие внедорожные шины будет действительно тяжелее, чем шоссейки для обычной легковушки. Ведь хочется, чтобы шины а) не шумели на трассе; б) не пасовали в грязи; в) не увеличивали расход топлива; г) чтобы ценник на них был в разумных пределах... Этот список можно долго продолжать. Парадокс в том, что при выборе грязевых шин такие требования, как высокие внедорожные качества шин и комфорт при движении, находятся примерно на одной чаше весов. Но нельзя создать шины с низким уровнем шума и малым расходом топлива (следовательно, с низким трением качения и малым весом), используя при этом агрессивный глубокий рисунок протектора с развитыми грунтозацепами: при разработке грязевых шин инженеры всегда жертвуют в той или иной степени асфальтовыми характеристиками в

пользу внедорожных качеств. Чудес не бывает, но удачные компромиссы все же возможны.

Рисунок и конструкция

Triangle GripX M/T TR281 являются типичным представителем шин класса Mud Terrain — смотрятся и впрямь эффектно, хотя дизайн протектора выглядит несколько необычно. Мы привыкли, что блоки протектора грязевых шин имеют относительно правильные и четкие геометрические формы, однако здесь мы наблюдаем ломанные, острые и будто бы высеченные из камня фрагменты. При близком рассмотрении нельзя не заметить внушительные даже для грязевых шин зазоры между шашками протектора, их сложную структуру и скошенные грани. Сами блоки разделены на четыре неявных ряда протектора, которые как бы входят в зацепление с друг с другом. Впечатляют и развитые боковые грунтозацепы, расположенные на боковине шины

(многие производители почему-то пренебрегают этим важнейшим атрибутом шин МТ): они должны не только защищать боковины от повреждений, но и повышать зацеп шин при их стравливании. Все это вместе вселяет большие надежды на выдающиеся характеристики шин на грязевых, глиняных и каменистых покрытиях. Справедливо отметить, что агрессивный протектор с широко расставленными между собой блоками может отрицательно сказаться на ресурсе шины, однако прогрессивный состав резиновой смеси с функциональными полимерами в сочетании с натуральным каучуком, по словам разработчиков, должен нивелировать эти нюансы и увеличить как срок службы шин, так и их фрикционные характеристики.

Установка на автомобиль

На пикап Mitsubishi L200 были выбраны шины в типоразмере 265/75 R16 — это одна из наиболее распространенных размерностей, которую выбирают владельцы L200 и близких по пара-



метрам пикапов, чтобы добиться увеличения клиренса и улучшения проходимости автомобиля за счет снижения удельного давления шин на грунт. Несмотря на то что диаметр грязевых шин обычно чуть больше, чем у шоссейных шин и шин класса АТ (глубина протектора GripX М/Т в нашем типоразмере составляет 14,7 мм), никаких сложностей с этим не возникло: шины на L200 встали без всяких проблем и не цепляли за элементы кузова автомобиля как при диагональном вывешивании, так и при движении по холмистой поверхности. Помимо того что шины предназначены для комфортного передвижения по пересеченной местности и дорогам, они также должны выдерживать большие нагрузки. Об этом свидетельствует высокий индекс нагрузки 123/120 (1550/1400 кг), а также 10-слойная конструкция каркаса (в других размерностях количество слоев может отличаться). Это в первую очередь отражается на массе шины: вес каждой из них составил 24 кг, что является средним показателем среди шин-конкурентов той же размерности.

Рисунок отличают внушительные даже для грязевых шин зазоры между шашками протектора, их сложная структура и скошенные острые грани

Справка о компании Triangle Tyre

- Уже более 40 лет Triangle Tyre («Трайангл шина») успешно поставляет шины как на внутренний, так и на внешний рынок.
- Численность персонала — 6600 человек.
- Головной офис и четыре базы производства находятся в г. Вэйхай. Есть представительства и филиалы на разных континентах.
- Годовой объем производства — около 30 млн шин.
- Продажа шин ведется в 180 странах и регионах мира.
- В Китае шины поставляются более чем для 50 заводов — производителей автомобилей и техники.
- В 2016 году компания Triangle Tyre приступила к первичному публичному размещению (IPO) своих акций на Шанхайской фондовой бирже.
- В 2019 году «Трайангл шина» вошла в список 100 сильнейших предприятий в области автозапчастей, среди которых занимает 34-ое место.
- В 2020 году «Трайангл шина» заняла лидирующее место среди китайских шинных производителей по результатам оценки агентства «Chanbrand» в Китае.

Характеристики на асфальте

Выезда на асфальт мы ждали, признаться, с опасением: ну не могут шины со столь зубастым протектором адекватно вести себя на асфальте! Как оказалось, тревоги были напрасны: на скоростивплоть до 120 км/ч шум от качения колес в салоне автомобиля был лишь

Впечатляют развитые боковые грунтозацепы, которые должны защищать боковины шины от повреждений и повышать ее зацеп при стравливании



Технические характеристики и типоразмеры шин Triangle GripX M/T TR281

Размер	Слойность	Индекс нагрузки	Индекс скорости	Глубина протектора, мм	Ширина диска, дюйм	Ширина секции, мм	Общий диаметр, мм
30X9.5R15LT	6PR	104	Q	13,5	От 7 до 8	240	756
LT225/75R16	10	115/112	Q	13,5	От 6 до 6,5	223	750
LT235/85R16	10	120/116	Q	13,5	От 6 до 7,5	235	812
LT245/75R16	10	120/116	Q	14,2	От 6,5 до 8	248	780
LT265/75R16	10	123/120	Q	14,7	От 7 до 8	267	810
LT265/65R17	10	120/117	Q	14,2	От 7,5 до 9,5	272	782
LT265/70R17	8	118/115	Q	14,2	От 7,5 до 8,5	272	804
LT265/70R18	10	124/121	Q	14,2	От 7 до 9	272	835

После установки шин пикап стал лишь немного более валким, а расход топлива повысился в среднем на 0,5–1 л на 100 км

чуть более выраженным, чем при движении на предыдущих всесезонных «атэшках». Конечно, некоторые изменения по сравнению со стандартными колесами есть: в незначительной мере появилась дополнительная валкость в поворотах и при торможении, а расход топлива повысился в среднем на 0,5–1 л на 100 км (в зависимости от условий). Но в целом на снижение комфорта при повседневной эксплуатации автомобиля шины сильно не повлияли. Порадовало поведение шин и в дождливую погоду. Так, при движении по толстому слою воды шины крайне эффективно отводят воду из пятна контакта. Этот процесс происходит, похоже, настолько эффективно, что мощные струи из-под шин, врезающиеся в колесные еарки, напоминают по звуку некое подобие работающей циркулярной пилы. При этом громкость этого фонового шума не слишком напрягает пассажиров, а при передвижении по покрытию с меньшей толщиной водяной пленки шум практически пропадает.

Бездорожье

GripX M/T на удивление прекрасно показали себя при движении по размокшей глине, которую переваривают отнюдь не каждые шины класса МТ

На легком бездорожье — влажная почва и трава, суглинок, небольшие колеи — японский пикап будто бы не замечает помех, не требуя никаких манипуляций с именитой раздаткой Super Select. Автомобиль едет уверенно, четко

следуя действиям водителя, практически не рыская на скользком и вязком покрытии. L200, обутый в GripX M/T, на удивление прекрасно показал себя при движении по размокшей глине, которую переваривают отнюдь не каждые шины класса МТ. Необычный дизайн протектора с острыми, скошенными и широко расставленными друг от друга блоками, о котором я говорил ранее, оказался крайне эффективен на этом коварном покрытии: даже когда широкие канавки блока, казалось бы, уже забились глиняной субстанцией, верхушки и края шашек протектора продолжают возвышаться. Это дает необходимый уровень зацепа, которого вполне хватает даже при движении в натяг при умеренном подъеме. Если в таком случае добавлять обороты двигателя, раскручивая тем самым сильнее колеса, протектор начинает весьма эффективно очищаться. Конечно, на глине это происходит не так продуктивно, как, к примеру, на черноземе. И это мы еще не стравливали давление в шинах! Если снизить давление до 0,6–0,7 атм, шины и вовсе превращают автомобиль в подобие гусеничного вездехода. А спокойствие за целостность корда при движении на спущенных шинах должен добавлять тот факт, что прочность слоев протектора, заявленная производителем, рассчитывалась с большим запасом.



Покрышки Triangle оказались на редкость компромиссными в хорошем смысле этого слова. Немного пожертвовав некоторыми асфальтовыми характеристиками (незначительное увеличение шума и расхода топлива), шины позволяют не только внешне преобразить автомобиль, но и раскрыть его истинный внедорожный потенциал. На GripX M/T можно комфортно передвигаться по дорогам общего пользования, смело с них съезжать, не боясь, что протектор замылится уже через несколько метров. Китайским инженерам, похоже, удалось добиться того непростого баланса, которым может похвастать не каждый производитель грязевых шин. ■