



ВРЕМЯ. ТОННЫ. КИЛОМЕТРЫ

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

ДВЕНАДЦАТЬ МЕСЯЦЕВ ИНТЕНСИВНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ, БОЛЬШОЙ ЗАПАС ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ФУНКЦИОНАЛЬНОСТИ И ХОДИМОСТИ. «АВТОПАРК» ПОДВОДИТ ИТОГ РЕСУРСНЫХ ИСПЫТАНИЙ НОВЫХ ГРУЗОВЫХ ШИН TRIANGLE РЕГИОНАЛЬНОГО ПРИМЕНЕНИЯ > **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО МАКСИМА ПРИХОДЬКО**

Предыдущие отчеты: см. «Автопарк» № 7/2024, № 1/2025.

Бизнес любит цифры — рациональный подход выходит на первый план, поэтому грузоперевозчики, выбирая шины, оперируют таким понятием, как «стои-

мость километра пробега». При сопоставимой цене на аналоги азиатских брендов, которые прочно заняли место в своей нише, на первое место выходит показатель ходи-

мости. Чем больше шина пройдет, тем больший эффект получит транспортная компания.

Всесезонные грузовые шины Triangle, приобретенные в компании

«Пауэр Интернэшнл» (дилер «Трайангл»), проходят ресурсные испытания на автопоезде в составе магистрального тягача Sitrak C7H Max и штормового полуприцепа Koegel.





Шинный бренд с логотипом в виде треугольников хорошо известен и в Китае, и в России. Например, продукция Triangle поставляется на самое технологичное в КНР автосборочное предприятие Laiwu, где выпускаются грузовики Sitrak. Закупки для первичной комплектации — маркер высокого качества товара.

Автопоезд эксплуатируется в транспортной компании «Интра Логистикс». Перевозчик специализируется на доставке сборных грузов, собственный автопарк включает в себя 100 магистральных тягачей: технику MAN, Sitrak, Foton и FAW. На смену стареющим европейским грузовикам приходят китайские машины. Предпочтение отдается маркам Sitrak и FAW, которые показывают меньшие затраты на эксплуатацию. Понятно, что такие расчеты, в том числе по шинному хозяйству, всегда на столе у руководителя.

Перевозчик выделил на проект седельный тягач 2024 года выпуска и такой же новый полуприцеп. Автопоезд задействован в междугородних перевозках и чаще всего обслуживает известные маркетплейсы. Среднемесячный пробег — 20 000 км.

Мобильная торговля в РФ быстро развивается. По данным Росстата, оборот электронной коммерции в 2024 году поднялся на 25% год к году, причем рост дают регионы. Последнее время фура работает на маршруте Москва — Волгоград. В обратный рейс полуприцеп грузят мукой в мешках — продукт доставляют в Москву на хлебозавод. Шторный полуприцеп удобен для таких пере-

возок благодаря простой растентовке, быстрой и удобной разгрузке с боковых сторон.

В испытаниях участвуют две модели покрышек: для ведущей и прицепной

оси. Ведущая ось тягача получила шины Triangle TRD09 размерностью 315/70R22.5. Это модель абсолютно новая, с улучшенными тяговыми свойствами и устойчивостью

ДАнные по эксплуатации

Модель	TRD09	TRT02
Размерность	315/70R22.5	385/65R22.5
Пробег, км	247 100	247 100
Начальная глубина протектора, мм	20,3	11,4
Остаточная глубина протектора, мм	5,5	6,8



1. Шины TRD09: блоки протектора без признаков локального истирания, характерного для пробуксовки.
2. Шины TRT02: минимальная остаточная глубина протектора на момент осмотра — 6,8 мм.
3. При перевозке муки грузят 20 тонн, ни больше и ни меньше.



к истиранию. Обновление модельного ряда — ответ на потребности рынка, предъявляющего более высокие требования к технологической функциональности продукта, отмечают в компании «Трайангл шина». Китайские инженеры применили особое сочетание блоков и канавок: оно улучшает водоотводящие

свойства, за счет чего значительно повышается сцепление с дорожным покрытием.

Для ведущих колес важна тяга — способность резины передавать усилие от мотора на дорогу. То есть жмешь на газ, колеса крутятся, машина должна ехать, а не шлифовать асфальт, как болгарка. Типична ситуация, когда



тяжелый грузовик не может взобраться на подъем, парализуя движение по дороге. И дело здесь не только в нерадивом завгаре, не позаботившемся о подготовке техники к зиме. Причина в том, что не все шины одинаковые. Если говорить о модели TRD09 в нашем проекте, то в феврале пробеге 83 000 км замер показывал 15,9 мм глубины протектора. Это позволяло большегрузной технике легко преодолевать так называемый накат в зоне разгрузки — специалисты знают, о какой проблеме идет речь. К началу осени минимальная

остаточная глубина протектора сократилась до 5,5 мм (пробег 247 100 км). Но запас по тяге еще есть — и это особенно ценно, учитывая характер работы сцепки: что фура значительный маршрута проходит с частичной загрузкой, то есть

без максимального давления ведущей оси на дорогу. Существенно и то, что блоки протектора без признаков локального истирания, характерного для пробуксовки. Беговая дорожка хорошо защищена от застревания камней, которые могут разрушать брекер. Давление 8 атм соответствует предписанной заводом-изготовителем норме.

Если у ведущих шин мы говорили о тяге, то для шин прицепных осей важно хорошее сцепление — то есть сила, которая мешает полуприцепу скользить. В испытаниях участвует модель TRT02 размерностью

- 1-2. Данные замеров фиксируются в протоколе испытаний.
- 3. Экономичность тягача Sitrak на экспериментальной резине практически не отличается от показателя такого же грузовика с шинами Triangle в первичной комплектации.
- 4. Рекомендация — следить за давлением.



ВАЛЕРИЙ КАЗАЧЕНКО ВОДИТЕЛЬ

Замечаний нет, «регионалка» от Triangle вполне устраивает, хотя по сравнению с прежней «обувкой» больших отличий не чувствуется. Ездить комфортно, удобно, шум минимальный. Износ шин, конечно, уже заметен, и не только визуально. В сырую погоду, если еду пустой, когда газу поддашь, ведущая ось пробуксовывает. Весной такого не было. Ближе к зиме резину придется менять. Шины мы регулярно осматриваем, держим давление согласно рекомендациям, произвели перестановку колес на полуприцепе. Сейчас я привез груз на хлебозавод. В полуприцепе мука, 20 тонн. Хлеб — всему голова, помню это с детских лет. Последнее время нам грузят постоянно 20 тонн, воздух не возим. Летом было жарко, протектор изнашивался быстрее, а сейчас дневная температура вполне комфортная. Износ стабилизировался.

МАКСИМ КОЗИН ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ «ИНТРА ЛОГИСТИКС»

Автопоезд на экспериментальных шинах Triangle прошел 247 000 км. Резина надежная, 300 000 км выдержит, а прицепная — и того больше. Полуприцеп постоянно в паре с одним и тем же тягачом. Мы сделали это специально, чтобы получить точные данные по пробегу, хотя с точки зрения логистики жестко связывать сцепку невыгодно, поскольку транспортные задачи часто меняются. В выборе шин важны две вещи: ходимость и тяговые свойства, если речь идет о ведущей оси. Как мы видим, с шинами Triangle пока все в порядке. В данном случае отсутствие новостей — хорошая новость. По расходу топлива ничего особенного сказать не могу. Экономичность тягача Sitrak на экспериментальной резине практически не отличается от показателя такого же грузовика с шинами Triangle в первичной комплектации.

КАМИЛЬ НУРГАЛИЕВ ТЕХНИЧЕСКИЙ ЭКСПЕРТ КОМПАНИИ «ПАУЭР ИНТЕРНЭШНЛ — ШИНЫ»

На сегодняшний день автопоезд на экспериментальных шинах Triangle проехал 247 тыс. км. Для ведущей оси минимальная глубина протектора — 5,5 мм. Это хороший результат. Значительная часть высоты протекторных блоков еще в работе. Это значит, 300 тыс. км шины ведущей оси точно пройдут, может быть, даже и больше — все решит зима. На прицепной шине при начальной глубине протектора 12 мм сейчас минимальная высота — 6,8 мм. Модель TRT02 по итогам нашего эксперимента продемонстрирует весьма достойный ресурс. Рекомендации — следить за давлением, поменять пару золотников — и можно снова в путь.

385/65R22.5 160J. Этот продукт, предназначенный для работы на дорогах с разным качеством полотна, уже хорошо известен на рынке. Благодаря увеличенному плечевым зонам, шина обладает повышенной стойкостью к поперечным нагрузкам или так называемому эффекту волочения при развороте в замкнутых пространствах. Минимальная остаточная глубина протектора на момент осмотра — 6,8 мм. Получается, что за год эксплуатации блоки протектора стерлись на 4,6 мм (причем в весенне-летний период износ шел более интенсивно). Показатель хороший. Разумеется, определенную роль сыграла своевременная перестановка колес с задней оси на среднюю — позицию, менее подверженную износу.

Итак, оставив позади четыре сезона, шины по-прежнему исправно выполняют свои функции, не доставляя хлопот ни водителю, ни инженерной службе.

Дорожное полотно на маршруте можно считать практически идеальным. Водители закреплены за автопоездом постоянно. Не лихачат, и даже не пытаются — ограничитель скорости на магистральном тягаче настроен на 89 км/ч. Получается, что в ходе эксперимента перевозчик создал практически идеальные условия для работы шин. Вот почему резина изнашивается предсказуемо, и компания-поставщик прогнозирует по итогам эксперимента высокие показатели ходимости.

Следить за шинным хозяйством эксплуатационнику помогают специалисты компании «Пауэр Интернэшнл». Представители регионального дилера приезжают



на предприятие 3–4 раза в год. Контролируют условия работы техники, замеряют давление и износ протектора, дают советы, как улучшить ходимость. Прогноз экспертов — минимум 300 тыс. км. Впрочем, ближе к зиме

шины ведущей оси все же придется поменять, причина в ухудшении сцепления. Учитывая хорошее состояние каркасов, целесообразно дать им вторую жизнь наваркой протектора. Все как у производителей первого эшелона.

ШИНЫ ПО-ПРЕЖНЕМУ ИСПРАВНО ВЫПОЛНЯЮТ СВОИ ФУНКЦИИ, НЕ ДОСТАВЛЯЯ ХЛОПОТ НИ ВОДИТЕЛЮ, НИ ИНЖЕНЕРНОЙ СЛУЖБЕ