

Тихая уверенность

Популярность мощных внедорожников в наши дни растет, а значит, повышается и спрос на особые шины для них. Например, такие, как Triangle Effex SUV TS601

Текст и фото ЛЕОНИД ПАЩЕНКО



Несколько последних лет я наблюдаю, как стремительно завоевывают российский рынок представители автомобильной промышленности из Китая. Производители шин Triangle не отстают от автомобильных брендов и становятся все популярнее. Они уже более 15 лет продаются по всей России, а в прошлом, 2023, году заняли первое место по импорту. При этом таких шин появляется все больше на новых и весьма недешевых автомобилях. Как говорится, однако тенденция...

Начиная с 1976 года компания Triangle сделала стремительный по меркам индустрии рывок, от небольшой фирмы, выпускающей маленькие покрышки для различных подсобных тележек, до крупного производителя, представленного на рынках 180 стран и регионов. А наличие собственных научно-исследовательских центров позволило заметно улучшить качество резиновой смеси, внутреннюю конструкцию шин и рисунок протектора.

МЯГКИЙ ХАРАКТЕР ДЛЯ ТВЕРДОГО ПОКРЫТИЯ

Уже с первого взгляда на новую для нашего рынка модель Effex SUV TS601 становится очевидно, что конструкторы изначально создавали ее тихой и быстрой. Взгляните на крупные плотно посаженные блоки протектора с минимумом поперечных ламелей, словно протектор старались как следует «сгладить», уменьшив количество стучащих о дорогу кромок.

Плечевая зона, как и полагается для быстрой шоссейной модели, выполнена подчеркнуто округлой, без малейшего намека на грунтозацепы или иное проявление «агрессивности». В центре расположилось продольное ребро, набранное из ровных гладких параллелепипедов, а два ребра по бокам снабдили «половинчатыми» поперечными ламелями. И теперь новый флагман SUV-сегмента стал схож с топовыми легковыми моделями от Triangle — и, пожалуй, не столько со стремительной Effex Sport TH202, сколько с туринговой Reliax Touring TE 307. Так что поездка обещает стать интересной.

«Для мощных премиальных внедорожников, говорите? Да еще желательно из родной страны? Как скажете», — и на тестовые испытания шина Effex SUV TS601 отправляется вместе с огромным, пафосным и весьма динамичным Tank 500 от Great Wall Motor.

Да, турбированный V6 умеет вкусно рычать, а где же сам звук шин? Ну действительно, не зря же я возился, устанавливая на смартфон программу-измеритель уровня шума. При закрытых окнах в пробке приложение показывает 50–60 дБ, на трассе этот показатель вырастает до 60–70 дБ, но это рокот мотора, немного гул трансмиссии, что-то доносится снаружи, характерного шума, шороха и даже шепота покрышек расслышать не получится, все остальные звуки их просто заглушают.

Тогда мне пришлось пойти на «крайние меры». Где тут у нас свежеснятый слой асфальта вкупе с ежегодной московской подготовкой к перманентной «бордюризации»? Долго искать не пришлось, но... при открытых окнах в салоне можно разговаривать, не повышая голоса, а уровень шума (или шороха, если угодно) шин снова никак не докучает.

ДЕРЖИМСЯ С ЗАПАСОМ

На загородной трассе могучий Tank 500 держит курс с настойчивостью тепловоза на прямом перегоне — 100 км/ч, 120, (никто не видит?) — 150... И никакого намека на рыскание. Шины словно подзадоривают — а что, если сильнее придавить педаль? Автомобиль тоже не возражает, но камеры не дремлют, поэтому остаемся при мысли, что в разрешенных скоростных пределах TS601 держится более чем уверенно.

Скоростную дугу на 110 км/ч шины прописывают как по циркулю, «Танку» это не нравится, и он настойчиво устремляет нос наружу поворота. Казалось бы, зайти в «лепесток» разворота на МКАД на 70 км/ч — тоже не проблема для резины, однако внедорожник снова начинает недовольно раскачиваться и крениться. Получается, на виражах способности шины превышают возможности шасси нашего автомобиля. Зато у нас есть солидный запас устойчивости и надежности, так

что стоит предложить Triangle Effex SUV TS601 кроссоверам побыстрее.

Кстати, о скорости... Сейчас на автомобиле установлены шины типоразмером 255/55 R19 с индексом W, то есть скоростным пределом до 270 км/ч. Разумеется, разогнаться до таких величин на наших дорогах вряд ли кто собирается, и эту цифру стоит интерпретировать как солидный запас прочности и уверенности. И тут надо добавить, что компания Triangle обновляет свой размерный ряд по запросам российских потребителей, и в месяц тестовых испытаний была доступна линейка TS601 с посадочным диаметром от R16 до R21.

ВСПЛЫТИЕ ПОКАЖЕТ

Я ждал ливень не меньше, чем вся природа в жару. И наконец-то у Tank 500 под колесами нужна нам водяная пленка толщиной примерно 5 мм. На 80 км/ч, когда многие соседи по потоку начинают сбрасывать скорость, внедорожник режет воду, как линкор в штиль. Четыре широких проводных водоотводных канала уверенно отбрасывают жидкость из пятна контакта. Им помогают поперечные канавки с особым угловым вырезом на двух центральных ребрах и в плечевой зоне.

Да, ламелей, а значит, дополнительных сцепных кромок здесь заметно меньше, чем, скажем, у другой премиальной SUV-модели Triangle Advantex SUV TR259. Зато инженеры серьезно поработали над составом резиновой смеси, отыскав удачный баланс каучука, кремния и полимеров, а стало

быть, — цепкости, упругости и износостойкости. Также особое внимание они уделили внутреннему каркасу шины, приведя пятно контакта с дорогой к оптимальной прямоугольной форме.

На влажной дороге боковое сцепление и торможение я бы сравнил со всей той же «259-й» моделью, у которой эти показатели на довольно хорошем уровне, пожалуй, TS601 здесь даже немного впереди.

А вот серьезным внедорожным испытаниям новые шины я решил не подвергать. Достаточно того, что по сухой и твердой грунтовой дороге машина едет подчеркнуто уверенно. Чуть раскисшее после дождя покрытие резине тоже не помеха. Но месить грязь, особенно с примесью глины, не стоит — гладкий рисунок протектора может «замылиться», и предел сцеплению наступит достаточно быстро. У нас другой сценарий поездок.

По результатам тестовых дней могу сказать, что в целом характеристиками Triangle Effex SUV TS601 я остался доволен, такие шины можно отнести не к компромиссной покупке, а к осознанному выбору. Лично мне на дороге эта модель понравилась больше, чем предыдущая в этом сегменте, которая в свое время тоже долго была у меня на тесте. Что, впрочем, закономерно — «601-я» новее и выше по статусу. Ее возможностей с запасом хватало во всех режимах поездок, особенно на сухом асфальте, даже когда шасси автомобиля уже готово было сдать. А еще она очень тихая... ▲