



В ГАРМОНИИ С ПОГОДОЙ

ОДНИМ ИЗ ФЛАГМАНОВ ЗИМНЕЙ КОЛЛЕКЦИИ КОМПАНИИ TRIANGLE ОСТАЕТСЯ ФРИКЦИОННАЯ МОДЕЛЬ SNOWLINK PLO2 КАТЕГОРИИ ULTRA HIGH PERFORMANCE. В ПРОШЛЫЙ СЕЗОН МЫ ИСПЫТАЛИ ЕЕ В РАЗЛИЧНЫХ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЯХ, А ТАКЖЕ ПРОВЕРИЛИ, КАКОЕ АМПЛУА ЕЙ БОЛЬШЕ ПОДХОДИТ □ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА

И В ПИР, И В МИР

Если говорить о предназначении этих шин, то стоит упомянуть о проекте российского представительства Triangle, сотрудники которого предложили испытать Snowlink PLO2 на автомобиле таксомоторного парка. Подробно о старте и промежуточных результатах этого теста можно прочитать в № 3 журнала за 2025 год или на нашем сайте. Отзывы представителей таксопарка были положительными, и мы готовы подвести итоги, но китайская сторона попросила пролонгировать испытания. Свой резон в этом был, так как для коммерческой эксплуатации очень важен такой параметр, как износостойкость, а пробег автомобиля такси в течение одного сезона производителям шин показался недостаточным. Тем не менее мнение о шинах Triangle Snowlink PLO2 мы смогли дополнить еще одним испытанием.

Не скрою, перед началом теста у меня были некоторые сомнения, так как к нему я привлек представителя династии Меркушевых, автогонщиков, с которыми мы уже «катали» шины Triangle. Дело в том, что человек, связанный с автоспортом, в первую очередь опира-

ется на мастерство вождения, а к характеристикам «гражданских» шин, какими бы они ни были, очень быстро адаптируется. С другой стороны, автогонщик может разложить по полочкам и оценить все нюансы их работы на различных покрытиях. Итак, шины Triangle Snowlink PLO2 «в миру» мы проверяли на Geely Atlas Pro, автомобиле, эксплуатируемом в такси, а в «пир» мы отправили комплект размерности 275/45R20, установив его на Land Rover Дмитрия Меркушева.

ЗИМНИЙ АСФАЛЬТ...

Холодный сезон в Ленинградской области выдался такой, что заранее запланировать дни для тестов было практически невозможно.

Даже запасной вариант испытания шин на автодроме «Игора Драйв» был под большим вопросом: капризы погоды постоянно вмешивались и в этот проект. Тем не менее пазл сложился.

Первый экзамен Snowlink PLO2 с успехом выдержали на загородной магистрали с качественным асфальтовым покрытием. Дмитрий сразу отметил точную управляемость, даже при активном вождении, а также акустический

комфорт. В первой характеристике особых сомнений не было – протектор с широким центральным ребром указывал на то, что над управляемостью китайские инженеры поработали с особым усердием. Асимметричный рисунок протектора сформирован крупными блоками, которые сохраняют свою стабильность как при разгоне и торможении, так и при маневрировании. В то же время при сложной конфигурации элементов протектора, шины оказались достаточно тихими и не склонными к трансляции высокочастотного гула, как это иногда бывает у фрикционных. Это то, что касается сухого асфальта, но гораздо интереснее было оценить их работу на мокрой дороге и в слякоти, так как дренажная система Snowlink PLO2, в отличие от предшественницы, модели PLO1, имеет весьма сложную конфигурацию. Управляемость на мокрой дороге Дмитрий Меркушев также отнес к достоинству шин, а склонность к аквапланированию проявлялась только в достаточно глубокой колее (грешат этим наши дороги) и на скорости около 90 км/ч. Таким образом, сомнения в эффективности отводе воды из пятна контакта оказались несостоятельными.

... И НЕМНОГО ЛЬДА

Самым большим вызовом для фрикционных шин является ледовое покрытие, так как шипы здесь отсутствуют, а сцепление с дорогой обеспечивают только элементы протектора. За помощью в проведении испытаний на льду мы обратились к нашим друзьям из Центра контраварийной подготовки автодрома «Игора Драйв», располагающего всей необходимой инфраструктурой для занятий по такому вождению. Увы, даже организаторский





БОЛЬШОЙ ВЫЗОВ ДЛЯ ФРИКЦИОННЫХ ШИН — ЛЕДОВОЕ ПОКРЫТИЕ, ТАК КАК СЦЕПЛЕНИЕ С ДОРОГОЙ ОБЕСПЕЧИВАЮТ ТОЛЬКО ЭЛЕМЕНТЫ ПРОТЕКТОРА

опыт руководителей автодрома не смог противостоять погоде: заморозки сменялись оттепелью, а затем снова возвращались. Мечтам о ровном ледовом покрытии не суждено было сбыться, но тест от этого менее интересным не стал. Разве что в каких-либо инструментальных замерах особого смысла не было, так как лед перемежался с проплешинами асфальта. Тем не менее характеристики разгона и торможения на скользком покрытии порадовали. «Сцепление при разгоне хорошее, без проскальзывания колес, а тормозной путь при торможении «в пол» достаточно предсказуем», — прокомментировал Дмитрий. Хороший уровень сцепления шины демонстрировали и на упражнении змейка — система стабилизации Land Rover вмешивалась лишь в случае явной провокации заноса.

Еще интереснее шины показали себя в реальных дорожных условиях. О сухом и мокром асфальте было сказано выше, а хорошую естественную ледяную дорогу мы все-таки отыскали. Причем настоящую: с колдобинами и участками льда, припорошенного снегом. «На таких дорогах я прежде всего хотел бы отметить понятное поведение шин, — комментировал Дмитрий Меркушев. —

В поворотах нет резких срывов, а скольжение хорошо компенсируется рулем и работой педалями газа. Даже на неровной скользкой дороге, когда пятно контакта с поверхностью неидеально, машиной управлял уверенно». Сюрпризов в поведении шин не было даже на участках из смеси льда, мокрого асфальта и слякоти — сцепление оставалось на хорошем уровне.

В ТЕОРИИ

Объяснение достойных характеристик кроется в рисунке протектора. Заменой шипов здесь служат острые кромки блоков с разнонаправленным расположением, на их поверхности находится множество ламелей, которые также повышают уровень сцепления. Важно, что это 3D-ламели, которые в пятне контакта с дорогой смыкаются и обеспечивают блокам стабильность, улучшая управляемость. На заснеженной дороге они (как и прорези между блоками протектора) захватывают снег, гарантируя сцепление и на этом покрытии. Имеет значение и то, что резиновая смесь протектора с высоким содержанием диоксида кремния (силики), в комбинации с равномерным распределением полимеров

- 1 С покрытой льдом дорогой Snowlink PLO2 справились уверенно.
- 2 3 4 Разгон и торможение на льду, упражнение «змейка», тест на управляемость на сухом асфальте... На «Игора Драйв» шины показали себя неплохо.
- 5 Надежным было и сцепление на снегу.
- 6 На льду скольжение в быстром повороте начиналось плавно и легко компенсировалось.
- 7 Даже на сложном покрытии из смеси льда и асфальта шины порадовали хорошим сцеплением.

для лучшей химической связи компонентов, позволяет шинам сохранять стабильные характеристики в определенном температурном диапазоне. Правда, до испытаний при серьезном минусе у нас дело не дошло — уж такая была зима, и о «нордическом характере» PLO2 выводы делать рано. Правда, на боковине шины есть маркировка с изображением трех горных пиков и снежинки (Three Peak Mountain Snow Flake), говорящее о том, что шины прошли все необходимые сертификационные испытания и рекомендованы для эксплуатации в непростых зимних условиях. Что же касается использования в мегаполисах и на загородных трассах большинства регионов европейской части России, где зима год от года становится все мягче, то Triangle Snowlink PLO2 наверняка могут стать неплохим выбором. Более того, представители дилерской сети Triangle говорят о том, что эти шины очень популярны даже у автомобилистов Сибири и Дальнего Востока. □