

ВЫШЕ ОЖИДАНИЙ

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

ПЕРВЫЙ УСТОЙЧИВЫЙ СНЕЖНЫЙ ПОКРОВ, ПРИШЕДШИЙ В СТОЛИЧНЫЙ РЕГИОН В ДЕКАБРЕ, ПОСТАВИЛ ТОЧКУ В НАШЕМ ЭКСПЕРИМЕНТЕ. ПЕРЕВОЗЧИК ЗАМЕНИЛ ШИНЫ НА ВЕДУЩЕЙ ОСИ ТЯГАЧА SITRAK C7H MAX. САМОЕ ВРЕМЯ ОБСУДИТЬ ИТОГИ РЕСУРСНЫХ ИСПЫТАНИЙ, ПРОДЛИВШИХСЯ БОЛЬШЕ ГОДА

> МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА

О плановом визите тягача на шиномонтаж нас предупредили заранее, поэтому звонок генерального директора компании «Интра Логистикс» Максима Козина не стал неожиданностью для редакции. То, что шины не подойдут для следующего зимнего сезона стало понятно еще при очередном плановом

осмотре в конце августа. Но в нашу историю вмешалась погода.

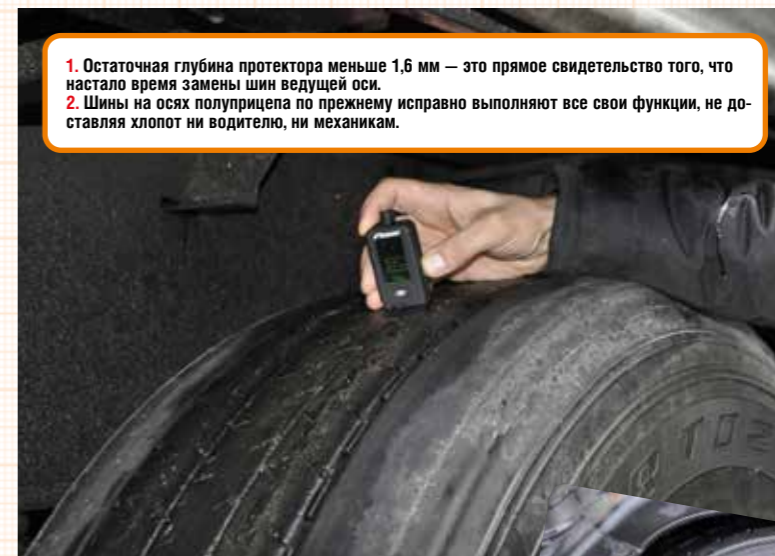
Россия встретила декабрь 2025 года в условиях аномального тепла — без устойчивого снежного покрова и без привычных морозов. Фактически это позволило продлить наш эксперимент на некоторое время, тем более, что шины все это время ис-

правно выполняли свою работу. По итогам вышел честный и ценный для специалистов результат.

Итак, на одомере тягача 307 540 км. Если вычтеть пробег, зафиксированный при установке шин, получаем ходимость 302 100 км до практически полного износа (остаточная глубина протектора 1,6 мм).

На результат, разумеется, повлиял и характер работы техники. Автопоезд задействован в почтовых перевозках и чаще всего обслуживает крупные маркетплейсы. Среднемесячный пробег превышает 23 000 км. Интересно, что к концу 2025 года спрос на автоперевозки частично восстановился по причине стремления к балансу между количеством доступного транспорта и грузов на рынке. В нашей истории динамику прибавили предновогодние хлопоты. Декабрь — пора развоза зимних подарков. Люди стремятся создать зимнюю сказку для себя и своих близких, используя для этого широкие возможности почтовых отправок.

Напомним, наш проект стартовал в октябре 2024 года. Перевозчик выделил на проект седельный тягач Sitrak C7H Max 2024 года выпуска и такой же новый полуприцеп. Ведущая ось тягача получила шины TRD09 (новая модель с улучшенными тяговыми свойствами и устойчивостью к истиранию) размерностью 315/70R22.5. Оси прицепа укомплектовали шинами TRT02 размерностью 385/65R22.5 — модель уже хорошо известна на рынке. Шины приобретены в компании «Пауэр Интернэшнл» (дилер «Трайангл»).



1. Остаточная глубина протектора меньше 1,6 мм — это прямое свидетельство того, что настало время замены шин ведущей оси.
 2. Шины на осях полуприцепа по-прежнему исправно выполняют все свои функции, не доставляя хлопот ни водителю, ни механикам.



Предыдущие отчеты: см. «Автопарк» № 7/2024, № 1/2025, № 6/2025.



Стартовый период испытаний пришлось на зимний сезон. В этот период важно было оценить тягово-сцепные свойства шин ведущей оси. По словам механика компании «Интра Логистикс» Андрея Громова «цепкость» нового протектора оказалась особенно полезной в местах погрузки и разгрузки автопоезда, там

где образуется скользкий накат после уборки снега. «Автомобиль возит груз не больше 10 тонн. Это незначительно нагружает ведущую ось, но при маневрировании на скользком покрытии шины прекрасно справились со своей задачей», — рассказал специалист.

За первый квартал эксплуатации пробег грузо-

вика составил 83 000 км, остаточная глубина протектора 15,9 мм (минус 4 мм от показателя новой шины). Самый интенсивный износ пришелся на летний период эксплуатации. В период жары асфальт разогревается, что увеличивает трение между шинами и дорожным покрытием. В условиях высоких температур возможно испарение из резины шин, что способствует потере давления. А за давлением бдительно следили по рекомендации куратора проекта, технического эксперта компании «Пауэр Интернэшнл — шины» Камилы Нургалиева. К началу осени минимальная остаточная глубина протектора сократилась до 5,5 мм (пробег шин 247 100 км). «Запас по тяге еще есть, но износ протектора уже заметен, и не только визуально, — рассказывал в конце августа водитель Валерий Казаченко. — В сырую погоду, если еду с малым тоннажем, когда газу поддаешь, ведущая ось пробуксовывает».

Если у ведущих шин мы обращаем внимание на тягу, то для шин прицепных осей важно хорошее сцепление с дорогой — то есть сила, которая препятствует поперечному скольжению. В нашем случае шины TRT02 по преж-

нему исправно выполняют все свои функции, не доставляя хлопот ни водителю, ни механикам. Износ протектора отличается по осям, минимальное значение 5,2 мм, максимальное — 6,1 мм. В компании приняли решение продолжить эксплуатацию. Что ж, будем наблюдать.

Тем временем, автопоезд на шинах Triangle (ведущая ось снова получила шины этого бренда) отправился в очередной рейс, внося свою лепту в доставку подарков к Новому году. Праздничное настроение чувствуется и в «Интра Логистикс», там стартовал ежегодный конкурс детского рисунка с новогодними сюжетами. Предположу, что основным станет такой: папа, встречай праздник дома, а не на дороге. И подспорье этому — свойства испытываемых шин, которые в деле проявились выше ожиданий. 🎅

ДААННЫЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Модель	TRD09	TRT02
Размерность	315/70R22.5	385/65R22.5
Пробег, км	302 200	302 100
Начальная глубина протектора, мм	20,3	11,4
Остаточная глубина протектора, мм	1,6	5,2–6,1

АНДРЕЙ ГРОМОВ МЕХАНИК КОМПАНИИ «ИНТРА ЛОГИСТИКС»

О шинах ведущей оси, то могу сказать следующее: ездил на них аккуратно, без пробуксовок, истирание протектора по всей поверхности равномерное. Пробег чуть больше 300 тыс. км, для наших условий это очень хороший показатель. Честно говоря, я предполагал в начале нашего эксперимента, что для этих шин пределом ходимости будет 250 тыс. км. В парке нашей компании больше 100 тягачей, поэтому, к результатам этого эксперимента есть определенное внимание. Водители отметили, что по сцепным качествам шины модели TRD09 показали себя с хорошей стороны. Хотя и считается модель региональной, но для наших магистральных условий эксплуатации вполне подходит. Что касается шин Triangle на полуприцепе — они по-прежнему в эксплуатации. Зима им ничем!

