

ПОД ОДНУ ГРЕБЕНКУ



Выражаем признательность компаниям-производителям шин, предоставившим на тест свою продукцию, а также сотрудникам полигона АВТОВАЗа и тольяттинским компаниям «Шинторг» и «Премьера» за техническую поддержку.

Стоит ли покупать дорогие 15-дюймовые шины? Мы протестировали 16 разных по цене и по происхождению моделей – и даем четкий ответ.

Авторы Сергей Мишин и Дмитрий Тестов, фото: Георгий Садков

Размер шин 195/65 R15 – один из самых массовых на российском рынке. Поэтому на тест мы собрали аж 16 моделей из разных ценовых категорий. Самый «дорогой» участник – Continental PremiumContact 6 (от 3400 рублей). Уже два года он присутствует на рынке в более крупных размерах,

а в «пятнадцатом» появился только сейчас. Компанию ему составляют: новинка Goodyear Efficient Grip Compact и упорно стремящийся в «премиум» Hankook Ventus Prime 3, а также систематически обновляемые Nokian Hakka Green 2 и Pirelli Cinturato P1 Verde.

Средняя ценовая категория (от 2900 до 3400 рублей)

представлена новинкой Yokohama BluEarth-Es ES32, а также популярными на рынке моделями Dunlop SP Sport FM800, Toyo Proxes CF2 и Nordman SX2. Хорошо продающийся Matador Hectorra 3 участвует в тестах журнала «За рулем» впервые.

Из эконом-класса взяли несколько шин, которые

ни разу не были на наших испытаниях: пользующиеся спросом Kormoran Road Performance и Nexen N'Blue HD Plus, а также двух темных лошадок – Compasal GrandEco и Rapid P309. Дополняет список «бюджетников» хорошо знакомая многим модель Viatti Strada Asimmetrico – обладательница самого скромного

ценника в 2400 рублей. Внести своеобразную изюминку нам поможет особенный участник с протектором типа M+S (Mud+Snow, в переводе на русский («Грязь+Снег»)) – шины Triangle AdvanteX TC101. Проверим, как покажет себя «всесезонка» на фоне шин, предназначенных только для асфальта.

Держать курс!

Испытания шин проводили на полигоне АВТОВАЗа в августе-сентябре 2019 года. К этому времени производители уже завершили обновления своих продуктов, а погода установилась сухая и без значительных перепадов температуры. Во время тестов термометр показывал от +15 до +30°C.

В тестах авторам помогли: Антон Ананьев, Владимир Колесов, Юрий Курочкин, Антон Мишин и Андрей Образумов.

Автомобилем-носителем стала Skoda Octavia. АБС и ESP мы не отключали, дабы не отдаляться от «жизненных» условий. Результаты замеров фиксировал высокоточный измерительный комплекс Vbox Racelogic на основе Глонасс-GPS.

Начинаем с прогревочного круга по 10-километровому

	Вне зачёта	14-15 место	14-15 место	13 место	12 место	11 место		10 место	9 место	8 место	7 место
СУММА БАЛЛОВ, НАБРАННЫХ В ТЕСТЕ	810	826	826	836	849	850		859	864	872	875
Марка, модель	Triangle AdvanteX TC101	Rapid P309	Viatti Strada Asimmetrico	Matador Hectorra 3	Compasal GrandEco	Kormoran Road Performance		Nexen N'Blue HD Plus	Goodyear EfficientGrip Compact	Toyo Proxes CF2	Nordman SX2
Средняя цена в интернет-магазинах на момент подготовки материала, Р	2550	2500	2400	2900	2550	2650		2550	3450	3100	2900
Экономия*	11	0	4	11	8	5		12	16	1	7
Переплата*											
Лучшие способности на грунтовой дороге; удовлетворительная управляемость на сухом покрытии; достаточна тихие.	Неплохая экономичность; удовлетворительная курсовая устойчивость; высокая акустическая комфортность.	Стабильная управляемость при резком перестроении на мокрой дороге; умеренный уровень внутреннего шума.	Выдающаяся топливная экономичность при 90 км/ч и при 60 км/ч; удовлетворительная комфортность.	Надёжная курсовая устойчивость; приемлемые плавность хода и уровень внутреннего шума.	Превосходная экономичность; высокий уровень акустического комфорта; стабильное следование курсу.	Лучший комфорт; хорошие тормозные свойства на мокром асфальте; стабильное следование курсу на высокой скорости.		Высокая экономичность при 60 км/ч; предсказуемое поведение на мокром покрытии; уверенная курсовая устойчивость.	Умеренный расход топлива при скорости 60 км/ч; чёткое следование курсу; выдающаяся комфортность;	Лучшая плавность хода; понятная управляемость на мокром и сухом покрытии; надёжная курсовая устойчивость.	
Худшие тормозные свойства на мокром и сухом асфальте; плохая курсовая устойчивость; низкая плавность хода.	Неуверенное сцепление; сложная управляемость при экстремальном маневрировании; жестковаты.	Низкие сцепные свойства; высокий расход топлива; нечёткий курс; неудовлетворительная плавность хода.	Слабое для данного ценового сегмента сцепление; сложная курсовая устойчивость; лёгкие замечания к управляемости.	Низкая скорость на переставке; повышенный аппетит при скорости 60 км/ч.	Скромные тормозные свойства; посредственная управляемость при выполнении переставки; низкая плавность хода.		Сложно управлять автомобилем при выполнении переставки на мокром и сухом покрытии.	Низкое для этого ценового сегмента сцепление; замечания по управляемости на сухой дороге; жестковаты.	Посредственное торможение на сухом асфальте; лёгкие претензии к управляемости на сухом покрытии.	Посредственные тормозные свойства на мокрой дороге.	
БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ											
Тормозной путь (80-5 км/ч) на мокром асфальте	м	29,6	27,9	27,7	27,6	27,0		25,9	27,1	26,2	27,0
Максимум 260 баллов	баллы	209,9	222,7	224,3	225,1	230,1		239,9	229,3	237,2	230,1
Тормозной путь (100-5 км/ч) на сухом асфальте	м	44,5	43,0	43,6	42,6	41,3		40,9	41,2	41,5	40,7
Максимум 240 баллов	баллы	199,6	206,5	203,7	208,5	215,0		217,1	215,5	214,0	218,2
Скорость выполнения переставки на мокром асфальте	км/ч	64,0	62,8	65,1	65,0	64,3		66,0	66,4	67,8	67,2
Максимум 80 баллов	баллы	73,0	71,7	74,3	74,2	73,4		75,3	75,8	77,4	76,7
Скорость выполнения переставки на сухом асфальте	км/ч	68,4	67,9	66,8	67,0	66,9		67,5	67,5	69,4	69,9
Максимум 60 баллов	баллы	56,8	56,3	55,4	55,6	55,5		56,0	56,0	57,6	58,0
Сумма баллов		539,3	557,2	557,7	563,4	574,0		588,3	576,6	586,2	583,0
ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА											
Управляемость во время экстремального маневра на мокром асфальте	баллы	52,0	48,0	56,0	52,0	52,0		48,0	60,0	56,0	60,0
Максимум 80 баллов											
Управляемость во время экстремального маневра на сухом асфальте	баллы	42,0	36,0	39,0	39,0	39,0		36,0	39,0	39,0	45,0
Максимум 60 баллов											
Курсовая устойчивость и корректировка направления движения на высокой скорости	баллы	30,0	35,0	30,0	30,0	37,5		35,0	40,0	37,5	37,5
Максимум 50 баллов											
Преодоление подъема по грунтовой дороге	баллы	8,0	5,0	7,0	5,0	4,5		4,0	4,5	4,5	6,0
Вне зачета											
Сумма баллов		124,0	119,0	125,0	121,0	128,5		119,0	139,0	132,5	142,5
КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА											
Внутренний шум. Максимум 30 баллов	баллы	21,0	22,5	21,0	21,0	21,0		24,0	21,0	22,5	21,0
Плавность хода. Максимум 30 баллов	баллы	18,0	19,5	18,0	21,0	21,0		22,5	19,5	22,5	24,0
Сумма баллов		39,0	42,0	39,0	42,0	42,0		46,5	40,5	45,0	45,0
ЭКОНОМИЧНОСТЬ: РАСХОД ТОПЛИВА											
Расход топлива при скорости 90 км/ч	л/100 км	6,2	6,2	6,3	6,1	6,3		6,3	6,2	6,2	6,3
Максимум 60 баллов	баллы	59,0	59,0	58,1	60,0	58,1		58,1	59,0	59,0	58,1
Расход топлива при скорости 60 км/ч	л/100 км	4,3	4,3	4,6	4,2	4,5		4,5	4,3	4,3	4,5
Максимум 50 баллов	баллы	48,8	48,8	45,7	50,0	46,7		46,7	48,8	48,8	46,7
Сумма баллов		107,8	107,8	103,8	110,0	104,8		104,8	107,8	107,8	104,8
ИНФОРМАЦИЯ О ШИНАХ											
Страна изготовления		Китай	Китай	Россия	Россия	Китай	Сербия	Чехия	Таиланд	Япония	Россия
Индекс нагрузки и скорости		91H	91H	91H	91H	91V	95H	91H	91T	91H	91H
Индекс износостойкости (Treadwear)		400	400	н.д.	360	500	580	360	320	400	500
Глубина рисунка, мм		6,7	7,4	7,1	7,6	7,1	6,9	7,0	7,5	7,5	7,6
Твердость резины по Shore		66	63	72	68	66	66	71	68	70	70
Масса шины, кг		8,5	8,9	8,7	7,3	8,7	8,0	8,0	8,5	8,5	7,8

* Разность между справедливой ценой и средней ценой шин конкретной модели, выраженная в процентах относительно средней цены.



12-метровая «переставка» позволяет оценить поперечные сцепные свойства и уводы шин на скорости близкой к городской.

скоростному кольцу. Попутно оцениваем курсовую устойчивость и поведение автомобиля при «мягком» маневрировании на скорости 130 км/ч (максимально разрешенные в России).

Самых высоких баллов удостоились Continental, Goodyear и Pirelli. К этой тройке претензий у наших экспертов не возникло. Четкие и понятные реакции на действие рулем, надежное и предсказуемое поведение – всё как надо!

В отстающих – Matador и Viatti. Оба вызывают неприятное ощущение: будто рулевые тяги Шкоды стали резиновыми. Замечания в протоколе испытаний как под копирку: задержки реакций, большие углы поворота руля и низкая информативность. Такие шины не позволяют интуитивно понимать траекторию, а потому быстро утомляют в дальних поездках, вынуждая водителя излишне концентрироваться на рулении.

Всесезонный Triangle примкнул к отстающим, разделив с ними не только оценку, но и весь набор претензий.

Девяносто, шестьдесят...

Шины и агрегаты автомобиля прогреты – с ходу приступаем к замерам экономичности на горизонтальном участке дороги. Чтобы исключить влияние даже малейшего ветерка, заезды выполняем дважды – в противоположных направлениях.

Наиболее экономичными как при «загородных» 90 км/ч, так и при «городских» 60 км/ч

показали себя Kormoran и Matador.

На высокой скорости явных аутсайдеров нет: ровно половина участников оказалась «прожорливее» лидеров чуть более, чем на 3%. А вот при городском скоростном лимите антирекорд поставила Viatti, увеличив аппетит Октавии почти на 10% – такая разница уже будет заметна в эксплуатации.

Любопытно, что Triangle с протектором M+S сделал по экономичности добрую половину «шоссеек».

Скатертью дорога

Оценив аппетиты участников, перемещаемся на разбитые дороги, заставляющие колеса шуметь, трястись и пинаться. Здесь-то и выясним, насколько комфортно шины «несут» автомобиль.

Откровенно шумных покрышек среди испытуемых не оказалось. Тише всех катятся Continental, Kormoran и Nexen. Безупречную плавность хода Skoda продемонстрировала лишь на шинах Nordman.

Толчки и вибрации на кузов и сиденья активнее всех передавали Viatti и, что самое интересное, Kormoran.

От грубоватого протектора Трайэнгла мы ожидали напрягающей громкости. Но с акустическим комфортом оказалось все в порядке, лишь приглушенный пульсирующий рокот ненавязчиво солировал на фоне умеренного общего шума.

А по плавности хода эти покрышки близки к наиболее

	6 место	5 место	4 место	3 место	2 место	1 место
СУММА БАЛЛОВ, НАБРАННЫХ В ТЕСТЕ	876	890	894	910	919	931
Марка, модель	Yokohama BluEarth-Es ES32	Dunlop SP Sport FM800	Pirelli Cinturato P1 Verde	Nokian Hakka Green 2	Hankook Ventus Prime 3	Continental PremiumContact 6
Средняя цена в интернет-магазинах на момент подготовки материала, Р	3000	3200	3400	3400	3450	4350
Экономия*	4	3	1	4	6	14
Переплата*						
	Четко держит курс; удовлетворительная управляемость на сухом асфальте; достаточно комфортны.	Тормозные свойства выше средних; стабильная управляемость; приемлемая комфортность.	Уверенная управляемость при экстремальном маневрировании; отменная курсовая устойчивость.	Лучшая скорость выполнения переставки на сухом покрытии; высокие сцепные свойства; примерное поведение.	Лучшее сцепление на мокрой дороге – отличное на сухой; надёжная управляемость на мокром асфальте.	Лучшие тормозные свойства на сухом покрытии; лучшее поведение; высокий уровень акустического комфорта.
	Лёгкие замечания в адрес управляемости при выполнении экстремального маневра на мокром покрытии.	Значимых для этого ценового сегмента недостатков не обнаружено.	Среднего уровня тормозные свойства на сухой дороге; повышенный расход при 60 км/ч; низкая плавность хода.	Посредственная экономичность при 60 км/ч; незначительные претензии по плавности хода; высоковат внутренний шум.	Посредственная экономичность при 60 км/ч; лёгкие претензии к управляемости на сухом покрытии и курсовой устойчивости.	Повышенный расход топлива при скорости 60 км/ч; неидеальная плавность хода; завышенная цена.

БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ							
Тормозной путь (80-5 км/ч) на мокром асфальте	м	25,6	25,5	25,7	24,8	23,9	24,8
Максимум 260 баллов	баллы	242,7	243,7	241,8	250,6	260,0	250,6
Тормозной путь (100-5 км/ч) на сухом асфальте	м	40,3	39,0	40,5	38,5	37,9	37,0
Максимум 240 баллов	баллы	220,3	227,7	219,3	230,6	234,3	240,0
Скорость выполнения переставки на мокром асфальте	км/ч	66,6	68,9	69,3	69,6	70,1	69,8
Максимум 80 баллов	баллы	76,0	78,6	79,1	79,4	80,0	79,7
Скорость выполнения переставки на сухом асфальте	км/ч	68,9	70,3	70,4	72,3	71,8	71,4
Максимум 60 баллов	баллы	57,2	58,3	58,4	60,0	59,6	59,3
Сумма баллов		596,2	608,3	598,6	620,6	633,9	629,6

ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА							
Управляемость во время экстремального маневра на мокром асфальте	баллы	52,0	56,0	64,0	60,0	60,0	64,0
Максимум 80 баллов							
Управляемость во время экстремального маневра на сухом асфальте	баллы	42,0	42,0	45,0	45,0	42,0	48,0
Максимум 60 баллов							
Курсовая устойчивость и корректировка направления движения на высокой скорости	баллы	37,5	35,0	40,0	37,5	35,0	40,0
Максимум 50 баллов							
Преодоление подъема по грунтовой дороге	баллы	4,5	6,0	5,0	6,0	4,0	4,0
Вне зачета							
Сумма баллов		131,5	133,0	149,0	142,5	137,0	152,0

КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА							
Внутренний шум. Максимум 30 баллов	баллы	21,0	21,0	22,5	21,0	22,5	24,0
Плавность хода. Максимум 30 баллов	баллы	21,0	21,0	19,5	21,0	21,0	21,0
Сумма баллов		42,0	42,0	42,0	42,0	43,5	45,0

ЭКОНОМИЧНОСТЬ: РАСХОД ТОПЛИВА							
Расход топлива при скорости 90 км/ч	л/100 км	6,2	6,2	6,3	6,3	6,3	6,3
Максимум 60 баллов	баллы	59,0	59,0	58,1	58,1	58,1	58,1
Расход топлива при скорости 60 км/ч	л/100 км	4,4	4,4	4,5	4,5	4,5	4,5
Максимум 50 баллов	баллы	47,7	47,7	46,7	46,7	46,7	46,7
Сумма баллов		106,7	106,7	104,8	104,8	104,8	104,8

ИНФОРМАЦИЯ О ШИНАХ							
Страна изготовления		Россия	Таиланд	Россия	Россия	Венгрия	Чехия
Индекс нагрузки и скорости		91V	91V	91V	95H	91V	91V
Индекс износостойкости (Treadwear)		300	н.д.	420	400	н.д.	280
Глубина рисунка, мм		7,0	7,6	7,4	7,9	7,4	7,4
Твердость резины по Шору		69	65	67	67	68	70
Масса шины, кг		8,6	8,4	8,5	7,8	8,7	8,3

* Разность между справедливой ценой и средней ценой шин конкретной модели, выраженная в процентах относительно средней цены.



жестким шинам с асфальтовым рисунком протектора.

Съезжаем с асфальта

Принимаемся за следующее упражнение – преодоление грунтового подъема с уклоном 12%. Оцениваем, как стартует и разогнается Skoda на тестовых шинах. Систему контроля тяги, естественно, отключаем. Выставленные баллы в зачет не идут – их приводим исключительно для информации. Увереннее всего на дороге без покрытия чувствуешь себя на шинах Kormoran и Viatti. На них Skoda охотно трогается и эффективно ускоряется даже с умеренным буксованием. Главное – не допускать излишне интенсивного проскальзывания.

Самыми робкими оказались Continental, Hankook и Nexen. На них приходится тщательно дозировать тягу – стоит пробуксовать, и машина отказывается ехать. На таких покрышках с твердых дорог съезжать не советуем.

А на шинах M+S – запросто! Их «зубастый» всесезонный протектор работает на грунтовке не в пример эффективнее гладкого шоссейного, обеспечивая тягу в любых режимах: как на старте, так и при разгоне.

Ударим по тормозам

Пришло время наиболее значимых упражнений – замеров тормозного пути на мокром

(с 80 км/ч) и сухом (с 100 км/ч) асфальте. Результаты фиксируем до того, как автомобиль полностью остановится – на скорости 5 км/ч. Это позволяет избежать погрешностей измерений, вызванных частичной блокировкой колёс, которую даже современная ABS допускает на малых скоростях.

По мокрому асфальту самое эффективное замедление обеспечивает Hankook. Менее 4% уступили ему Continental и Nokian. Бледнее всех выглядит Rapid. Тормозной путь на нем у Шкоды длиннее на 17%, чем на Ханкуке. Сухой асфальт покорила Continental, оторвавшись от Ханкука лишь на пару процентов. Худший результат у Viatti, отставших от лидера на 18%.

Изрезанный ламелями протектор Трайэнгла, готовый ко встрече не только с грунтом,

но и с грязью и снегом, оказался слишком подвижным, чтобы на равных тягаться с «шоссейками» в торможении на асфальте. Только вдумайтесь: проиграть лидеру почти четверть пути на мокром покрытии и одну пятую на сухом... Серьёзный облом!

Внезапные маневры

В России – две беды. И каждая может неожиданно возникнуть прямо перед движущимся автомобилем, заставив водителя уворачиваться и резко маневрировать. Как повлияют испытываемые покрышки на поведение машины в подобной ситуации? Выясним это на «переставке» – однократной смене полосы на дистанции 12 метров. А задно определим для каждой шины наибольшую начальную скорость успешного выполнения маневра.

На мокром асфальте

Шкода быстрее перестраивается на покрышках Hankook. Самый медленным оказался Rapid, несмотря на то, что с английского переводится как «быстрый». Хотя отставание от лидера на 10% не выглядит совсем уж провальным.

Сухое покрытие выводит вперед Nokian. В замыкающих – Viatti. Разрыв между первым и последним в этих условиях менее 8%.

Теперь о поведении. На мокрой дороге безупречно показали себя шины Continental и Pirelli. Незамедлительные реакции, адекватные углы поворота руля, хорошая информативность и обеспечение Октавии нейтральной поворачиваемости не дали экспертам поводов для замечаний. А вот посуху подтвердить свою безукоризненность сумел лишь Continental.

Хуже всего как на мокром, так и на сухом асфальте Шкода вела себя на шинах Kormoran, Nexen и Rapid. Основные замечания у этой тройцы схожи: долгие задержки на повороте руля заставляют крутить баранку на большие углы, ощущается нехватка сцепления. Кроме того, Nexen грешит низкой информативностью, Rapid – излишним сносом передней оси, а Kormoran – нестабильным поведением, чередуя снос при первом рывке руля с заносом при попытке удержать машину на полосе после перестроения.



Изобилующие различными видами неровностей служебные дороги полигона точь в точь, как те, по которым мы ежедневно ездим.



Шины разных марок теряют индивидуальность и все больше становятся рафинированно правильными

Всесезонная модель от Triangle показала удовлетворительную управляемость и близкие к средним скорости на мокром и на сухом покрытиях. В грязь лицом не ударила, но и повода для гордости не выкатила!

Рафинированный рейтинг

Итоговые баллы, служащие общим знаменателем для полученных результатов проведенного теста, помогают нам составить технический рейтинг и поделить шины на «отличные», «хорошие» и «посредственные». Однако охарактеризовать их индивидуальные особенности не так-то просто, поскольку все участники мало чем отличаются от ближайших соседей по рейтингу во всех упражнениях. Явными провалами и всплесками практически не обладает никто, почти все продукты относительно ровные по свойствам. А индивидуальные особенности размыты. Шины разных марок теряют индивидуальность и все больше становятся рафинированно правильными.

На подиуме – Continental PremiumContact 6 (первое место и 931 балл), Hankook Ventus Prime 3 (вторая строчка, 919 баллов) и Nokian Hakka Green 2 (третья позиция, 910 баллов). Это «отличники», набравшие в тесте более 900 итоговых баллов. От остальных отличаются

лидирующими сцепными свойствами – тормозной путь на этих шинах короче на метр-два.

Но все результаты призовой тройки тесно переплетаются между собой. И никто из них ни в одном упражнении не заработал оценку выше восьми баллов: не «заискрил» и не удивил испытателей. Эти трое во всех упражнениях оказались либо правильными, либо почти правильными, но при этом лишены «харизмы» – скучными, как «ботаники». Поэтому подойдут для любых водителей и режимов движения. Не порадуют разве что любителей активной езды.

Схожая ситуация и с «хорошистами» (сумма итоговых баллов от 850 до 899), коих в этом тесте восемь, то есть половина всех участников. Тормозные пути у всех различаются не более, чем на полтора метра. Незначительную разницу можно найти лишь в поведении.

Рядом с подиумом расположились шины Pirelli Cinturato P1 Verde (894 балла) – сильные во всех дисциплинах и неплохо сбалансированные. Их слабые места – скромные тормозные свойства на сухом покрытии и неприятная жесткость. Одна из наиболее сильных сторон – высокая курсовая устойчивость машины на высокой скорости, что позволяет нам рекомендовать их в первую голову для дальних поездок.

Пятая позиция у Dunlop SP Sport FM800 (890 баллов) – пожалуй, одной из наиболее сбалансированных и ровных по всем свойствам. Из замечаний – лишь небольшие придрки экспертов. А потому рекомендуем без ограничений.

На шестой строчке расположилась Yokohama BluEarth-Es ES32 (876 баллов) – по всем показателям близка к Данлопу, хотя слегка уступает ему в скорости выполнения переставки. Всего один балл проиграл Nordman SX2 (875), заняв седьмое место. Беспровальная шина и, кстати, самая мягкая из всех.

У Toyo Proxes CF2 (восьмое место и 872 балла) тоже почти все ровно. Некоторые сложности вызывает лишь поведение при выполнении экстремальных маневров на мокром покрытии.



При выполнении «переставки» водитель раз за разом увеличивает скорость на 1–2 км/ч, пока не начнет «косить» конуса. Максимальные показатели удачно выполненного маневра заносят в протокол.

Goodyear EfficientGrip Compact (864 балла) занимает девятую строчку нашего рейтинга. В плюсы запишем четкую курсовую устойчивость на высокой скорости (рекомендуем для дальних поездок) и управляемость на мокром покрытии (давний конек шин Goodyear). Из незначительных недостатков: оставляющие желать лучшего сцепные свойства, управляемость на сухом покрытии при резких маневрах и плавность хода.

На десятом месте Nexen N'Blue HD Plus (859 баллов) – самая комфортная из всех, но при этом «непослушная» при экстремальном маневрировании. Мягкая и тихая городская шина на каждый день, но для езды без фанатизма.

ОБЕЗЛИЧЕННЫЙ РАЗМЕР

Сергей Мишин

Ныне размер 195/65 R15 стал самым массовым и... бюджетным. О высоком спросе на эти шины говорит несметное количество предложений на рынке. А его «бюджетность» (минимальная выгода для производителей) ограничивает объем средств в разработку и модернизацию и не стимулирует получение выдающихся показателей. Потому новые модели шинники не опускают до такого размера, предпочитая иметь минимум диаметром 16 или 17 дюймов. Кстати, характерный пример Continental PremiumContact 6 – отличная шина, но до размера 195/65 R15 «спустилась» из более крупных диаметров лишь через несколько лет после появления на рынке.

Плодить дорогих «отличников» в 15-дюймовом сегменте невыгодно:



дорого, а много их не продать. С другой стороны, откровенные дешевки выпускать тоже невыгодно: покупатель сейчас уже не тот, что был 10–15 лет назад, на барахло не «клюет». Потому шины в этом размере становятся тусклыми, скучными и бесхарактерными – стираются даже бывшие брендовые изюминки. Впрочем, из таких вот безликих обычному покупателю проще выбрать покрышки «на каждый день». А уровень характеристик указан на ценниках: рыночные цены почти всех протестированных нами продуктов не сильно отличаются от «справедливой».

С другой стороны, самый доступный из всех тюнингов – шинный – в этом размере, увы, исчезает. Хотите изменить характер своего автомобиля, ищите в другой размерности – 205/55 R16, а еще лучше – 225/45 R17.

На грани «четверки» и «тройки» балансируют следующие два участника. Со стороны «хорошистов» расположился Kormoran Road Performance – 11 место и 850 баллов. Противоречив по комфорту: тихий как Нексен, но неприятно жесткий. А еще напрягает водителя при выполнении резких маневров. Зато позволяет экономно расходовать топливо на любых скоростях.

Лишь на один балл от него отстают Compasal GrandEco, набравший 849 баллов. Но именно по этой причине находится уже на территории посредственных шин. По тормозным свойствам – сравним с «хорошистами», неплохо по курсовой устойчивости (подойдет для дальних поездок). А вот управляемость при резком маневрировании неприятная. Потому рекомендуем для аккуратной езды.

Тринадцатое место занимает Matador Hectorra 3 (836 баллов) – полноценный представитель группы посредственных

шин со скромными тормозными свойствами, на метр-два хуже «хорошистов». Как и Корморан, способен немного экономить топливо.

Четырнадцатое и пятнадцатое места пришлось объединять, так как их заняли участники, набравшие по 826 баллов.

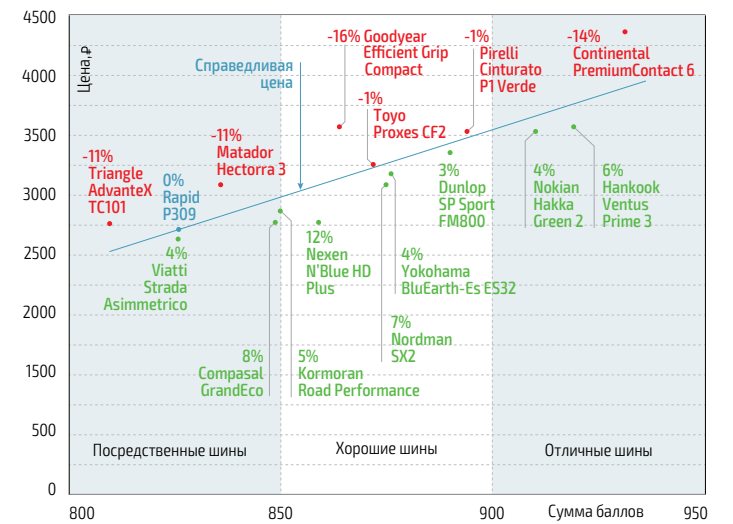
Viatti Strada Asimmetrico может похвастать лишь удовлетворительным поведением при резких перестроениях на мокрой дороге. На противоположной чаше весов – низкая плавность хода, нечеткий курс (будет досажать в дальних поездках) и повышенный расход топлива.

Rapid P309 чуть лучше по курсовой устойчивости, экономичности и шуму. Но хуже в управляемости при резких перестроениях.

Одна на всех

Вне зачета стоят «дачные» шины M+S Triangle Advantex TC101. Прогрывают чисто асфальтовым в общем зачете: они набрали в нашем рейтинге

Насколько переоценены или недооценены шины



лишь 810 итоговых баллов, но не опустились ниже 800, то есть не оказались слабыми.

Закономерно лучше всех гребут по грунтовке. Своеобразная расплата за хорошую проходимость – слабые тормозные свойства и посредственная курсовая устойчивость на высокой скорости, что тоже закономерно. Вина в этом подвижный, изрезанный ламелями протектор.

Избыточная жесткость – особенность данной модели. Положительные индивидуальные особенности, обычно несвойственные шинам M+S: среднего уровня скорость на «сухой» переставке и приличная топливная экономичность.

Вывод: хотите уверенно ездить по грунтовке – придется аккуратничать на асфальте!

Какие шины выгоднее?

Ваянием это по результатам сравнения средней цены каждой модели со «справедливой», определяемой нами по методу наименьших квадратов (№ 3, 2019).

В урезанном варианте бюджета побеждает Nexen N'Blue HD Plus – это самая рациональная покупка, позволяющая выгадать 12% от справедливой цены. Чуть меньший бонус (8%) можно получить, если приобретете Compasal GrandEco. Покупка Kormoran Road Performance или Viatti Strada Asimmetrico позволит сэкономить 5% и 4% соответственно. Rapid P309 по нашим

меркам стоит своих денег – ни больше ни меньше!

За всесезонку Triangle придется переплатить 11%. Но эта надбавка условная, так как она определена в сравнении с шинами асфальтового назначения.

При средней толщине кошелька максимальную выгоду принесет покупка шин Nordman SX2 – 7% от «справедливой» цены. Выбрав покрышки Yokohama BluEarth-Es ES32, сэкономите чуть меньше – 4%, а шины Dunlop SP Sport FM800 – лишь 3%.

Toyo Proxes CF2 «своих» денег стоят – переоцененность мизерная, всего 1%.

За Matador Hectorra 3 придется переплатить 11% относительно их справедливой цены, видимо это плата за родство с именитым старшим братом Continental.

У тех, кто любит шины премиальных брендов, тоже есть выбор, хотя выгода от покупки дорогих продуктов невысока. Купив Hankook Ventus Prime 3 или Nokian Hakka Green 2, можно сэкономить, соответственно, 6% и 4% от «справедливой» цены.

Ценник Pirelli Cinturato P1 Verde соответствует техническим показателям с погрешностью в 1%. Goodyear EfficientGrip Compact и Continental PremiumContact 6 – самые невыгодные покупки. За них придется переплатить порядка пятнадцати процентов. Для топов – это нормально.