

ЖУРНАЛ

# Грейдер

www.igrader.ru

РЫНОК СПЕЦТЕХНИКИ, ГРУЗОВИКОВ  
И КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

№2(62) март-апрель 2024



Что скрывается  
за Wagnermaier?



Чего хотят  
потребители?



COMvex  
28-31 мая 2024, Москва



реклама



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



8-800-700-6555

www.specmachin.ru





СЕРВИСМЭНЫ

# «ВСЕСЕЗОНКИ»: МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

По большей части грузовики и автобусы круглый год ездят на одних шинах, маркированных M+S, то есть для снега и грязи. Собственно, в нормативных документах ГИБДД нет понятия «всесезонной» резины. Однако закон говорит о необходимости комплектации автобусов и грузовиков цепями противоскольжения. Вместе с экспертами рынка разберём мифы и факты о так называемых «всесезонках».

Подготовил Артём Щетников. Фото: Евгений Ошкин



## БЕСПОЛЕЗНО И/ИЛИ ДОРОГО?

Начнём с того, что большинство перевозчиков действительно не отрицают своего отношения к шипованной резине, считая её бесполезной.

«Зимние шипованные шины для грузовиков не получили широкого распространения из-за их высокой стоимости и невозможности обеспечить надёжное крепление шипа при высокой нагрузке на шину. Кроме этого, в некоторых европейских странах есть прямой запрет на использование шипованных шин», — объясняет заместитель генерального директора по транспорту ООО «ТРАСКО» Михаил Пальков.

И дело не только в порче дорожного покрытия металлическими острыми шипами. Собственно, если вспомнить школьный курс физики, то возникает весомый аргумент, оправдывающий игнорирование применения таких колёс.

«Обычно масса перевозимого груза на среднетоннажных грузовиках составляет от 3 до 12 тонн.

При такой массе гружёного автомобиля шипы должны быть намного крупнее, чтобы под собственной массой не «войти» внутрь шины, повредив её. С точки зрения безопасности «вылетевший» шип может повредить транспортное средство, идущее сзади, не говоря уже о создании аварийной ситуации и попадании в пешеходов», — рассуждает директор по продаже коммерческого автотранспорта ООО «ДЦ Алтуфьево» («Автодом Вешки») Али Дадуев.

Если продолжить опираться на физические свойства, то нужно учесть и другой аспект, опять же, связанный с весом самого транспортного средства и перевозимого им груза.

«Сила сцепления шин с дорогой у грузовиков большая, и нет необходимости в дополнительных мерах,

таких как шипы. Кроме этого, за счёт дополнительной массы в виде груза машина настолько сильно давит на лёд или снег, что для потенциального заноса ей нужно разогнаться до очень большой скорости. Автобусы ездят по городу с небольшой скоростью», — уточняет член исполнительного комитета общественной организации «Водители России» Павел Локтюшин.

С точки зрения логики грузовым и пассажирским транспортом управляют водители с открытыми категориями свыше «В», то есть профессиональные опытные шофёры. Поэтому в теории ситуаций неожиданного заезда на большой скорости на участок трассы с поверхностью в виде катка быть не должно. Правда, на практике аварии с коммерческим транспортом в зимний период не редкость. Как правило, тут играют роль факторы ненадлежащего содержания дорог обслуживающими организа-



циями, неопытность или усталость водителей, а также неудовлетворительное состояние транспорта. Техника есть техника, и она выходит из строя.

Но если уж честно, то по большей части шипованную резину у нас не хотят использовать, скорее, из экономических соображений. По оценке эксперта по шинам ООО «ВостокШина» Дениса Обрывалина, их покупка ведёт к увеличению расходов предприятий, а также частных лиц, для которых двукратная затратная ведомость более чем неподъёмна в текущих реалиях.

«На долю шипованной резины приходится всего 5% от всех продаж. Владельцы крупных парков стремятся сэкономить на подобных «издержках», да и частники не готовы платить лишнее, ведь при установке шипованных шин тут же появляются дополнительные затраты. Нужен второй комплект колёс, понадобится межсезонный шиномонтаж и т. п. Кроме того, учитывая характер наших дорог, шипы прослужат недолго. При резких торможениях или частом наборе скорости они будут вылетать, и резина может потерять большую часть шипов, по сути, за один сезон», — даёт расклад генеральный директор ООО «ААА Траксервис» (официальный дилер MAN, Sitrak, Howo, «Автотор», Isuzu) Юрий Желунов.

Михаил Пальков указывает и на ещё один фактор: расход топлива при использовании шипованных шин зачастую выше, так как больше сопротивление качению.

Что уж говорить, если для легковых внедорожников стоимость специализированного колеса начинается от 60 000 рублей, то для грузовиков и автобусов цена куда выше.

«С учётом того, что на тягачах чаще всего встречаются четыре ведущие шины и две рулевые размером 315/70 R22.5, то его „переобувка“ на зиму будет стоить очень дорого. При этом заменой шин только на „голове“ дело не обойдётся, поскольку тягач и полуприцеп должны тормозить вместе, иначе „цепку“ начнёт заносить, и фура „сложится“. На полуприцепе стоят 6 или 8 шин в размере 385/65R22.5. Таким образом, теоретическая сумма „переобувки“ всей фуры на зимние шины может достигнуть миллиона рублей», — подсчитывает директор по закупкам транспортных услуг АО «ФМ Логистик Восток» (FM Logistic в России) Эдуард Миронов.

Тем не менее часть перевозчиков предпочитают не рисковать и приобретают специальную резину. Всё же есть регионы, где на маршруте преобладают горные серпантины. Во время нашего тест-драйва тягача JAC K7 (подробно о нём читайте в № 6 (60) за 2023 год и на [igrader.ru](http://igrader.ru)) мы стали свидетелями того, как в Хакасии образовалась спонтанная пробка из фур, которые после мокрого снега и ночных заморозков попросту не могли подняться в гору.

«Из своего более 20-летнего опыта работы с коммерческим транспортом могу пересчитать по пальцам клиентов, которые устанавливают шипованные шины. С их слов могу сделать вывод, что эффективность в управлении и торможении зимой точно присут-

## ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ



### ЭДУАРД МИРОНОВ,

директор по закупкам транспортных услуг  
АО «ФМ Логистик Восток» (FM Logistic в России)

«Отдельно стоит рассмотреть географию движения грузовых автомобилей — часто они ездят по всей России. Например, по пути следования автомобиля можно наблюдать заснеженную трассу в Сибири, плюсовую температуру на Урале и тёплую погоду в центральной части России. В этом случае на мокрой дороге шипованные шины, наоборот, только увеличат тормозной путь. Ещё одна проблема — это крепление шипов. На шинах легковых автомобилей часто можно заметить отверстия от шипов после первого сезона их использования. При этом такой резине, установленной на легковом автомобиле, нужно остановить или сдвинуть с места всего 3,5 тонны, а зачастую и меньше. Грузёная фура весит 40 тонн — и не каждому шипу это под силу. С учётом того, что грузовые машины часто ездят по неочищенным от снега и льда дорогам, где происходит пробуксовка, это вызывает дополнительную нагрузку на крепление шипов.

Указанные выше проблемы заставляют водителей использовать альтернативные варианты улучшения сцепления шин с заснеженным дорожным покрытием. Кроме стандартных цепей противоскольжения появляются быстросъёмные цепи и сегменты цепей, которые и весят меньше обычных, и требуют меньше усилий на их установку. На мягком покрытии (рыхлый снег) цепи оказывают несильное негативное воздействие на шину. На льду на протекторе шины отпечатывается профиль цепи. Если вместо льда голый асфальт, то профиль цепи будет виден и там. Поэтому цепи на магистральных направлениях используются крайне редко или совсем непродолжительное время».



стует, но и затраты на содержание тоже увеличиваются значительно. Поэтому в данной ситуации каждый выбирает для себя сам. Понятно, что, например, для горных районов, где любой неловкий манёвр может обернуться страшной аварией, нужно обязательно использовать шипы», — рассказывает Юрий Желунов.

### М+S ИЛИ 3PSMF?

«Шины, которые установлены на большинстве магистральных грузовиков, имеют маркировку М+S („грязь и снег“) и являются всесезонными, а тип шин, предназначенный

собственно для зимы, занимает долю процента в общих объёмах продаж резины для грузовых автомобилей», — говорит директор по развитию бизнеса ООО ТК «СОТА Логистик» (SOTA Logistic) Игорь Чернышев.

При этом он уточняет, что резину с маркировкой М+S лучше не использовать в регионах с жарким климатом, например на юге России. Там они подвержены повышенному износу, особенно при резких торможениях.

А вот Михаил Пальков не согласен с этим мнением, утверждая, что движение в жаркое время на шинах

М+S будет даже более безопасным, чем на специальных летних. По его словам, несмотря на немного ускоренный износ, колёса М+S мягче и обеспечивают большее сцепление с дорогой.

В пресс-службе ООО «Делко» (Delko) уточняют, что шины М+S эффективны при эксплуатации в условиях грязи, слякоти и снега малой плотности. При минусовой температуре они сохраняют эластичность, но не обеспечивают стопроцентного сцепления с дорогой.

«Согласно Правилам ООН № 54 и 117, шины с обозначением М+S (Mud and Snow) относятся к категории „зимняя шина“ и могут использоваться в зимнее время. В то же время ещё лучше для зимы подходят шины с маркировкой 3PSMF — категория „зимняя шина для использования в тяжёлых снежных условиях“.

Большинство перевозчиков хорошо считают эксплуатационные затраты. Кроме того, существует сегмент муниципальных закупок, где на первый план выходит цена шины. Именно с этим может быть связана популярность шин М+S», — поясняет менеджер по маркетингу ООО «Восточный Ветер» (эксклюзивный импортер седельных тягачей Dongfeng в России) Максим Рудомёткин.

«М+S имеет хорошие свойства для снежного покрытия. Но даже притом, что все зимние шины имеют маркировку М+S, не все шины с М+S являются





ся зимними», — обращает внимание генеральный директор ООО «Компания Скиф-Карго», руководитель регионального отделения «Водители России» по Москве Сергей Чернов.

Дело в том, что нанесение на шину знака M+S вовсе не говорит о том, что она всесезонная. Это лишь значит, что рисунок проектора позволяет эксплуатировать резину на мокром снегу, а составная смесь не будет дубеть при небольших отрицательных температурах, как летняя. Но в жаркую погоду и в мороз свойства шин M+S будут уступать летним и зимним шинам.

«Любая тяжёлая техника коммерческого транспорта полной массой от 18 до 28 тонн для автомагистралей комплектуется шиной 3PSMF (Three-Peak Mountain Snowflake, или „снежинка внутри горы с тремя вершинами“), ввиду того, что она в себя включает характеристики шин M+S (Mud+Snow, или „грязь+снег“), а также добавляет испытание по рыхлому снегу. Шины M+S испытание по рыхлому снегу не включают, соответственно, не рекомендуются для зимней эксплуатации на дальние расстояния.

Грузовые шины с иконкой 3PSMF проходят сертификацию, то есть они зимние по закону. Чтобы получить иконку, покрышки должны пройти испытание на заснеженной дороге и показать тягу как минимум на 25% выше, чем у эталонной. Как показывают тесты, модели 3PSMF превосходят модели M+S, зачастую значительно. Шины M+S пригодны исключительно для эксплуатации вне зимы, но ввиду огромной географии перевозок по всей стране останавливать свой выбор экономичнее на шинах 3PSMF.

В случае, если техника используется по месту и зимой не эксплуатируется, можно установить резину M+S. Но зачастую это экономически нецелесообразно. В большинстве европейских стран использовать шины M+S обязательно как минимум на ведущей оси, причём остаточная высота протектора не должна быть менее 4 мм. Правило касается как региональных поездок на короткие расстояния, так и дальних магистральных поездок. При этом обязательство может действовать в установленные временные рамки либо при наступлении определённых погодных условий», — конкретизирует Али Дадуев.

По словам Максима Рудомёткина, многие современные шины имеют маркировку 3PSMF и тоже пользуются высоким спросом. В целом мы наблюдаем постепенную тенденцию улучшения качества шин под стать улучшению качества автомобилей.

**АЛЬТЕРНАТИВА ЕСТЬ?**

До 2022 года, когда в России ещё работали Michelin, Continental, Nokian Tyres и другие европейские бренды, они не гнушались звать журналистов к себе на Родину и демонстрировать различия между разными типами шин. Фуры «обували» в M+S и в 3PSMF, после чего отправляли в заезды по гололёду. Так вот, в среднем разница при торможении у этих двух видов резин составляла 9 метров, а при разгоне до 50 км/ч



**АВТОМОБИЛЬНЫЕ  
ПОДЪЁМНИКИ**  
грузоподъёмностью  
от 1 до 60 тонн

**ЛЕГКОВЫЕ  
АВТОБУСНЫЕ  
КАНАВНЫЕ**



**ГРУЗОВЫЕ  
ПАРКОВОЧНЫЕ  
ПЕРЕДВИЖНЫЕ  
ПЛАТФОРМЕННЫЕ**

**ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВТОСЕРВИСА**

- установка инфракрасной сушки
- прессы с усилением от 10 до 120 тонн
- гайковёрт электрогидравлический
- установки для ускоренной зарядки
- металлическая мебель



[WWW.ASOPSKOV.RU](http://WWW.ASOPSKOV.RU)



АО «Автоспецоборудование»  
180019, Россия, г. Псков, ул. Труда, 27  
тел./факс: (8112) 72-31-74, 79-30-90  
e-mail: [asopskov@asopskov.ru](mailto:asopskov@asopskov.ru)



— 13 метров. И это при условии пустых полуприцепов.

В качестве альтернативы зимней резине дальбойщики применяют цепи противоскольжения. Правда, не все делают это с умом. Например, **Максим Рудомёткин** сравнивает эксплуатацию грузовика с установленными цепями с передвижением по грунтовой дороге.

«Цепи влияют на шины достаточно сильно при неправильной эксплуатации. Во-первых, сами по себе они изнашиваются достаточно быстро. Во-вторых, дополнительно на это влияет скоростной режим. На мягких цепях предельно допустимая скорость — 80 км/ч, на жёстких — 40 км/ч», — приводит данные **Сергей Чернов**.

Если транспортное средство используют в условиях бездорожья, то и «обувать» его надо в соответствующие шины, дополняет **Павел Локтюшин**.

В пресс-службе Delko обращают внимание и на то, что противоскользящие цепи негативно влияют не только на шины, но и на колёсные диски.

«Шина рассчитана на работу в поле контакта, соответственно, когда появляется цепь либо механизм с крутящейся цепью под колесом, пятно контакта уменьшается, и создаётся дополнительная нагрузка на шины. Резина проминается в местах контакта с цепью, и нагрузка концентрируется на резине и вызывает

преждевременный износ. Поэтому её используют редко, на небольших промежутках опасных участков. Это может быть затяжной подъём или спуск в карьерах. Также применение распространено на коммунальных машинах при очистке поселковых дорог от снега», — популярно объясняет **Али Дадуев**.

В общем, эксперты сходятся на том, что водителям лишним будет иметь комплект цепей противоскольжения. Тем более если маршрут предполагает поездки по разным регионам страны и осенью, и зимой, и весной.

Но наиболее эффективным всё же будет использование подходящей по сезону резины. Зимой, чтобы сэкономить, мощные ZPSMF ставят на ведущую ось, а M+S — на все остальные, делится народной хитростью представитель «Автодом Вешки». Так тягач будет мобильнее зимой и, например, подняться в гору или пройти гололёд сможет без цепей. На установку которых, к слову, требуются время и силы.

«Перед выездом проверьте уровень заряда аккумулятора, наличие запасных ламп и других необходимых запчастей. Возьмите с собой дополнительные жидкости, такие как антифриз, тормозная жидкость и масло для двигателя. Следите за прогнозом погоды и планируйте свои поездки с учётом возможных изменений погодных условий.

Если возможно, избегайте поездок во время сильных снегопадов или гололёда. Соблюдайте дистанцию между автомобилями и не совершайте резких манёвров на дороге.

Имейте в виду, что дорога может быть скользкой после перехода через ноль градусов, и снижайте скорость движения. Одевайтесь тепло и берите с собой дополнительную одежду на случай, если автомобиль застрянет или заглохнет.

Возите с собой лопату, чтобы иметь возможность самостоятельно выбраться из снега, цепи противоскольжения, решётчатые подкладки под колёса, песок. Если вы застряли, не пытайтесь выехать самостоятельно, обратитесь за помощью к другим водителям или в службу спасения», — советует **Павел Локтюшин**.

Эксперт по шинам ООО «Восток-Шина» рекомендует не использовать зимнюю резину в более тёплых условиях, так как это приведёт к её более быстрому износу, так называемому «горению». Он также напоминает о случаях преждевременного выхода шин из строя и о том, что не всегда можно в каком-то маленьком городе купить аналогичную покрывку. В конечном счёте эксплуатация шин должна вестись в соответствии с предписанными нормами при корректном давлении и нагрузке, а также с соблюдением скоростных ограничений согласно ПДД.