ЗИМОВА ОБУВКА ВАШОГО АВТО

Кулаков Юрій Миколайович, викладач кафедри «Трактори і автомобілі» ХНТУСГ ім. П. Василенка

Асортимент моделей зимових шин вельми різноманітний. Зорієнтуватися в цьому морі товару і вибрати шини, що відповідають саме Вашому автомобілю для заданих умов використання досить не просто.

ПРОТЕКТОР

Перше, що впадає в очі, коли входиш у великий шинний магазин, – це неймовірне різноманіття видів протекторів, тому з класифікації і почнемо. За типом виконання рисунка протектори зимових шин підрозділяються на так званих скандінавський і європейський, що розрізняються частотою шашечок, шириною канавок і ламелей. У скандінавського типу структура більш розріджена, з великою відстанню між шашками протектора. При цьому вони порізані глибшими і ширшими ламелями, а на тих, що стоять ближче до центральної осі, як правило, є ділянки без нарізки, призначені для установки (якщо їх немає) шипів.

Який тип кращий? Принцип роботи протектора такий, що чим рідші і вищі шашечки, ширші і глибші канавки і ламелі, тим краще шина вчіплюється в рихлий субстрат – сніг або грязь, але гірше поводиться на рівному асфальті, особливо мокрому. І навпаки – чим частіше шашки і більше число канавок і ламелей, тим краще покришка тримається на асфальті, вбираючи і відводячи воду із зони контакту з дорогою, але при цьому буксує в грязі і снігу.

У звичайних дорожніх шинах виробники підбирають оптимальне значення числа шашок і ширини-глибини канавок і ламелей. Тому при помірному стилі водіння, без екстремальних швидкостей і маневрів, у нешипованих шин з європейським і скандінавським типом протектора принципової різниці в їзді практично не спостерігається. Хоча теоретично – внаслідок конструктивних відмінностей, що є все-таки, – європейський тип проявляє себе краще на чистому або мокрому асфальті, а скандінавський, у свою чергу, – на нещільно укатаному і рихлому снігу, грязьовій каші. Проте взимку в крупних містах України ці дорожні умови зустрічаються в рівній мірі, тому якості обох типів зрівнюються.

Але до різних моделей із спеціалізацією варто відноситися обережніше і уважніше. Так, в магазинах можна зустріти швидкісні зимові шини європейського типу протектора із спортивним «заточуванням». Тим часом ці шини хоч і називаються «зимовими», але часто розраховані на теплу центрально- і південно-європейську зиму, яка сильно відрізняється від української. До речі, варто обережно відноситися і до європейських всесезонних шин, які для України такими можуть не бути. У свою чергу, і для позашляховиків, і навіть для легкових автомобілів проводяться скандінавські спеціальні – «офф-роуд – варіанти з високими і рідкими шашками-снігозачепами, призначені для використання в сільській місцевості з холодними і багатосніжними зимами. Очевидно, що для постійної їзди по місту – не кращі варіанти.

По розташуванню канавок і шашок рисунок протектора може бути ненапрямленим, направленим і асиметричним. Основна відмінність направленого рисунка – V-подібне розташування канавок і шашок. Цей тип сьогодні визнаний практично всіма виробниками як прогресивніший, оскільки відведення і «витискування» води з плями контакту і самоочищення шини від снігу і грязі відбуваються ефективніше. Також активно знаходить застосування і асиметричний рисунок, який відрізняється різною формою шашок із зовнішнього і внутрішнього боку шини. Таким чином з'являється можливість сполучати в одній шині різні властивості: зовнішні – частіші – шашки відповідають за зчеплення на мокрому і сухому асфальті, а внутрішні – більші і рідкі – за зчеплення на рихлому снігу і грязьовій каші.

Тільки варто розраховувати відразу – за сучасні технології доведеться доплатити. Шина від одного виробника і з однаковим типорозміром, але з направленим або асиметричним рисунком коштуватиме приблизно на 30-70% дорожче. Тому тим, хто взимку їздить небагато і прагне водити дуже акуратно, не завжди варто купувати таку гуму. І навпаки, тим, для кого інтенсивність пересування на автомобілі і взимку і влітку приблизно рівна, варто подумати саме про такі моделі.

ШИПИ

Вибираючи шиповані або нешиповані шини, варто мати на увазі один головний принцип. Шипи створюють неперевершене зчеплення з дорогою, якщо на ній лід або сніг, що щільно укатаний, забезпечуючи машині стійкість і скорочуючи гальмівний шлях. Проте вони безсилі при їзді по рихлому снігу і грязьовій каші, оскільки прорізають м'який субстрат без зачеплення. На чистому ж асфальті вони і зовсім сильно погіршують зчіпні характеристики шини, збільшуючи вірогідність занесення. Гальмівний шлях при цьому зростає приблизно на 10%, з'являється помітний шум. Крім того, добре відома підступність шипованої гуми: на дорозі, де чергуються ділянки чистого асфальту, острівці талого льоду і грязьова каша, під якою невідомо що (а взимку такі дороги – звичайна справа), часто буває важко передбачити реакцію «шиповок».

Звідси і вибір – тому, хто їздить головним чином по міських дорогах в крупних мегаполісах шиповані шини не стануть в нагоді і будуть об'єктивно гіршими за гуму без шипів.

У багатьох країнах Європи, з її м'яким кліматом і хорошими чистими дорогами, шиповані шини заборонені правилами – щоб не псували асфальт і з метою безпеки. Інша справа Скандинавія, де «клімат інший». Тут, тому хто багато їздить по області, шипована гума скандінавського типу може стати якнайкращим варіантом – шипи забезпечать надійне зчеплення на укачаному снігу і льоду, а більш розріджені скандінавські шашки не дадуть буксувати по рихлому снігу і грязі.

Деякі виробники для однієї моделі пропонують шину як з вже встановленими шипами, так і без них – але з можливістю встановити їх в майстерні. У останньому випадку краще, по можливості, ще до покупки все зважити і визначитися – потрібні шипи чи ні. Все-таки при встановленні на заводі або сертифікованому виробництві є гарантія, що шипи будуть гострими, не зітруться і не випадуть. Ошиповка ж в майстерні передбачає, перш за все, необхідність пошуку надійного виконавця цієї роботи, який якісно поставить якісні шипи, і вони незабаром не зітруться і не почнуть вивалюватися з шини. До речі, для того, щоб шипи надійно трималися в гумі, будь-які нові шиповані покришки потрібно «обкатати» протягом декількох сотень кілометрів, уникаючи різких розгонів і гальмувань. Крім того, не рекомендується переставляти шиповані шини з одного боку автомобіля на інший, оскільки шипи «накочуються» на своїй стороні, займаючи певний нахил в гумі і від перестановки коліс вони розхитуватимуться і згодом випадуть.

ГЕОМЕТРІЯ

Основні параметри розмірності, які звертають на себе увагу, – це ширина шини і висота профілю. Існує думка, що чим ширше колесо – тим краще. Але не все так однозначно. З одного боку, ширші шини забезпечують краще зчеплення з сухим асфальтом і прохідність по рихлому снігу, не даючи закопуватися колесам, оскільки внаслідок більшої площі плями контакту створюється менший тиск на поверхню. Проте з тієї ж причини погіршується витискування і видалення з-під шини води і рідкої грязі. Тому при однаковому рисунку протектора і вазі машини «спливання» і некероване ковзання колеса на сніжній шузі в ширших покришках наступає при меншій швидкості.

Достатньо спірними виглядають головні ходові переваги зимової низькопрофільної гуми. Теоретично низький профіль забезпечує менше розгойдування кузова, проте, при швидкостях, які можна розвивати взимку, різницю у впливі профілю на поведінку машини відмітити, м'яко кажучи, досить важко. Зате, проїжджаючи по замаскованих сніжком вибоїнам на дорозі або трамвайними рейками ця різниця відчуватися буде дуже добре. Їздити взимку на таких шинах доведеться більш акуратно – інакше можна пошкодити дорогий легкосплавний диск, який, до того ж, не любить морозу, стає більш крихким. ■