

GT RADIAL

ЭКСПЕРТ №2

ОБРАЩЕНИЕ К КОМПАНИЯМ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИМ КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

Принимая решение о покупке чего-либо, мы зачастую оказываемся под влиянием стереотипов, которые формируются у нас благодаря рекламе, продвижению, известности марки (в том числе и времени присутствия марки на рынке) и «раскрученности» бренда. И грузовые шины не являются исключением.

Даже в таком, скажем так, несложном деле, как выбор шин для своего транспорта, на нас с вами влияют субъективные факторы, перечисленные выше. При этом объективные критерии мы часто упускаем из виду в связи с различными обстоятельствами, а как результат, мы покупаем рекламу, промоушен, торговую марку, бренд, но никак не эффективность на единицу вложенных средств.

Объективные критерии — это эксплуатационные характеристики:

- управляемость;
- курсовая устойчивость;
- тягово-сцепные качества;
- надежность;
- ходимость.

В этом обращении мы публикуем отзывы реальных клиентов, которые, пожалуй, лучше всего докажут высокие потребительские свойства шин GT Radial (еще лучше может быть только ваш личный опыт). Из этих соображений мы не указываем контактную информацию клиентов в этом каталоге, однако вы всегда сможете проверить правдивость данных, запросив контакты интересующих вас перевозчиков у менеджеров удобным для вас способом.

Шины GT Radial на рынке стран СНГ присутствуют относительно недавно (около 5 лет), при том что сам производитель хорошо известен и на данный момент занимает 9-е место по объемам производства в мире и 4-е — по объемам производства грузовых шин!



«ЮНИОН-КАРГО»

Г. ПОДОЛЬСК

Предпочитаем шины марки GT Radial. Почти 2 года прошло после приобретения автошин GT Radial GT659+. В дальнейшем стали устанавливать GT Radial на рулевую и ведущую оси.

Маршруты: Россия — Урал, Россия — Юг, Россия — Европа.
Парк: 31 рефрижератор.
Перевозимый груз: замороженные продукты.

Ходимость:

- рулевая ось, 315/70 R22,5 GT279 — 120–150 тыс. км;
- ведущая ось: 315/70 R22,5 GT659 — 240–280 тыс. км;
- прицепная ось: 385/65 R22,5 GT978 — 200–240 тыс. км.

После данных показателей по пробегу шины (кроме рулевых) могут быть использованы в качестве запасных колес.

Остальные сдаем на утилизацию», — рассказал главный механик компании «Юнион-Карго».



GT279

GT659+

GT978

ЭКОНОМНЫЕ ШИНЫ: МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?

Некоторые производители грузовых шин в своих рекламных проспектах утверждают, что их шины не только долго прослужат, но и позволят при этом сэкономить топливо. В качестве подтверждения приводятся различные сравнительные тесты, результаты которых, естественно, говорят в пользу своего продукта. Мы постарались разобраться, насколько это соответствует действительности

Как сопротивляется шина

Шины действительно влияют на расход топлива любого автомобиля. Только в грузовике это заметнее, чем в легковушке, в связи с большим количеством колес и высокими нагрузками. Сопротивление качению всего автомобиля состоит из целого списка сопротивлений: это сопротивление воздуха, преодоление сил инерции во время разгона, внутреннее сопротивление узлов двигателя и трансмиссии и сопротивление шин. Не будем подробно останавливаться на всех этих факторах и сосредоточим внимание на шинах.

Так вот: общее сопротивление качению шин тоже складывается из нескольких компонентов. Вопреки сложившемуся мнению трение шины о дорожное покрытие составляет всего лишь 5%. Немного больше (примерно 15%) приходится на сопротивление воздуха. Львиная же доля затрачиваемой энергии (около 80%) расходуется на деформацию шины.

Если шину вообще без нагрузки покатают по дороге, перед тем как остановиться, она будет двигаться достаточно долго. Но если шину нагрузить так, чтобы ее нижняя часть начала деформироваться (сжиматься), после первоначального импульса она очень быстро остановится. Это наглядно демонстрирует, сколько энергии расходуется на постоянную деформацию шин.

Таким образом у перевозчиков может появиться желание покупать шины, которые будут деформироваться минимально, и, следовательно, создавать меньшее сопротивление качению. Сейчас на рынке такой вариант вполне можно найти. Как правило, это недорогие шины бюджет-класса. Правда, покупая их, перевозчик сталкивается с неизбежным риском. Более жесткий каркас хоть и дает незначительную



Повышенный расход топлива
Боковины перегреваются, велик риск расслоения каркаса
Появляется неравномерный (двусторонний) износ протектора

Эксплуатационные расходы оптимальны

Расход топлива незначительно снижается
Появляется неравномерный (центральный) износ протектора
Увеличивается риск взрыва шины при наезде на препятствие

экономию топлива, в то же время может преподнести неприятный сюрприз в виде взрыва шины. Нужно лишь наехать на какой-либо предмет с острыми краями (камень, железку и т.п.). Кстати, подобная ситуация может случиться и с шинами премиум-класса. Некоторые водители специально перекачивают колеса, чтобы сэкономить топливо и впоследствии его продать. А то, что при этом появляется неравномерный износ — проблема компании-перевозчика.

«Экономные» шины как инструмент маркетинга

Некоторые известные производители позиционируют свои шины как экономящие топливо. При этом экономию обещают довольно приличную. Для подтверждения своих слов компания проводит различные сравнительные тесты. Например, два совершенно одинаковых грузовика обувают в разные шины, и те едут по одному и тому же маршруту буквально друг за другом. Через несколько тысяч километров сравниваются показания бортовых компьютеров. В итоге становится видно, что один грузовик израсходовал больше топлива, а другой — меньше. Естественно, более экономичными становятся рекламируемые шины. Не будем спорить о их качестве, но на результат могут повлиять и другие факторы, например стиль езды водителя. Один едет спокойно, а другой активно. У второго в любом случае расход будет больше, даже если он ехал на самых экономных шинах.

Есть и другой пример. Одна европейская транспортная компания согласилась протестировать разные шины. Часть грузовиков обули в экономичные шины, а часть — в шины конкурентов. Так они ездили 2 недели, после чего шины поменяли местами. По мнению организаторов эксперимента это должно было устранить влияние стиля вождения на результаты. Итог, естественно, оказался в пользу экономичных шин. Ура, все довольны, экономичные шины

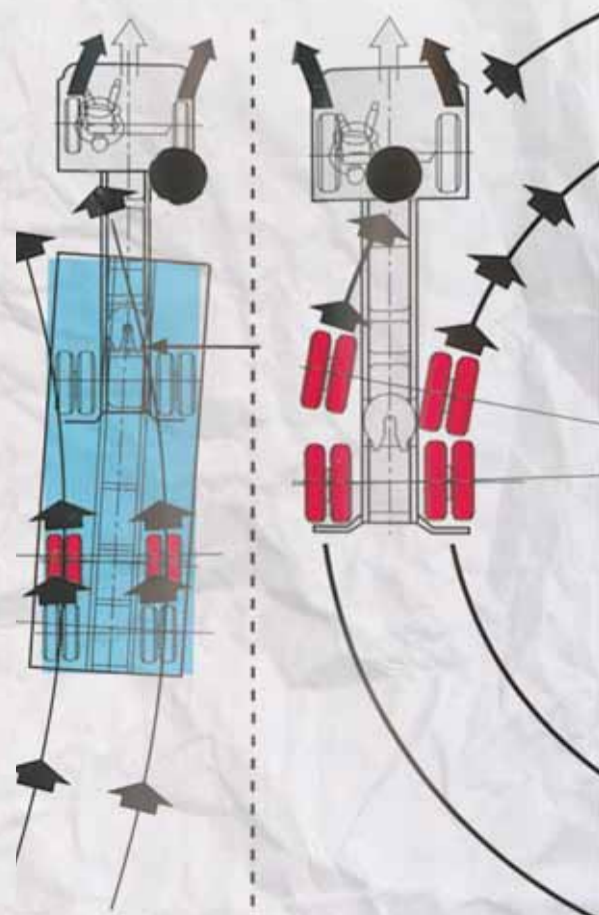
доказали свою полезность. Но если задуматься, то мало кто говорит о погодном факторе, который может оказать приличное влияние на расход топлива. Часть грузовиков вполне могла ехать против ветра на большей части маршрутов. Другая часть автомобилей наоборот попала в благоприятные погодные условия. Как это учесть? Как учесть рельефы маршрутов? А ведь все это влияет на расход.

Кому верить?

Что можно посоветовать перевозчикам? Верить или не верить рекламе — личное дело каждого. Но для экономии топлива есть и более надежные способы, например научить водителей экономной езде. Эта наука не так сложна, а затраты на обучение могут окупиться уже через 2–3 месяца. Ведь никто не мешает дальнбойщику держать стрелку тахометра в зеленой зоне и ехать на более высокой передаче, если ситуация это позволяет. А неисправные гонщики пускай переучиваются или ищут другую компанию, где топливо не считают.

Еще одним способом экономии топлива является поддержание грузовика в исправном техническом состоянии. В первую очередь следует обращать внимание на давление в шинах. Если оно ниже нормы, значит, во время движения шины больше деформируются. Следовательно, повышается расход топлива и энергии на эту деформацию. Геометрия ходовой тоже оказывает существенное влияние на потребление горючего. Даже незначительные отклонения влекут за собой лишние затраты. Во-первых, быстрее изнашиваются шины, а во-вторых, больше сгорает солярки. Когда колеса, образно говоря, едут в разные стороны, расходуется дополнительная энергия на их «волочение». Например, если на одном метре колесо «уходит» всего на 2,5 мм, то на километре получается, что колесо «утащит» в сторону на 2,5 м. Через 1000 км получится, что колесо вашего грузовика «уволкло» в сторону на 2,5 километра при полной нагрузке. Все это оплачивает перевозчик из

своего кармана (ускоренный износ шины и повышенный расход топлива). Так не лучше ли экономить там, где это точно возможно, чем гоняться за призраками? Ведь достоверно известно, что идеальную шину создать невозможно. Если сделать ее экономичной, она будет слишком жесткой и небезопасной. И наоборот, мягкая долговечная шина с хорошим сцеплением неминуемо будет обладать повышенным сопротивлением качению. Производители стремятся найти оптимальное решение, но это в любом случае будет компромиссом между долговечностью, надежностью, безопасностью и экономичностью.





ЧТО ДЕЛАЮТ С ШИНОЙ НЕГРАМОТНОСТЬ И ЖАДНОСТЬ

Этот случай произошел с перевозчиком, который потерял две шины, не прислушавшись к советам специалистов

История болезни

В шинный сервис приехал грузовик. Водитель попросил заменить одну из парных шин на приводной оси (допаровать) по причине ее выхода из строя. Поскольку исправная шина была изношена почти на 50%, специалисты шинного сервиса предложили заменить сразу обе шины с равной остаточной глубиной протектора. Однако водитель проигнорировал рекомендацию. В итоге в пару к изношенной шине была установлена новая.

Грузовик уехал и вернулся примерно через три месяца. Специалисты шинного сервиса увидели картину маслом: новая шина, купленная тогда перевозчиком, оказалась сильно изношенной, а ее «соседка» вообще приказала долго жить. Износ второй шины, которая еще полгода назад находилась в достаточно приличном состоянии, перешел все мыслимые границы. От протектора не осталось ничего — по всей окружности шины светился металлокорд. К слову, другая пара шин на этой же оси находилась еще в более или менее приемлемом состоянии.

Как говорится, результат неграмотного подхода налицо: перевозчик проигнорировал рекомендации специалистов и потерял полторы шины. В деньгах это более \$500. Почему это произошло?

Все очень просто. В сдвоенной версии остаточная глубина протектора должна быть одинаковой. Это в идеале. Но допускается разница до 3 мм. В этом случае шины будут изнашиваться примерно одинаково. Своевременные перестановки позволят сгладить тот незначительный неравный износ, который может возникнуть в процессе эксплуатации.

Если же разница в остаточной глубине протектора будет больше 3 мм, более изношенная шина очень быстро придет в негодность по причине более интенсивного износа.

Почему так происходит? Допустим, вы устанавливаете одновременно новую и изношенную шину. Это значит, что их наружные диаметры будут отличаться. При одинаковой скорости вращения (а в сдвоенной версии иначе быть не может) поверхность протектора каждой из шин будет перемещаться с разной линейной скоростью, и скорость эта будет больше у

шины с большим диаметром, то есть у новой. Следовательно, изношенная шина будет как бы подтормаживать, причем постоянно, пока автомобиль движется. Как вы думаете, как быстро она износится? Правильно, очень быстро, в разы быстрее, чем в обычных условиях.

Цена неграмотности

Добавим, что новая шина с большим диаметром тоже будет изнашиваться быстрее обычного. Ведь на ее долю перепадет большая часть нагрузки. Вот и приходим к выводу, что устанавливать в спаренной версии шины с разным износом невыгодно. Перевозчик очень быстро потеряет обе шины, и стоимость их километра пробега будет чрезвычайно высокой. То есть, вместо того чтобы купить две новые шины и проехать на них

150–200 тысяч километров, а одну шину продать как б/у, он сначала покупает одну шину, убивает и старую, и новую, а через полгода уже вынужден купить две новые шины.

Сдвоенные шины нужно правильно эксплуатировать. Это единственная возможность получить большой пробег. Сделать это не так уж сложно — выполнение ряда простых правил обеспечит шинам долгую жизнь. Итак, что нужно делать, а чего нельзя?

Контролируйте давление в обеих шинах. Для этого во внутреннюю шину нужно установить удлинитель, иначе проверка давления в ней (и подкачка) станут невозможными. Разница в давлении приводит к таким же результатам, как и в случае с разным износом. У менее накачанной шины наружный диаметр будет меньше. Значит, история, описанная выше, в той или иной мере повторится один к одному. Не экономьте на удлинителях — 2–3 доллара могут сэкономить вам гораздо большую сумму.

Второй важный момент: сдвоенные шины должны быть одинаковыми. Во всем. Износ должен быть одинаковым (разница ОГП не более 3 мм). Модель должна быть одинаковой. Конструкция должна быть одинаковой. Марка (производитель) должна быть одинаковой. У разных производителей шин

внешний диаметр одного и того же типоразмера может отличаться. Типоразмер само собой должен быть одинаковым (обязательно!). Диски тоже должны быть одинаковыми, так как на более узком диске наружный диаметр шины будет больше.



И следует помнить, что внутренняя шина обычно изнашивается быстрее, чем наружная, так как она работает в менее благоприятных условиях. Тормозные барабаны/диски больше нагревают именно внутреннюю шину, а она хуже охлаждается из-за меньшего обдува воздухом. Поэтому специалисты рекомендуют следить за состоянием шин и своевременно выполнять перестановки, используя правила установки шин как в сдвоенной, так и в одиночной версии на одной оси. В этом случае вы сможете достичь максимальной отдачи от вложенных в шины денег.

ЕЗДИТЬ БЕЗ ПРОТЕКТОРА



Перевозчики из-за банальной нехватки денег нередко изнашивают шины до металлокорда. Ну вот нет денег, и все тут! А к чему приводит чрезмерный износ, никому неинтересно. «GT Expert» выяснил, как лучше выйти из подобной ситуации без потерь

Выгодно или нет?

Начнем с обсуждения экономики. Во-первых, далеко не всегда шины «добивают» из-за отсутствия средств. Некоторые



перевозчики считают такие действия выгодными. На самом деле это заблуждение, поскольку вовремя снятая с эксплуатации шина может быть продана в качестве каркаса на восстановление или даже как б/у. Цена такой шины составляет 500–3000 рублей. Это реальные деньги, которые перевозчик может получить в руки.

Теперь рассмотрим вариант, когда шину не снимают с эксплуатации вовремя и она



ездит до последнего вздоха. Естественно, вздох этот наступает позже по сравнению с предыдущим вариантом. Но не намного. Ведь 2 мм протектора изнашиваются очень быстро, особенно если учесть, что это последние 2 мм. Значит, шина сможет пройти всего на 10–15 тысяч больше, что в денежном выражении составляет примерно 1500 руб. Как видим, здесь экономия меньше, поскольку такие шины на восстановление уже никто не возьмет.

Как ведет себя сильно изношенная шина

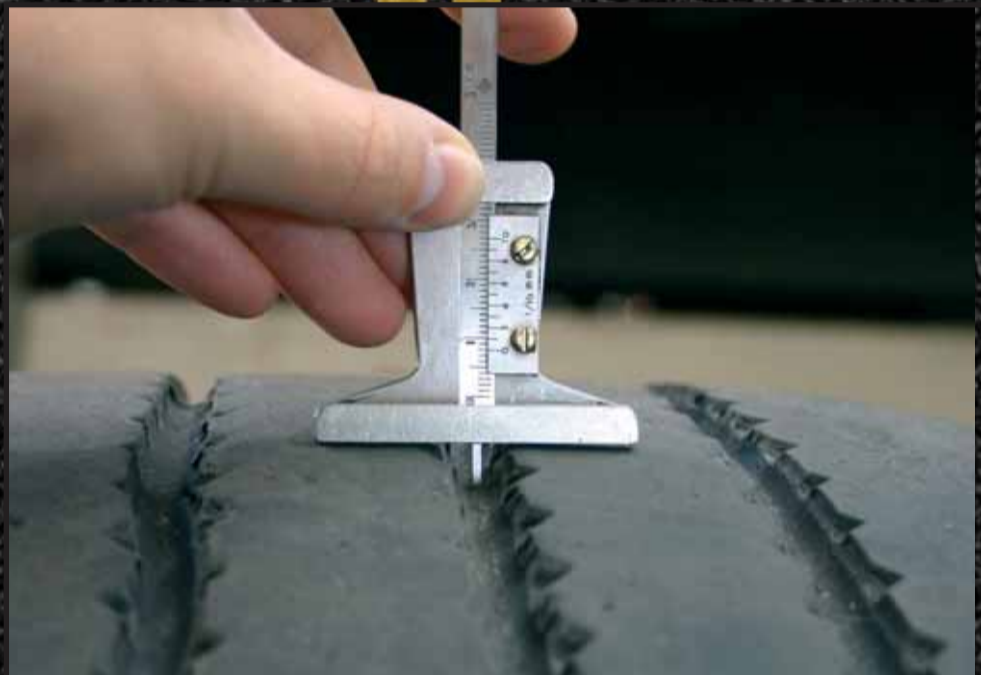
Если простой экономический расчет вам показался неубедительным и вы все же склоняетесь к «добиванию» шин, не забывайте о рисках, которые растут с каждым миллиметром износа.

Как известно, протектор выполняет защитную функцию, и чем он тоньше, тем меньше защита. «Лысая» шина фактически не защищена, и любой камень или болт может стать причиной не только повреждения, но и взрыва, со всеми дополнительными

расходами на решение этой проблемы. Сколько стоит новое (или даже б/у) крыло или пневмоподушка, объяснять не будем. Повреждение соседних автомобилей тоже обходится недешево, а взрыв грузовой шины (накачанной до 9 атмосфер) вполне способен и на такую пакость.

Еще несколько слов о негативных последствиях эксплуатации изношенных

На мокрой трассе грузовик на гладких «катках» может вообще уйти с дороги из-за появления эффекта аквапланирования. С нормальным протектором такое произойти не может, так как вода выводится из пятна контакта через канавки. У изношенных шин канавки очень мелкие (если они вообще видны) и не могут выводить воду с должной скоростью. Значит, между шиной и



шин. Малая глубина протектора (или вообще полное отсутствие таковой) приводит к резкому ухудшению устойчивости и управляемости транспортного средства даже на ровном сухом покрытии. Снижается эффективность торможения, а в экстренном случае снова-таки есть вероятность взрыва шины. Протектора-то нет!

дорогой всегда будет оставаться лишняя вода, которая будет играть роль смазки. Даже снега не нужно, чтобы поскользнуться!

И напоследок еще один немаловажный момент: правила дорожного движения запрещают эксплуатацию грузовиков, прицепов и полуприцепов к ним с шинами, глубина протектора которых менее 1 мм. Для автобусов это значение составляет 2 мм. Штраф за эксплуатацию транспортных средств на «лысых» шинах обойдется минимум в 1500 руб. Вам это нужно?



ЕСЛИ ВАМ НЕОБХОДИМ ЧЕСТНЫЙ И НАДЕЖНЫЙ ПОСТАВЩИК ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



ООО АТП «Транс-Абсолют» (сеть Торгово-Сервисных Центров «Все для больших машин») — это дружный высококвалифицированный коллектив, объединенный стремлением быть одной из лидирующих компаний по продаже грузовых автошин и запасных частей в Южном Федеральном Округе.

Главными принципами компании «Транс-Абсолют» являются: профессионализм и честность. Мы максимально способствуем развитию автотранспортных предприятий России, обеспечивая их надежными товарами и высококлассным сервисом. Мы гордимся своими успехами, ведь нам доверяют более 2 000 партнеров, среди которых крупные концерны федерального уровня.

Основываясь на этих принципах, вот уже более 15 лет, ООО «АТП «Транс-Абсолют» успешно развивается вместе со свои-

ми партнерами, проявляя себя надежным поставщиком шин, колесных дисков и запасных частей для грузовых автомобилей и автобусов MERCEDES-BENZ, MAN, VOLVO, SCANIA, IVECO, DAF, RENAULT а так же прицепов и полуприцепов с осями и подвеской BPW, SAF, ROR, FRUEHAUF, TRAILOR, GIGANT, KAESSBOHRER и многих других.

Наши Торгово-сервисные центры располагаются в непосредственной близости от федеральных трасс Ростовской области, Краснодарском и Ставропольском краях и обеспечивают владельцев автотранспорта самыми качественными товарами и услугами от шин и запасных частей, до замены масла и шиномонтажа. Каждый ТСЦ оборудован современным логистическим комплексом с выделенным складом, что позволяет доставлять продукцию в самые кратчайшие сроки.

Компания «Транс-Абсолют» вот уже много лет является официальным дилером компании ООО «Гудьер Раша» в сегменте грузовых шин Goodyear, Sava, Dunlop и с 2011 года — дилером компании ООО «Торговый дом Джити» в ЮФО, поставляющей на российский рынок шины марки GT Radial. Так же, в наших Торгово-Сервисных центрах представлены широкие линейки шин крупнейших мировых производителей и

китайских производителей: Bridgestone, Firestone, Michelin, Kormoran, Kumho, Regal и многие другие.

«Транс-Абсолют» работает только с проверенными производителями и партнерами, ведь выбор поставщика в наше время имеет огромное значение. К таким партнерам, без сомнения и с гордостью, мы относим «Торговый дом Джити». Совместными усилиями сильных команд обеих компаний ведется активное и что немаловажно, успешное продвижение шин марки GT Radial. Бренд GT Radial — это не только широкая линейка грузовых шин во всех востребованных типоразмерах, а так же прекрасное сочетание цена-качество. Мы предлагаем нашим клиентам продукт, не уступающий по качеству и ходимости шинам известных производителей по гораздо более привлекательной цене. И положительные отзывы в отношении шин GT Radial, поступающие от партнеров, которые сотрудничают с нами уже не один год, говорят, что наши усилия не напрасны.

Если Вам необходим честный и надежный поставщик для развития Вашего бизнеса — мы будем рады сотрудничеству с Вами! Наш Девиз: ваш успех — наше развитие.



GT RADIAL
VALUE FOR THE FLEET

GSR220

ЛУЧШАЯ ШИНА ДЛЯ РУЛЕВОЙ ОСИ



GSR220

GSR 220

- Широкий пятиканавочный дизайн протектора
- Увеличенная плечевая зона шины из более жесткого состава резинотехнической смеси
- Эффективные камневыталкиватели



Рулевая ось

