



«Темная лошадка» ВЫХОДИТ ИЗ ТЕНИ

Максим Шелепенков,
фото автора

САМС



Производитель

China Automotive
Maanshan Company (SAMC)

Модель

SAMC HN 3250P34 C6M (6x4)

Начало продаж в России

2007 г.

Цена

2 200 000 руб.

Китайские грузовики SAMC еще не получили широкого распространения и должного признания в России, хотя их дебют состоялся больше года назад. Причина в том, что дистрибьютор этой марки, компания «РусБизнесАвто», сознательно не спешил выводить на рынок не проверенный в российских условиях продукт.

ВСТРЕЧАЮТ ПО ЦЕНЕ, ПРОВОЖАЮТ ПО КАЧЕСТВУ

Из первых поставленных в Россию партий самосвалы SAMC передавались в эксплуатацию только проверенным клиентам. Машины находились под пристальным вниманием «РусБизнесАвто», чтобы объективно оценить их сильные и слабые стороны. По мере поступления замечаний в конструкцию автомобиля вносили изменения и улучшения.

В результате за год удалось учесть все основные нарекания. Скажу больше: возникла уверенность в том, что цена и качество продукта стали взаимоадекватны. Конечно, чуда не случилось – китайский грузовик не встал в один ряд с Mercedes или Scania, но по сравнению с другими большегрузами из Китая он выделяется в лучшую сторону. Не пора ли приглядеться к этому автомобилю и нам?

Мы взяли на тест самосвал SAMC HN3250P34 C6M (6x4) из последней поставленной партии.

Грузовик выглядит вполне современно, хотя в дизайне заметны азиатские нотки. Ну а чему удивляться?! Кабина для SAMC с небольшим рестайлингом по лицензионному соглашению заимствована у грузовика Mitsubishi Fuso Super Great. Качество окраски кабины приличное, пока еще

нехарактерное для китайской техники. А дело в том, что на заводе в Мааньшане используется окрасочный комплекс Sames – лидера в области производства электростатического покрасочного оборудования – для нанесения жидких и порошковых красок.

Самосвальный кузов здесь типично китайской конструкции «в клеточку» умеренного объема (15 м³), что позволяет рационально использовать машину без риска большого перегруза. На мой взгляд, это наиболее оптимальный кузов для 20-тонной машины. По словам транспортников, первые самосвалы САМС, ввезенные в Россию, имели нижнее расположение гидроцилиндра подъема кузова, из-за чего кузов оказывался поднятым очень высоко над дорогой. Это сказалось на устойчивости автомобиля, которая оставляла желать лучшего. Опустить кузов и понизить центр тяжести удалось благодаря размещению гидроцилиндра перед самосвальной платформой – отныне в Россию приходят только такие машины. У самосвальной платформы не понравились предохранительные запоры заднего борта: их приходится откидывать вручную с обеих сторон кузова, для чего водителю непременно нужно выйти из кабины.

Любопытно место крепления запасного колеса. Знаю, что многие владельцы китайских самосвалов уже намаялись с «запаской», закрепленной на передней стенке кузова: то лебедку срывает, то кронштейны гнутся под тяжестью колеса. У САМС оно расположено снизу, в пределах колесной базы. Не знаю, насколько стало удобнее пользоваться лебедкой, но безопаснее – это точно.

ГЛАЗАМИ ВОДИТЕЛЯ

Интерьер кабины тоже оставляет приятные впечатления. И, если честно, даже новые отечественные грузовики не дотягивают по качеству и удобству до кабины САМС. Зато если сравнивать китайский грузовик с японским прототипом, то заметно, что качество подгонки некоторых элементов оставляет желать лучшего, а пластик дешевый и ломкий. Поскольку у кабины японские корни, то явных «проколов» с эргономикой нет: водитель чувствует себя очень уверенно – все под рукой и из кабины великолепный обзор. Единственное,



За счет высокого моторного туннеля водитель сидит как в кокпите гоночного автомобиля, но для работы места достаточно



По всей кабине – масса различных «бардачков», но все они очень маленькие и неудобные



Комбинация приборов лаконична и хорошо читается



Пассажирское место скорее полуторное, чем полноценное двухместное



Спальное место – необходимый атрибут для частного перевозчика



Уровень комфорта водителя – пока недостижимый для российских тяжелых грузовиков



Под капотом только
заправочные горловины



В дополнение к ручному
гидронаосу кабина оборудована
еще и электрическим
подъемником

что не нравится, – высокий моторный туннель. Он строго определяет размеры рабочего места водителя, в связи с чем создается впечатление, что сидишь в узком и глубоком кокпите. А чтобы перебраться на пассажирское сиденье или занять место на спальном полке, требуется изрядная сноровка.

На дороге САМС ведет себя так же, как и другие китайские тяжелые грузовики. Но, по-моему, изготовленный по лицензии Cummins двигатель DongFeng работает несколько тише распространенных у нас китайских копий дизелей Steyr, установленных на большинстве самосвалов из КНР. А может, шумоизоляция кабины САМС сделана добросовестнее, чем у других машин? В любом случае дизель Cummins предпочтительнее, так как даже в китайском исполнении он поддерживается сервисом и запчастями с американской стороны.

С большим удовольствием отмечаю на машине наличие синхронизированной коробки передач Shaanxi Fast Gear, изготовленной по лицензии Eaton. До этого все китайские самосвалы, бывшие у нас на тестах, были с несинхронизированными КП. Правда, дилеры в один голос уверяли, что это временно, и скоро желанные агрегаты можно будет устанавливать в виде опции. Реально таких машин в России просто не было! И вот наконец я за рулем китайского самосвала с нормальной трансмиссией. Сколько бы ни говорили о выдающейся надежности несинхронизированной КП, управлять машиной приятнее и легче именно с синхронизированной коробкой. А еще сделать на рычаге перекидную клавишу перехода с нижнего ряда передач на верхний, как на большинстве европейских и отечественных грузовиков, вообще было бы здорово. А то применяемая сейчас на «китайцах» система качающегося рычага, мягко говоря, восторга не вызывает.

На самосвале стоят традиционные для многих китайских грузовиков планетарные задние мосты Shaanxi. Они хорошо зареко-



Самосвальный кузов
с подогревом от выхлопных газов



Вся гидросистема самосвала
изготовлена в Китае
по лицензии фирмы Нува



В качестве силового агрегата используется лицензионный двигатель Cummins, изготовленный в Китае компанией DongFeng

мендовали себя в тяжелых условиях эксплуатации и заработали репутацию «неубиваемых».

ПРОИСШЕСТВИЕ С ПРОДОЛЖЕНИЕМ

Во время теста нам потребовалось развернуться на небольшом пятачке рядом со стройплощадкой. Случайно мы съехали на лед, который тут же проломился под тяжестью машины. Передний мост быстро погрузился в раскисший грунт. Осмотр ловушки обнадежил: грузовик не сел на балку. Казалось бы, включай блокировки дифференциалов мостов и выезжай! Но первая заминка произошла именно с вклю-

чением блокировок. То ли включились, то ли нет – было непонятно... Соответствующие кнопки нажаты, а на комбинации приборов это никак не отразилось. Странно... Пришлось выставить наружного наблюдателя, который подтвердил, что блокировки сработали. Но делу это не помогло – быстро выбраться из плена не получилось. Причина оказалась банально проста: на самосвале стоят дорожные покрышки, которые в условиях карьера или строительной площадки абсолютно бесполезны. Чтобы колеса зацепились за скользкую глину, пришлось бросить под колеса несколько лопат песка.



На машине штатно установлен
топливный бак на 400 л



Заводская защита радиатора снизу
устанавливается на все автомобили



Механизм переключения передач
многорычажный



* Внутренние размеры. ** Размеры кузова в свету.

Незначительное на первый взгляд происшествие имело неожиданное продолжение. После окончания теста я решил найти водителей, которые работают на САМС, и послушать их отзывы. Если пропустить общую критику в адрес китайских машин, относящуюся почти ко всем моделям (слабая электропроводка, некачественные резинотехнические комплектующие), то к грузовикам САМС есть характерная претензия – слабое сцепление. Даже несмотря на то, что кузов у САМС меньше, чем у большинства китайских аналогов, его все равно перегружают. А резина на колесах, как мы уже отметили, никуда не годится. В результате

машины на стройплощадках и в карьерах часто буксуют, что сказывается на долговечности трансмиссии, и в первую очередь на сцеплении.

Но несмотря на отмеченные недостатки, самосвал САМС считается вполне достойным продуктом. По моему глубокому убеждению, количество такой техники на отечественном рынке будет расти. Стимулирующим фактором являются вполне адекватная цена и повышенные гарантийные обязательства – 2 года, или 60 тыс. км. Для большинства эксплуатантов пока это «темная лошадка», поэтому в ближайших планах редакции – обобщить имеющийся опыт эксплуатации машин САМС. 



Казалось бы, безобидная ситуация, но мы застряли, несмотря на наличие блокировок. Причина – дорожная резина с неподходящим рисунком протектора

Техническая характеристика самосвала САМС НН 3250Р34 С6М (6х4)

Снаряженная масса, кг	12 450
Грузоподъемность, кг	20 000
Вместимость топливного бака, л	350
Шины	Michelin 11.00R20
Размер шин	11.00-20/11.00 R20
Обогрев платформы	Посредством выхлопных газов
Подогреватель (опция)	Webasto
Максимальная скорость, км/ч	90
Тормозная система	Wabco (Германия), ABS
Двигатель:	Dongfeng Cummins L345 20 (Китай), дизельный, с турбонаддувом, I-6
рабочий объем, л	8880
мощность, л.с.	345 при 3800 мин ⁻¹
крутящий момент, Н·м	1350 при 1300–1500 мин ⁻¹
Коробка передач	Shaanxi FAST 9JS150T, 9-ступенчатая, механическая, синхронизированная
Передаточное число ведущих мостов	5,73
Топливный бак, л	350
Кондиционер	Стандартная комплектация

