

# САМОСВАЛЫ САМС

## ПЕРВЫЕ 30 000 КМ

СЕРГЕЙ УХОВ ||||| ФОТО АВТОРА

– ЗДРАВСТВУЙТЕ! НЕ МОГЛИ БЫ ВЫ РАССКАЗАТЬ О СВОЕМ САМОСВАЛЕ?  
– КОНЕЧНО. ЗАЛЕЗАЙ!

С ЭТИХ СЛОВ И НАЧАЛОСЬ МОЕ ЗНАКОМСТВО С ОЛЕГОМ, ВОДИТЕЛЕМ САМОСВАЛА ПОКА НЕ СЛИШКОМ ИЗВЕСТНОЙ В РОССИИ МАРКИ САМС. ДЕЛО В ТОМ, ЧТО В ТЕЧЕНИЕ НЕСКОЛЬКИХ ПОСЛЕДНИХ МЕСЯЦЕВ Я НЕОДНОКРАТНО ВСТРЕЧАЛ ЭТИ АВТОМОБИЛИ НА УЛИЦАХ НИЖНЕГО НОВГОРОДА И ОЧЕНЬ ХОТЕЛ УЗНАТЬ «ИЗ ПЕРВЫХ УСТ», КАК ВЕДУТ СЕБЯ КИТАЙСКИЕ ГРУЗОВИКИ В РОССИЙСКИХ УСЛОВИЯХ. ВЕДЬ ИЗ ПРОСПЕКТОВ МОЖНО ПОЧЕРПНУТЬ СВЕДЕНИЯ ЛИШЬ ОБ ОСНОВНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИКАХ ЭТИХ АВТОМОБИЛЕЙ, НО ИНФОРМАЦИИ ОБ ОПЫТЕ ИХ ЭКСПЛУАТАЦИИ, О СТОЙКОСТИ К НАШЕМУ КЛИМАТУ И ДОРОГАМ В РЕКЛАМНОЙ ПРОДУКЦИИ НЕ НАЙДЕШЬ. ОБ ЭТОМ МОЖНО УЗНАТЬ ТОЛЬКО У ЭКСПЛУАТАЦИОННИКОВ, С ОДНИМ ИЗ КОТОРЫХ МНЕ УДАЛОСЬ ОБСТОЯТЕЛЬНО ПОБЕШТАТЬСЯ.

### НЕСКОЛЬКО СЛОВ О САМС

Итак, одна из нижегородских компаний в августе 2007 года приобрела четыре тяжелых трехосных автомобиля САМС HN3250P34C6M с самосвальными кузовами – их производит расположенная в Китае Anhui Hualing Automobile Group Ltd. Кстати сказать, это были первые самосвалы в парке данного транспортного предприятия, в котором до этого эксплуатировались только седельные тягачи Минского автозавода. Но активное строительство и оживление коммунальной сферы сделало более выгодными перевозки «на коротком плече». Довольно сложно объяснить выбор транспортников в пользу китайской техники, когда была возможность приобрести самосвалы привычной для них марки МАЗ. По-видимо-

му, сделанные в Поднебесной грузовики оказались привлекательными в первую очередь благодаря цене: каждый из четырех самосвалов обошелся в 2 150 000 руб., тогда как МАЗ-5516 на тот период стоил на 250 000 руб. дороже.

Несколько слов о самосвале САМС. Он разработан (как утверждает производитель) с применением технологий известных японских компаний Mitsubishi Fuso и Isuzu Motors. По своей конструкции это обычный бескапотный грузовик тяжелого класса с зависимой рессорной подвеской и приводом на два задних моста. Самосвальная платформа вместимостью 15 кубов установлена на дополнительном подрамнике, в недрах которого скрывается конструкция подъемника кузова с гидроцилиндром. Кстати говоря, встречаются самосвалы

САМС и с иной конструкцией подъемника, когда гидроцилиндр располагается впереди платформы (как на КАМАЗах). Кабина трехместная, поддресованная, со спальным полком. В моторном отсеке расположен рядный 6-цилиндровый лицензионный дизель Cummins, с которым агрегатирована 9-ступенчатая синхронизированная коробка передач. В начале осени прошлого года самосвал (вместе с унифицированным по конструкции тягачом) прошел сертификационные испытания и сейчас официально продается на российском рынке в торговой сети компании «Русбизнесавто». Гарантия – 2 года или 60 000 км (в зависимости от того, что наступит раньше).

В зимний период самосвалы компании были задействованы на вывозе снега с улиц Нижнего Новгорода. Его отвозили на

станцию снеготаяния, которая находится в городской черте. С учетом того, что на разгрузке возникали огромные очереди, ежедневный пробег «китайцев» получался совсем небольшим (порядка 50–70 км).

И вот, в один из февральских дней, сделав несколько фотографий общего плана, я завел беседу с водителем китайского самосвала. Мой новый знакомый Олег достаточно подробно поделился опытом работы на своем автомобиле, который под его управлением успел к этому времени пробежать чуть более 30 000 км.

### ЧТО ГОВОРЯТ ВОДИТЕЛИ?

По словам Олега, ни с одним из четырех приобретенных компаний китайских самосвалов САМС проблем практически не было, так как эксплуатируют



САМС НА РАБОТАХ ПО ВЫВОЗУ СНЕГА С УЛИЦ НИЖНЕГО НОВГОРОДА



САМС РАЗГРУЖАЕТ СВОЙ КУЗОВ НА СНЕГОПЛАВИЛЬНОЙ СТАНЦИИ

их грамотно, да и гарантийный пробег исчерпан еще только наполовину. Единственное, с чем пришлось обращаться к продавцу, – это вышедшая из строя рулевая тяга у одной из машин. Дело в том, что на отечественных автомобилях рулевые тяги можно регулировать, то есть затягивать при образовании люфта. Здесь же такой возможности не предусмотрено, китайцы делают их «одноразовыми». Кроме того, на всех четырех эксплуатируемых самосвалах часто приходится менять пробитые покрышки, тогда как с магистральными МАЗами такой проблемы не возникало. Все дело в том, что есть у колес китайского производства нехорошая особенность – они буквально собирают все предметы, по которым проезжают. Проблему осложняет еще и то, что самостоятельно бортировать пробитое колесо не получается, приходится вести покрышку на сервис. Также Олег добавил, что в первое время было очень неудобно проверять давление в шинах внутренних колес задней тележки – для этого приходилось залезать под грузовик. Но потом догадались поставить мазовские удлинители «сосков» и вопрос был снят. Кстати, для грузовиков САМС подходит камерная кразовская «резина» 12.00 R20, только вот колесные диски у «китайца» свои. Если покупать для него новую «резину», то одна шина китайского производства марки TRIANGLE TR 668 обойдется в 7000 руб., а кразовская И-304 – приблизительно на 500 руб. дороже.

Когда общее количество километров, пройденных работающими в компании самосвалами САМС, приблизилось к заветной отметке в 30 000, всем им заменили тормозные колодки. Во-первых, в инструкции по эксплуатации указан именно этот срок, а во-вторых, при городской манере езды они изнашиваются интенсивнее, отчего медлить с их заменой было нельзя.

Когда Олег сообщил, что в моторном отсеке САМС установлен двигатель Cummins, я, естественно, поинтересовался его топливной экономичностью. Выяснилось, что на каждые 100 км китайский дизель с американскими корнями при полностью груженом кузове потребляет около 40 л дизтоплива. После проведения нехитрых подсчетов получилось, что 350-литрового бака должно хватить почти на 1000 км пути!

Но 40 л – это расход на ровном загородном шоссе, а в активном городском стиле езды потребление горючего может достигать и 60 л/100 км. Такие показатели уже вполне сравнимы с отечественными грузовиками: у МАЗа или КраЗа подобное количество солярки «съедает» архаичная «восьмерка» с почти 15-литровым рабочим объемом, а у «китайца» – 9-литровая «шестерка», которая, по логике, должна быть значительно экономичнее. Да и сами водители говорят, что ожидали от иномарки более низкого расхода топлива!

Еще один пункт расходов – это замена масла и масляного фильтра, которая осуществляется у дилера на станции технического обслуживания. В инструкции по эксплуатации сказано, что замену нужно осуществлять каждые 10 000 км. К китайскому двигателю Cummins Euro 2 с турбонаддувом минеральное масло уже не подойдет, нужна «синтетика» или «полусинтетика» с пакетом присадок под дизель (по классу качества API не ниже CF-4, оптимальными будут масла CH-4 и выше, по вязкости SAE 15W-40). Плюс к этому требуется поменять масляный фильтр (ценой около 2300 руб.).

Более частого обновления смазки требуют пальцы рессор, шкворни и некоторые другие узлы подвески. Их водитель смазывает самостоятельно через каждые 5000 км.

## СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Пока Олег дожидался очереди разгрузить кузов своего самосвала на площадке перед станцией снеготаяния, я осмотрел грузовик снаружи. На мой



МЕХАНИЧЕСКАЯ ПОДВЕСКА КАБИНЫ И ВОЗДУХОЗАБОРНИК

взгляд (да и по мнению водителей, с которыми удалось пообщаться), его внешность вполне удачная: нейтральный дизайн и неброская окраска не будут привлекать к себе лишнего внимания, а стандартный набор опознавательных знаков и габаритных огней заблаговременно оповестит других участников движения о том, что перед ними большой грузовик. Передний бампер выполнен из металла (поскольку САМС прежде всего строительная машина), а пластиковыми сделаны лишь его боковины. Форма расположенных в бампере фар (в отличие от фар у других «китайцев») – стандартная прямоугольная, благодаря чему их замена в случае повреждения обойдется сравнительно недорого. Хорошо бы еще прикрыть как основные, так и противотуманные фары решетками – на наших дорогах такая предосторожность не будет излишней.

Водитель одного из самосвалов САМС отметил, что долго

не мог привыкнуть к зеркалам заднего вида. Дело в том, что правое боковое зеркало выдвинуто вперед на 70 см, о которых приходится все время помнить во время маневрирования на ограниченном пространстве.



НА РОССИЙСКОЙ ВЕРСИИ САМОСВАЛА ГИДРОЦИЛИНДР ТЕПЕРЬ УСТАНАВЛИВАЮТ НЕ ПОД КУЗОВОМ, А ПЕРЕД ЕГО ПЕРЕДНИМ БОРТОМ



САМОСВАЛ ОБОРУДОВАН КОРОБЧАТЫМ 15-КУБОВЫМ КУЗОВОМ, НА ЗАДНЕМ БОРТУ КОТОРОГО УСТАНОВЛЕНА АВТОМАТИЧЕСКИЕ ЗАПОРЫ



ПОДГРЕВ САМОСВАЛЬНОЙ ПЛАТФОРМЫ ОТ ВЫХЛОПНОЙ СИСТЕМЫ



«ЗАПАСКА» РАСПОЛОЖЕНА В БАЗЕ. ПРИ ЕЕ ОТСОЕДИНЕНИИ РАБОТАТЬ СЪЕМНОЙ РУКОЯТКОЙ МЕШАЮТ БРУСЬЯ БОКОВОЙ ПРОТИВОПОДКАТНОЙ ЗАЩИТЫ

Под кузовом в пределах колесной базы спрятано запасное колесо, которое крепится горизонтально на гибком тросе. Для того чтобы опустить «запаску» на землю, нужно специальной рукояткой-ключом раскрутить этот трос. Казалось бы, ничего сложного, но когда я попробовал осуществить эту нехитрую операцию, установленная боковая защита мешала крутить съемную рукоятку. В итоге я «колдовал» над этим механизмом минут десять!



В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ КАБИНЫ СКОМПОНОВАНЫ УДОБНЫЙ КОРОТКОХОДНЫЙ РЫЧАГ МЕХАНИЧЕСКОЙ КП И МНОЖЕСТВО ВСЕВОЗМОЖНЫХ ВЕЩЕВЫХ ОТДЕЛЕНИЙ



КНОПКИ ВКЛЮЧЕНИЯ МЕЖКОЛЕСНЫХ И МЕЖСЕКОВОГО ДИФФЕРЕНЦИАЛОВ



СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА ГРУЗОВИКИ ОСНАЩАЮТ ЗАЩИТОЙ РАДИАТОРА И КАРТЕРА ДВИГАТЕЛЯ

После внешнего осмотра настал черед познакомиться с интерьером машины. Олег не стал возражать.

Первое, что я отметил, забираясь в кабину, это неудобное расположение ступенек. Сами они сделаны отлично: широкие, с металлическими площадками, но вот открытая дверь даже в максимально распахнутом положении располагается как раз над ними и мешает подъему. Кроме того, слишком низко установлен поручень для левой

руки, желательнее было бы поставить его повыше. Как и положено самосвалу, первая ступенька расположена высоко над дорогой, что хорошо с точки зрения проходимости, но не очень удобно для водителя. На отечественных грузовиках это противоречие давно решено: к нижней ступеньке приваривают еще одну, но на гибком тросе, то же самое не помешало бы и самосвалу САМС.

Разместившись на сиденье водителя, нельзя не отметить очень большую площадь остекления, а также светлые тона обивки, благодаря чему и без того просторная кабина кажется еще больше. В салоне — три посадочных места, причем пассажирские сиденья объединены в единый твердый «диван». Правда, среднее место получилось неполноценным, так как кожух моторного отсека совершенно не оставил пространства для ног того, кто на нем разместится. То же самое с подголовниками: их только два — для водителя и правого пассажира.

За сиденьями расположилась небольшая спальная полка (длина 220 см, ширина 60 см), которую водители описываемых нами машин за полгода так ни разу и не опробовали.

И все же те, кто будет использовать ее по прямому назначению, порадуются наличию сдвижных креплений для занавесок, отделяющих переднюю часть кабины от «спальни». Крепления для занавесок есть и на окошках, расположенных в задней стенке кабины. При желании их можно использовать как вешалки для одежды, так как предназначенных для этого крючков (как и самих занавесок) я в салоне не обнаружил.

На кожухе моторного отсека установлена фигурная пластиковая панель с выштамповкой под бумаги формата А4 и другую мелочовку. Вещевых ящиков и «карманов» в кабине немало, есть большой выдвижной отсек под пассажирским сиденьем, а также «бардачок» над ветровым стеклом. Маленькие вещевые отсеки расположены на передней панели и в дверях. Кстати, двери оборудованы электростеклоподъемниками, причем у водителя есть кнопки управления стеклами обеих дверей. В стандарте на автомобиле САМС ставят современную магнитолу, к которой благодаря наличию USB-порта можно подключать музыку с других электронных носителей.

Особо порадовал удобный руль, манипулировать которым легко за счет мощного гидроусилителя, который работает совершенно бесшумно. Олег по этому поводу сказал буквально следующее: «Руль у моего «китайца» гораздо легче, чем на МАЗе, но должен признать, что шумоизоляция в кабине «белоруса» была все же получше».

## ВПЕРЕД ЗА СНЕГОМ!

Разгрузившись, мы отправились за новой партией снега. По дороге я слушал комментарии Олега о том, как САМС ведет себя на дороге в загруженном и порожнем состоянии.

Автомобиль с заполненным снегом кузовом без особых затруднений набирает 60 км/ч — максимально разрешенную в городе скорость. Если есть желание быстро сорваться с места, начинать движение нужно с первой передачи, затем поочередно перебирая весь передаточный ряд. Ну а те, кто предпочитает более спокойное движение, даже на груженой машине могут переключать передачи, «перепрыгивая» через одну, а в некоторых случаях и через две ступени. Второй алгоритм бо-



ПРОСТЕЙШАЯ МАГНИТОЛА И КОНДИЦИОНЕР (ВСЕ, ЧЕГО НЕ ХВАТАЕТ ОТЕЧЕСТВЕННОМУ ГРУЗОВИКУ) НА САМС УСТАНОВЛЕННЫ В БАЗОВОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ

лее предпочтителен с точки зрения экономичности. На дорожной машине стартовать можно и со второй, и даже с третьей передачи, а крейсерская скорость в 50 км/ч поддерживается на любой из высших передач. Независимо от загруженности грузовик набирает максимальные 90 км/ч, но не больше, так как срабатывает ограничитель. Попытки водителей его отключить или снять не увенчались успехом, так как не удалось найти, где же он расположен.

Когда мы свернули на неровную дорогу, я ясно ощутил различие в комфортабельности водительского и пассажирского мест. Сиденье водителя оснащено пусть и механической, но подвеской, за счет которой гасятся основные колебания от дорожных неровностей. А вот пассажирская «табуретка» не располагает к долгим поездкам: жесткие «сидушка» и спинка через час езды в прямом смысле отбили у меня все желание находиться в роли пассажира.

На уборке улиц от снега работали среднеразмерные фронтальные погрузчики (тоже, кстати, китайские), которые заполнили 15-кубовый кузов нашего самосвала, закинув в него с десяток ковшей. Высота кромок бортов самосвальной платформы у САМС составляет примерно 2,9–3,0 м от земли (в зависимости от загруженности задней подвески), поэтому далеко не любой погрузчик перенесет через них свой ковш. Более того, автомобиль, на котором довелось поехать автору этих строк, имел самодельные надставные борта, увеличивающие погрузочную высоту еще как минимум на 20–25 см. Но это проблема большинства современных самосвалов тяжелого класса: для городских ра-



**ЕКАТЕРИНА СОРОКИНА,**  
КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР  
НИЖЕГОРОДСКОГО  
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА  
ГК «РУСБИЗНЕСАВТО»:

— Наша компания занимается реализацией грузовиков марки САМС с осени 2007 года. Львиная доля продаж приходится на самосвалы с колесной формулой 6х4, но заказчикам предложены также автобетоносмесители и седельные тягачи. В ближайшее время будет проведена сертифи-

кация четырехосных шасси, самосвалов и «миксеров», после чего они поступят в продажу. На всю технику САМС наша компания дает гарантию 2 года или 60 000 км пробега.

С завода-изготовителя к потребителям грузовики идут двумя путями: своим ходом или по железной дороге. В первом случае на момент приезда в Нижний Новгород пробег составляет 9,5–10 тыс. км, а во втором счетчик километража показывает порядка 2,5 тыс. км. Цена машины без пробега на 100 000 руб. выше, чем у «обкатанной» машины (в случае с описанными самосвалами это 2 200 000 и 2 300 000 руб. соответственно). Перед отгрузкой покупателям приходившая из КНР техника проходит предпродажную подготовку на собственной СТО «Русбизнесавто». В гарантийный и постгарантийный периоды грузовики САМС проходят ТО на сервисе нашей компании.



ЭТОТ САМС — ИЗ ПЕРВЫХ ИМПОРТИРОВАННЫХ В РОССИЮ ПАРТИЙ ГРУЗОВИКОВ. ОН ОБОРУДОВАН ГИДРОЦИЛИНДРОМ, РАСПОЛОЖЕННЫМ ПОД КУЗОВОМ. НА ПЛАТФОРМЕ ВИДНЫ САМОСТОЯТЕЛЬНО УСТАНОВЛЕННЫЕ НАДСТАВНЫЕ БОРТА

бот они приспособлены не так хорошо, как, к примеру, для строительных.

Водители, с которыми мне удалось пообщаться, неоднократно отмечали отменную маневренность и достаточно высокую плавность хода самосвалов САМС. Они сохраняют хорошую курсовую устойчивость, даже когда кузов заполнен снегом «с горкой». Правда, в крутых поворотах верхушка груза нередко оказывается «за бортом», так как никакого покрывающего платформу устройства не предусмотрено.

На базе снеготаяния проблем с разгрузкой также не возникло: мощный гидроподъемник поднимал самосвальную платформу на нужный угол, замки, закрывающие задний борт, автоматически разблокировались и снег покидал кузов. Приятно удивило то, что ни в углах платформы, ни на ее бортах практически не оставалось утрамбованного снега, а значит, подогрев кузова выхлопными газами отлично справляется со своими обязанностями.

Кстати говоря, система подогрева платформы, задние и боковые противоподкатные бруссы, гидроподъемник перед самосвальной кузовом, а не под ним — все это атрибуты только тех самосвалов САМС, которые поставляют в Россию. Дело в том, что китайская сторона кропотливо собирает пожелания и нарекания по отношению к своей технике и оперативно вносит коррективы в конструкцию выпускаемых машин — это отрядный факт... Такой расторопности не помешало бы поучиться отечественным автопроизводителям, иначе число перевозчиков, выбирающих машины из Поднебесной, и дальше будет увеличиваться такими же высокими темпами, как и сейчас.

#### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ САМОСВАЛА САМС HN3250P34C6M (6X4) И ОСНОВНЫХ ЕГО КОНКУРЕНТОВ

Параметр	САМС HN3250P34C6M	КАМАЗ-6520	МАЗ-5516	КрАЗ-65055
Габариты, мм	8160x2495x3240	7795x2500x3005	7530x2500x3200	8350x2500x3050
Колесная база, мм	3600/1310	3600/1440	3350/1400	4080/1400
Объем кузова, м³	15	12	10,5/12,5/15,4	10,5/12/16
Объем топливного бака, л	350	350	200/350	250
Размер шин	12.00-20	12.00 R20	12.00 R20	12.00 R20
Грузоподъемность, кг	20 000	20 000	20 000	20 000
Снаряженная масса, кг	12 450	12 950	12 800	13 000
Полная масса, кг	32 450	32 950	32 800	33 000
Двигатель	Dongfeng Cummins	КАМАЗ-740.320	ЯМЗ-238ДЕ2	ЯМЗ-238ДЕ2
Рабочий объем, л	8,9	11,85	14,86	14,86
Мощность, л.с.	345	320	330	330
Крутящий момент, Н·м	1350	1255	1225	1225
Число ступеней КП	9	10	8	8
Максимальная скорость, км/ч	90	90	90	75
Расход топлива, л/100 км	33-40	33	30-34	37
Цена, руб. (в марте)	2 300 000	2 650 000	2 500 000	2 480 000