ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

№ 8, 2011 trucks.autoreview.ru

Представитель России в жюри международных конкурсов Truck of the Year, Van of the Year и Pick-up Award

Рядом, за лесом, ревел мотор «дакаровского» МАНа: мановцы проводили на Дмитровском автополигоне демонстрационные заезды перед ралли Шелковый путь. Приглашали прокатиться и нас. Но нам было не до того: мы ждали тягач, который на жесткой сцепке утащит груженый КАМАЗ-6520 (новенький, уже после рестайлинга), умерший посреди затяжного подъема. Сравнительные испытания самосвалов — двух МАЗов, КАМАЗа и «китайца» Shacman — удались по полной программе. Или не удались? Мы больше чинили машины, чем ездили на них, а к концу испытаний на ходу остались лишь два самосвала...

Федор ЛАПШИН, фото автора
Экспертная группа: Геннадий БОРИСОВ, Дмитрий СИЛИН, Виктор ШИХАЛЕВ

Сваливай!

Идея сравнить самосвалы родилась, когда компания Русбизнесавто решила показать журналистам МАЗ с кузовом компании Автомастер из Набережных Челнов (АР №13, 2011), а вместе с ним привычный МАЗ-5516 с мазовским же кузовом. Мы приехали на полигон на день раньше, дождались прибытия новеньких машин...

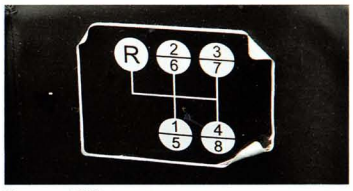
И первым делом выгребли пригоршни болтов и гаек, оставшихся в кабинах после сборки (самый впечатляющий болт — в полтора пальца толщиной!). Испытывая «мазик» девять лет назад, мы точно так же выгребали из его кабины шайбочки и болтики. Неужели с тех пор ничего не изменилось?

Потом загнали машины на мойку — и не смогли на МАЗе-5516 выехать задним ходом. Но поскольку незадолго до этого у нас на испытаниях побывал тягач МАЗ (АР №5, 2011), сразу догадались, в чем дело: на тяге переключения передач отсутствовала гайка, и тяга элементарно выпала из гнезда. Нашли две подходящие гаечки, завернули и выехали.

На следующее утро перегоняем самосвалы к домику, где пройдет презентация. И тут, за десять метров до домика, несчастную тягу обрывает прямо по гайкам. Что делать? Вот-вот подъедут другие журналисты! Я оседлал коробку передач, сжал части привода и кричу Диме Силину, который был за рулем:

Следующий выпуск выйдет в АР №18, 2011

Не накачаешь — не поедешь! Стоило заглушить моторы МАЗов, как воздух тут же уходил из пневмосистем



У одного МАЗа схема переключения уже отклеилась — и мы переключались «по бумажке», нарисованной от руки

Мало того что передачи включаются с неимоверным усилием, так еще и шов на набалдашнике режет руку

Колеса стоят прямо, а баранка повернута на 90 градусов! Так руль установили на заводе

Тягу привода КПП нам пришлось привинчивать, а когда ее палец оборвало — варить и обтачивать

«Переключай через мои руки!» Машину припарковали — и коллеги-журналисты ничего не заметили. Только удивлялись, почему на этом самосвале нельзя кататься.

А потом, поскольку нужной детали не оказалось на складе дилера, пришлось искать сварщика. Но времени на испытания уже не оставалось, и мы вернули обе машины «по причине технической неисправности», договорившись о повторной попытке. Знали бы мы, что поджидало нас в дальнейшем!

Кто есть кто

А что если добавить к этим двум самосвалам их одноклассников в той же ценовой нише? У Русбизнесавто нашелся КАМАЗ-6520, а подмосковная фирма Спецавтотехника предоставила китайский Shaanxi (теперь он называется Shacman). Расскажем, кто есть кто.

Самосвал МАЗ-5516 (теперь с приставкой А5) отлично знаком и водителям, и механикам. Мотор — заслуженный ЯМЗ-238, только модернизированный, с индексом 6582.10, коробка передач тоже ярославская. Но вот что любопытно: несмотря на популярность этой модели, ее нет ни в заводском каталоге, ни на интернет-сайте МАЗа! Только сельскохозяйственный вариант и щеповоз.

Почему? Видимо, потому, что модель откровенно устарела, и вместо нее предлагается более современный МАЗ-6501 с кабиной нового образца. Но он дороже, и покупатели по-прежнему берут знакомую модель.

МАЗ с кузовом Автомастер имеет такую же конструкцию, как МАЗ-5516А5, за исключением кузова: благодаря ему машина получает новый VIN и становится формально российской с возможностью участвовать в государственных тендерах. Сам кузов выполнен в форме полутрубы (считается, что зимой к нему меньше примерзает порода, хотя центр тяжести повышается), сделан аккуратнее мазовского, оборудован итальянской гидравликой и пневмосистемой переклю-

Оба МАЗа различались только кузовами. Синий сделан компанией Автомастер, желтый — самим МАЗом

чения выхлопа «кузов—улица». Причем при поднятии кузова выхлоп автоматически переключается на «улицу» (иначе зимой облако газов мешает следить за разгрузкой).

Но эта система расположена неудачно, под брюхом автомобиля (ох, закиснет зимой пневматика!), а задний противоподкатный брус из-за наличия сцепки находится слишком низко — за что мы позже и поплатились.

КАМАЗ-6520 — модель, на которую завод сейчас делает ставку. В прайс-листе она представлена в 15 модификациях! С кузовами разного объема (от 12 до 20 кубометров) и сечения (прямоугольный или «полутруба»), ведущими мостами КАМАЗ или Madara из Венгрии, с рестайлингом кабины или без него. Предусмотрены даже варианты, отвечающие нормам Euro 4 и Euro 5. При этом все КАМАЗы-6520 оснащаются 16-ступенчатой коробкой передач ZF камазовского производства.

Нам достался вариант 6520-26014-63 — с рестайлингом, четырехточечной пневмоподвеской кабины (которой не было у остальных конкурентов) и двигателем... Это не опечатка? Здесь действительно стоит впрыск common rail? Именно так! Хотя сам мотор — привычный КАМАЗ-740, только отвечающий нормам Euro 3. А кузов сварен явно лучше, чем у МАЗа-5516 и «китайца».

Удивило количество литературы, которая прилагается к КАМАЗу. Конечно, это намного лучше, чем ее недостаток, и все равно — пять книг, девять листочков-вкладышей и десять электросхем: осилят ли эту «библиотеку» водители и механики?

В названии самосвала Shacman не случайно слышится «MAN»: кабина здесь совершенно официально взята от старой мановской модели F2000, а передняя панель в кабине — уже от более поздней модели TGX.

Как уверяет англоязычная инструкция (правда, почему-то для тягача), еще здесь стоят передняя ось по лицензии MAN, «модифицированные и усиленные мосты Steyr» и «специальный двигатель Weichai». В том же тексте утверждается, что «все части кабины в настоящее время привозятся из Германии», но это вряд ли: достаточно посмотреть на металл «гармошкой» в нижних углах дверей. На передней облицовке обнаружилась трещина, залепленная наклейкой с иероглифами... А типично китайский здоровенный кузов (его объем — 19,3 кубометра) сварен очень грубо, причем краска кое-где уже отслаивается.

У «китайца» есть и русскоязычная инструкция: правда, она начинается с 83-й страницы, а за страницей №100 идет страница №19... Судя по инструкции, производитель самосвала в переводе на русский именуется «Шаньсиская автомобильная компания». Больше всего умилили «контакты завода»: «представитель в Москве Костя (Чень Ху)». И номер его мобильника.

При этом новенький Shacman успел пройти из Китая своим ходом почти 10000 км и сменил две торговые компании в Бурятии, прежде чем попал к подмосковным продавцам. В общем, обкатку уже прошел...

В инструкциях, которые прилагались к машинам, указано, что интервал смены масла в двигателе КАМАЗа — 16500 км, МАЗа — максимум 20000 км (хотя дилеры зачастую сокращают эти интервалы до 10000 км), а «китайца» — 15000 км. Но под передней облицовкой нашего экземпляра была прикреплена карточка, предписывающая заменить масло через... 5000 км. Оказалось, в инструкции Shaanxi действительно существует пункт, согласно которому «в особо тяжелых условиях эксплуатации» (песчаные, грязные и карьерные дороги) интервал сокращается до 5000 км. Ну и ну!

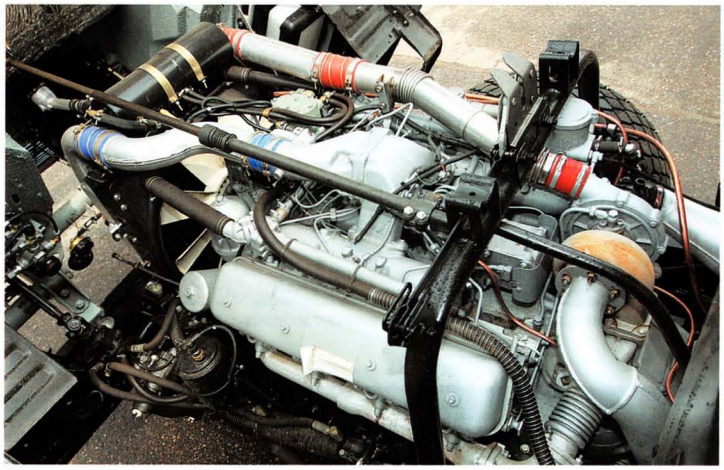
Задние борта обоих МАЗов закрывались плохо — видимо, из-за неотрегулированных замков

В кабинах обоих МАЗов лежали фильтр топливозаборника и прокладка головки блока

Физкультура под дождем: выкинуть лопатой несколько сотен килограммов песка — еще то упражнение

На этой горке мы уперлись в грунт противоподкатным брусом — и у него срезало два болта

У МАЗа-5516А5 бампер оказался криво свинченным. Значит, и фары светят косо!



Двигатель — заслуженный ЯМЗ-238, только с электронным управлением и другим индексом

У МАЗа-Автомастер задний подкрылок терся об колесо

В отличие от МАЗа-5516А5 с простецкой разводкой выхлопных газов (слева), у МАЗа-Автомастер (справа) выхлоп переключается пневматикой, но механизм расположен крайне неудачно

КАМАЗ-6520 выпускается во многих вариантах. У этого кабина с рестайлингом и 16-кубовый кузов

Бесконечный ремонт

В назначенный срок все четыре машины прибыли на полигон, причем на ранее «пострадавшем» МАЗе обнаружилась новая тяга коробки передач (сняли с другого экземпляра?).

Но теперь задурил КАМАЗ: едва заехал на территорию полигона, как у него перестала включаться задняя передача! Да что же это такое? Попытка решить проблему «малой кровью» не удалась, и в итоге пришлось, сняв кожух рычага КПП и подняв кабину, полностью регулировать привод. Похоже, и на МАЗе, и на КАМАЗе просто плюют на эту проблему, да и сервис дилера не предпринимает никаких попыток к ее устранению.

Далее обнаружилось, что воздух на КАМАЗе не просто «травит», а уходит со страшной силой из расколотой пневмоголовки для подсоединения прицепа. Хорошо, у Силина в тягаче была запасная. Привернули, перевели дух...

К тому, что на отечественных грузовых заводах косо ставят рули, мы уже привыкли. На одном из МАЗов спицы вообще располагались верикально, но это не мешало: они тонкие. А вот новый камазовский руль «пухлый», и из-за косо расположенных спиц не было видно приборов. Пришлось снимать и переставлять руль.

При этом ни на МАЗе, ни на КАМАЗе не оказалось ни инструментов, ни домкратов, ни даже рычагов для подъема кабин — только буксировочные петли в камазовской кабине. (Ох, не зря они лежали там!)

Зато в кабине «китайца» обнаружился ящик с самыми разнообразными инструментами. Но стоило пару раз ударить молотком — и торцевая головка намертво расклинилась в удлинителе. Вот оно, китайское качество...

Ну, неужели все починили и наладили? Как бы не так! Потому что колеса и МАЗов, и КАМАЗа оказались накачанными меньше чем наполовину. Более того, одно из задних внутренних колес КАМАЗа оказалось полностью спущенным и вообще не накачивалось. Подняли задний мост (китайским домкратом, причем место для его упора заводом не предусмотрено), втроем сняли неудобно закрепленную запаску (к винту для опускания троса запаски не подходит «баллонник»!) и поврежденное колесо: оказалось, шланг подкачки был оторван от шины.

Колеса «китайца» были вроде бы накачаны. «Вроде бы» — потому что мы не смогли ни проверить давление в задних внутренних шинах, ни подкачать их. Это можно сделать, только сняв наружные колеса! Мы даже загнали самосвал на эстакаду — и все равно не нашли выводов для накачки. Бред.

А еще у «китайца» намертво заело замок крышки топливного бака. Пришлось поддеть пластиковую крышку монтировкой — и она рассыпалась на маленькие кусочки. Новую крышку, разумеется, взять было неоткуда — и все оставшееся

Интерьер с новыми рулем, сиденьями и панелью выглядит вполне прилично

Бачок омывателя, как и раньше, крепится у водительской двери. При попытке его вынуть он застревает между креплением и педалью сцепления

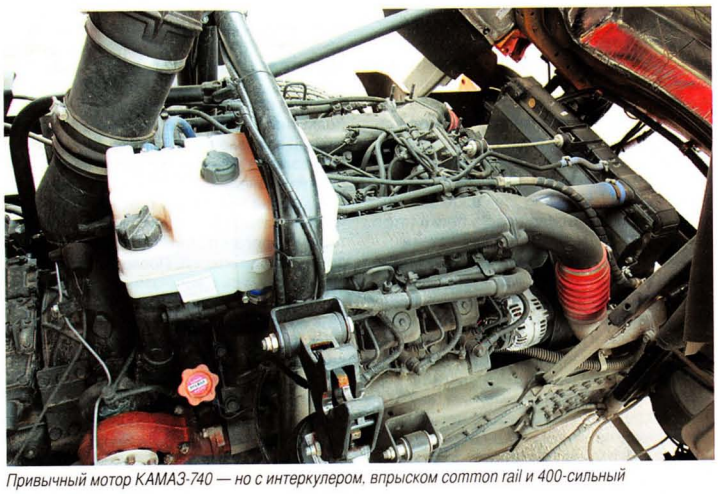
Подстаканники на моторном тоннеле — отличное решение

Щиток приборов Аметек с дисплеем хорош — за исключением стрелок поворотников: они слишком яркие и мигают одновременно вне зависимости от направления поворота

При включенном дальнем свете рычажки освещения и круиз-контроля сходятся, защемляя пальцы

Попробуй догадайся, что переключатель регулировки руля спрятан под «ручником»!

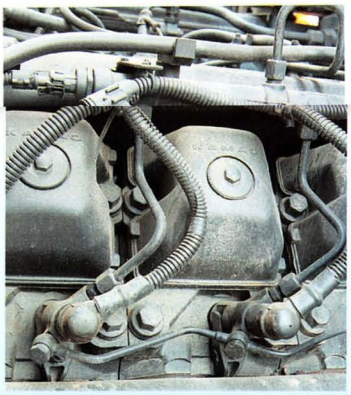
Кресла сделаны по немецкой лицензии Grammer



Привычный мотор КАМАЗ-740 — но с интеркулером, впрыском common rail и 400-сильный

На ремонт и наладку КАМАЗа ушло два дня...

Кабина крепится на четырех пневмоэлементах



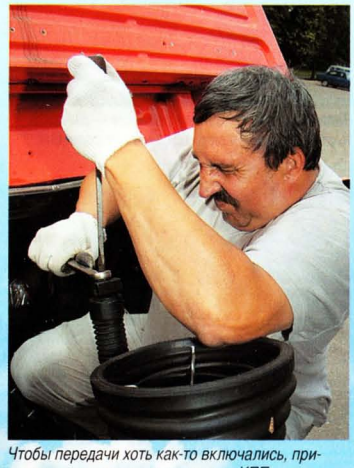
Над клапанными крышками — рампа common rail

Заднее внутреннее колесо пришлось менять из-за оторванного шланга подкачки

По нашему мнению, одна из причин проблем с приводом КПП — «консольное» крепление рычага

Пневмоголовка для подсоединения прицепа была расколота

Воздух сильно «травил» и здесь



Чтобы передачи хоть как-то включались, пришлось регулировать весь привод КПП...

...а чтобы баранка не перекрывала приборы — снимать и переставлять ее

время мы ездили с тряпочкой и полиэтиленовым пакетом на горловине.

На фоне всего этого чинить поголовно «травящие» пневмосистемы уже не было ни сил, ни времени. Скажу только, что после стоянки пневмосистема «китайца» накачивалась через минуту, КАМАЗа — через три минуты, а обоих МАЗов — через четыре. Минские самосвалы шипели, как Змеи Горынычи: воздух мгновенно

Разгрузка на жесткой сцепке — незабываемое зрелище!

улетучивался, даже если мотор глушили на минутку!

Грузим песок

На ремонт, наладку и накачку ушло два дня. Ну, теперь можно и грузиться. Вот только до какой массы? Многие «самосвальщики» работают с перегрузом, но мы решили действовать в рамках закона — и загрузиться так, чтобы машины с грузом весили 30 т (столько разрешено в России для одиночных грузовиков).

И МАЗы, и КАМАЗ это вполне позволяют (их разрешенная максимальная масса — около 33 т), а вот «китаец»... Мы не поверили своим глазам, когда увидели в ПТС и на табличке, приклепанной к кабине, что разрешенная максимальная масса — всего 25 т. Разве такое может быть, учитывая 19-кубовый кузов? Но продавцы успокоили: это, мол, ошибка органов сертификации. «Разрешаем грузить хоть 30 тонн!»

Вот только покупатель такого самосвала автоматически «попадет» на штраф при общении с инспектором ДПС — стоит тому сложить вес груза по накладной с массой самосвала из свидетельства о регистрации и сравнить сумму с максимально разрешенной массой из того же свидетельства.

Перед загрузкой мы засекли время поднимания и опускания кузовов. Самым медлительным оказался МАЗ с кузовом Автомастер (на подъем уходит больше минуты, и кузов сильно «колбасит»), самым шустрым — «китаец»: подъем — за полминуты, опускание — за десять секунд!

При этом у самосвалов заметно различается управление подъемником кузова: наиболее запутанное — опять же у МАЗа-Автомастер, а у «китайца» нам понравилась ручка подъема сбоку водительского сиденья.

Кстати, незадолго до наших испытаний в Подмосковье прозошла катастрофа: такой же Shacman с поднятым кузовом на ходу снес бетонную эстакаду над дорогой, которая, упав, придавила кабину с водителем. Средства массовой информации писали, что водитель мог случайно поднять кузов на ходу, задев ручку. Мы проверили это: случайно поднять кузов, да еще на ходу, невозможно! К тому же при поднятом кузове пищит зуммер и горит предупредительный сигнал, не говоря о том, что кузов видно в зеркало. Значит, водитель ехал с поднятым кузовом и был либо совсем неопытным, либо очень уставшим.

Погрузчик бойко засыпал в каждый из самосвалов по четыре ковша песка (это 9,2 кубометра) — и мы вновь поехали на весовую, где обнаружилось, что пару машин все-таки перегрузили. А чтобы испытания были корректными, отклонение не должно превышать 300 кг. Пришлось лезть в кузов и выкидывать лопатами несколько сотен килограммов песка под моросящим дождиком...

Не успели испытания начаться, как из них, пройдя с грузом всего несколько километров, выбыл МАЗ-Автомастер. Еще до этого у него регулярно завывал выжимной подшипник, а после первого же трогания в крутую горку (машина не буксовала) в кабине сильно запахло жженым сцеплением. Похоже, на заводе не отрегулировали сцепление — и вот результат. Разгрузить — и к забору! При пробеге всего 3586 км.

Кстати, на этой же горке МАЗ-Автомастер уперся в грунт задним противоподкатным брусом, да так, что с его крепления срезало пару болтов. Не зря мы сетовали на то, что брус расположен чересчур низко.

А дальше мы уже на трех машинах начали наматывать километры по асфальтовым дорогам полигона, чтобы измерить расход топлива. После каждого круга менялись машинами, чтобы исключить влияние стиля вождения (один водитель жмет на «газульку» сильнее, другой — слабее, и переключаются все поразному). Ездили по скоростной дороге, по спускам и подъемам, по извилистым подъездным дорогам. Но — недолго.

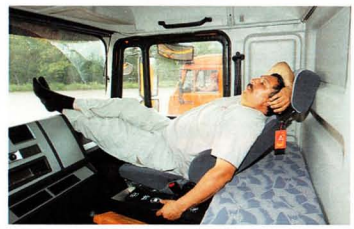
На следующий день я шел на МАЗе... И вдруг потерял из виду КАМАЗ, который ехал следом. Он стоял посреди затяжного подъема, мигая «аварийками». Из кабины вылез унылый водитель Витя: «Передачи не могу переключить, и в кабине жженым сцеплением воняет». КАМАЗ умер по

Если не считать типично китайской магнитолы, то интерьер — почти как у МАНа! Даже руль такой же

Слева — управление климат-контролем, справа — схема переключения на рычаге КПП

Отдыхать можно на кровати с подъемным подголовником...

Типичное для «китайцев» решение — рычажок подъема кузова находится слева от водителя



...и на правом кресле, откинувшись

Продавцы называют Shacman «МАНом для бедных»: его кабина позаимствована у старой немецкой модели MAN F2000

Так выглядят самосвалы, загруженные «по максимуму». При этом МАЗ весит около 44 т, а Shacman — все 54 т! Вот только на его задние колеса (снимок слева) смотреть страшновато

той же причине, что и МАЗ — пройдя с грузом всего 175 км и при общем пробеге по одометру 2197 км.

Прямо как в сериале «Игра на выбывание». Или по старой песенке про десять негритят: «Один из них утоп, ему купили гроб, и вот вам результат — девять негритят. Девять негрият пошли купаться в море...»

А вот уже из другой песни: «Итог был прост: пришел тягач, и там был...» Нет, не трос, а стальная штанга. Самосвал, который разгружается на жесткой сцепке, — то еще зрелище! Поставив КАМАЗ рядом с умершим МАЗом, мы решили завершить и замеры топливной экономичности. О том, что получилось, — чуть позже, а пока расскажем о впечатлениях от машин.

С точки зрения водителя

Первое, что роднит все самосвалы, — проблемы с регулировкой руля. У МАЗа руль регулировался только по углу наклона: ручка регулировки по высоте не работала. У «китайца» то же самое: барашек регулировки по высоте был затянут намертво. А в случае с КАМАЗом мы были совершенно уверены, что руль не регулируется — и только в последний день случайно отыскали выключатель. Его конструкторы спрятали в самом низу панели, под «ручником»!

Вторая общая черта — отвратительное переключение передач, на двойку с плюсом. С плюсом — потому что передачи можно было хоть как-то «воткнуть».

У МАЗов усилия на рычаге были такими, что приходилось вбивать передачи со страшной силой, иногда — двумя руками! Никакая перегазовка не помогала. При этом вдоль набалдашника рычага идет острый шов, и к концу испытаний я морщился от боли в руке. Возможно, после регулировки привода и обтачивания набалдашника ситуация улучшилась бы, но на это не было ни времени, ни сил.

К тому же в ярославской КПП перевернуты не только схема переключения, но и верхний и нижний ряды: при «флажке вверх» включен нижний ряд, и наоборот. Ужас.

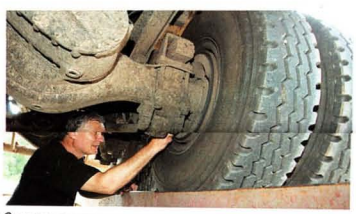
КАМАЗ в этом плане немногим лучше: что толку, что его 16-ступенчатая коробка сделана по немецкой лицензии, если даже отремонтированный нами привод работал отвратительно, а «половинки» не работали вообще?

Еще больше удивил «китаец», на котором стояла 12-ступенчатая коробка Shaanxi. Зимой, во время испытаний четырехосного самосвала МАЗ, она нам очень понравилась и по четкости, и по усилиям. А здесь — будто ее сделали на совершенно другом заводе. Передачи расположены очень близко друг к другу, а две крайние правые регулярно не включались: я чуть не плакал от бессилия.

А теперь — о различиях. Про интерьер МАЗа можно сказать одно: он есть. Древние пластик, кнопки и рычаги, убогие «сидушки» без подголовника, солнцезащитные козырьки, обтянутые морщинистым материалом. МАЗы с кабинами нового образца оставляют совсем другое впечатление!

И на ходу такой МАЗ — помесь колуна с отбойным молотком. Машину страшно колотит от вибраций мотора и от неровностей дороги, в кабине очень шумно (да еще часто включается вентилятор). Двигатель слабый, поэтому приходится постоянно переключаться, и разрыв между передаточными числами КПП слишком велик. На одной передаче мотор уже не тянет, на другой — «перекручивается». При этом в первый день испытаний МАЗ разгонялся до 85 км/ч, а во второй уже не хотел ехать быстрее 75 км/ч! Похоже, из-за проблем с ТНВД.

КАМАЗ на этом фоне — уже из нынешнего века. Водитель сидит на отличном кресле Grammer (оно по лицензии выпускается в Елабуге), перед глазами — разноцветный щиток, сделанный челнинским филиалом американской фирмы Ametek, передняя панель — современная и эргономичная. А какое тут внутреннее освещение: вечером свет прямо-таки заливает кабину. Правда, на панели подсвечиваются лишь верхние



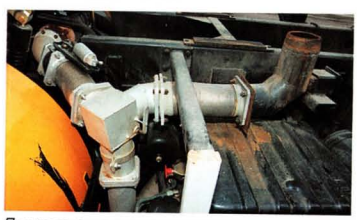
Задние внутренние колеса невозможно подкачать, не сняв наружные!

Над передним бампером — трещина, заклеенная липучкой с иероглифами

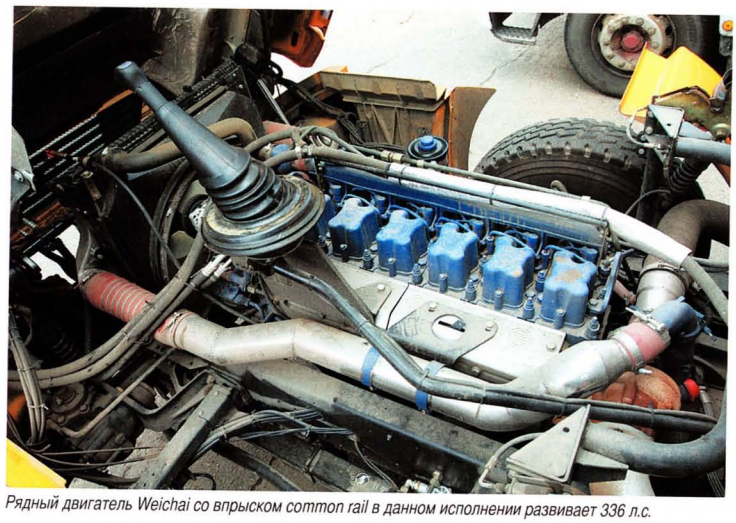
В кабине обнаружился кусок отколотой пластмассы от внутренней облицовки двери

У крышки бака заело замок. Мы ее подковырнули — и вот результат

Судя по карточке, сервис рекомендует менять масло через 5000 км. Вот это да!



Переключение выхлопных газов выполнено грамотно, по-европейски



Рядный двигатель Weichai со впрыском common rail в данном исполнении развивает 336 л.с.

Интересно, сколько проживет такая проводка?

В кабине обнаружился впечатляющий набор инструментов, но «китайского» качества

Дмитрий Силин

дальнобойщик-частник,
водит тягач Mercedes SK1838

Мои впечатления от испытаний можно было бы уложить в одно емкое слово, но это было бы неэтично, поэтому придется рассказывать. Причем разговор пойдет не об автомобилях — о самоходных тележках, у которых есть крыша над головой и подвеска. Давайте для начала определимся: мы берем машины, чтобы ездить на них или чтобы их чинить? В единственный день — свой день рождения! — я надел новую белую футболку. Зря. Потому что пришлось тут же переодеваться в грязное и тащить КАМАЗ на буксире.

При этом впечатления от КАМАЗа перекрыли все остальные. Уже давно, когда пересел на тягач-иномарку, я перестал воспринимать КАМАЗ как нормальный автомобиль. Весной, во время испытаний КАМАЗа 4х4 (АР №7, 2011), попытался изменить это мнение, но в итоге еще больше укрепился в нем. А сейчас даже не знаю, что сказать. Мне непонятна позиция руководства страны, которое упорно тянет КАМАЗ за уши. Я не знаю, каков бюджет на разработку новых моделей, но либо он невероятно скудный, либо разворовывается. Огромные деньги тратятся на рекламу типа «Танки грязи не боятся», но мы-то хотим ездить на нормальных автомобилях, а нас заставляют на танках!

Здесь, как 30 лет назад, стабильно плохо и качество, и поведение: груженую машину качает, она пляшет под тобой.... Это впечатление не могут скрасить ни мягкая подвеска кабины, ни рестайлинг.

И про МАЗ повторю: как 30 лет назад! Это по большому счету тот же МАЗ-500, где я ездил в промасленной телогрейке: большая железяка, которая будет работать, но не даст скучать. Хорошо, хоть масло из нее не капает, как раньше.

На этом фоне «китаец», как ни обидно, — уже подражание нормальному автомобилю. Я даже захотел съездить в Китай: как же так, ведь там уже могут делать машины, в которых удобно! Я понимаю, что кабина здесь от МАНа, и все равно тут есть хоть жалкое, но подобие «спалочки», «кондер» работает, дешевая «музыка» — тоже. И здесь уже не надо ездить в телогрейке! Я слышал, что «китайцы» больше 300—400 тысяч км не ходят. Но лучше я проеду их на «китайце», чем на КАМАЗе. А сказать, что какая-то из этих машин понравилась — так никакая не понравилась. Может, потому, что я избалован дремучими иномарками...

И еще вот что напрягает. Мне обидно за Русбизнесавто, дилера КАМАЗа и МАЗа. Люди отважно пустились в плавание по опасным морям — торгуют отечественной техникой, когда рынок забит породистыми иномарками. Но вся титаническая работа менеджеров по продаже и маркетингу идет насмарку из-за сервиса. Он отсутствует напрочь — либо его начальству наплевать на имидж компании. Я не понимаю, как можно отдавать машины с откученными гайками и ненакачанными колесами даже не клиентам, а изданию на тест? Даже домкрата с «баллонником» нет. Причем неисправности однотипные: я чинил одну коробку передач, другую... В итоге работу, которую должен был делать сервис, выполнял я. И не надо спрашивать о впечатлениях от езды: мне некогда было ездить, я всю неделю занимался ремонтом!

Уже после испытаний я ходил в рейс на Кимры. Останавливаюсь на стоянке, смотрю — стоит двухосный пожарный КАМАЗ-вездеход, а под его передним мостом лужа.

— Что случилось? — спрашиваю у пожарных.

— Да вот, поехали лесной пожар тушить, не доехали, передний мост накрылся...

— А машина-то сколько прошла?

— Да нисколько, мы ее неделю назад получили, это первый боевой выезд!

Больше мне здесь не о чем говорить.

Виктор Шихалев

водитель,
водит тягач МАЗ-5432

В этих МАЗах и КАМАЗе хорошего мало: если такие взять — сначала придется неделю возиться с ними, доделывать. Одно сделаешь, в другом месте вылезет... У КАМАЗа движок ничего, шустрый, но коробка не отрегулирована напрочь, причем если у «китайца» передачи расположены очень тесно, то тут «нейтраль» шибко здоровая. На большой скорости груженым страшно ездить, качает.

И «китайца» я побаиваюсь. У моего соседа был Shaanxi, но «фильтра» к нему не могли найти полгода — уж не знаю, почему. Сначала сосед работал на плохих фильтрах, сказал хозяину: «Ищите фильтра!» Еще месяц проработал — и машина сдохла... И трос газа там слабый, рвется. А если бы меня спросили: «Какую машину из этих хочешь купить?» — я бы ответил: «Никакую. Лучше подержанную, но европейскую иномарку!»

ряды кнопок, а вот указатели поворотников чересчур яркие, слепят.

На ходу КАМАЗ намного динамичнее МАЗа (еще бы, при 400 «лошадях»!), двигатель очень эластичный (значит, переключаться можно реже). Правда, КАМАЗ — страшный «свистун»: у него сильно свистит турбина, а из-под чехла рычага КПП (мы не крепили чехол винтами, боясь повторения проблем с приводом) идет жар от мотора.

Подвеска — самая мягкая среди всех, но входить в повороты страшновато: машина начинает «уплывать». На прямой груженый КАМАЗ без труда разгонялся до сотни, однако при этом пару раз загорались указатели «Check engine» и аварийного давления масла. Притом что уровень масла был в норме! Это нормально?

Интерьер «китайца» добротнее, чем у КАМАЗа, — почти MAN прошлого поколения, только сделанный в Китае. Руль (тоже как у МАНа, с местами под клавиши на нем) обтянут кожзаменителем, сиденья, как и у КАМАЗа, — немецкие лицензионные, только не Grammer, а ISRI. Правда, ремень тут не встроен в спинку, как у КАМАЗа, зато его и не прикусывало: на «китайце», единственном из четверки, можно было ехать пристегнутым.

А за сиденьями — спальная полка: правда, узенькая, 45 см, и со смешными рюшечками на покрывале, зато с очень удобно поднимающимся изголовьем. Кстати, почти такую же систему поднятия изголовья Mercedes только что применил на новейшем тягаче Actros: неужели подсмотрели у китайцев?

На передней панели — не только магнитола, но даже управление климат-контролем. Конечно, они сделаны по-китайски: звук плохой, магнитола ночью слепит синим, и даже если она выключена, эта подсветка не гаснет. Климат-контроль «глючит»: выставляешь вручную, скажем, 22°С, а он начинает жарить! И прикуриватель удивил. Нагревшись, он... Выстрелил прямо на моторный тоннель. Так и до пожара недалеко.

На ходу «китаец» не такой динамичный, как КАМАЗ (двигатель слабее, и подвеска явно жестче), но гармоничнее: педали не жесткие, в поворотах машина не «валится» и на высокой скорости не

Так выглядят углы дверей «китайца»...

МАЗа...

...и КАМАЗа. Горе горькое!

Паспортные данные

Автомобили	452831	МАЗ-5516А5-371	КАМАЗ-6520-26014-63	Shacman SX3255DR384
Производитель самосвала	МАЗ/Автомастер	МАЗ	КАМАЗ	Shaanxi
Объем платформы, куб.м	16	16	16	19,3
Грузоподъемность, кг	20000	20000	20000	нет данных
Снаряженная масса*, кг	13500	13000	12950	14315
Полная масса*, кг	32950	33000	33100	25000
Двигатель	ЯМЗ-6582.10	ЯМЗ-6582.10	КАМАЗ-740.63-400	Shaanxi WP10.336N
Макс. мощность, л. с./об/мин	330/1900	330/1900	400/1900	336/2200
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	1274/1100—1300	1274/1100—1300	1764/1300	1500/1200—1600
Коробка передач	ЯМЗ-2831	ЯМЗ-2381	ZF-16S151	Shaanxi 12JS160TA
Шины	12.00R20	12.00R20	12.00R20	12.00R20

* По паспорту технического средства

Результаты измерений Авторевю

ПОДЪЕМ КУЗОВА					
Время, с	подъем	63	42,3	38,8	30,1
при 1000 об/мин	опускание	29	43,6	30,1	10,5
ПОДЪЕМ КАБИНЫ					
Число качков рычагом	подъем	58	58	66	82
	опускание	70	70	50	55
ВЕСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ					
Снаряженная масса, кг		13580	13320	12620	14080
Распределение	на переднюю ось	5380	5270	5050	5620
	на заднюю тележку	8200	8050	7570	8460
Масса во время испытаний, кг		30150	30020	30300	30250
Распределение	на переднюю ось	6750	8520	7750	8440
	на заднюю тележку	23400	21490	22550	21810
Масса с перегрузом («по борта»)		—	43900	—	54470
Распределение	на переднюю ось	—	8630	—	10790
	на заднюю тележку	—	35270	—	43680
ЭКОНОМИЧНОСТЬ					
Средний расход топлива, л/100 км			53,2	54,8	40,0
При средней скорости, км/ч			54,0	53,9	54,0
ДИНАМИКА					
Максимальная скорость, км/ч		—	75,9	—	92,8
Разгон с места, с	на дистанции 400 м	—	42,2	—	42,6
	1000 м	—	74,5	—	74,5
ТОЧНОСТЬ ПОКАЗАНИЙ СПИДОМЕТРА					
Скорость при показании спидометра, км/ч	40	—	39,6	—	38,5
	50	—	49,7	—	46,7
	60	—	58,2	—	56,5
	70	—	68,6	—	65,4
	80	—	—	—	74,4
	90	—	—	—	83,1
	100	—	—	—	92,8

* Для автомобилей полной массой 30 т. МАЗ-Автомастер выбыл из испытаний до начала всех измерений, КАМАЗ — до начала измерений динамики

напрягает. Вечерняя подсветка кабины хотя и не ослепительная, но вполне «легковая», а дальний свет ярче, чем камазовский, не говоря уже о МАЗах с подслеповатыми и косо стоящими фарами.

Высота балки переднего моста «китайца» от дороги — 29 см, поддона двигателя — 45 см

У МАЗа балка переднего моста расположена в 28 см от асфальта, поддон двигателя — в 46 см

Радиаторы КАМАЗа расположены очень низко! Хотя и закрыты защитой: от нее до асфальта — 28,5 см

По полной

Под конец мы решили подвергнуть оставшиеся в живых самосвалы еще одной проверке. Значит, продавцы «китайца» разрешают грузить в кузов хоть 30 тонн? Отлично! Мы опять поехали в песчаный карьер и попросили водителя погрузчика: «Насыпай, сколько влезет». Понятно, что перегрузим машины, но на сколько?

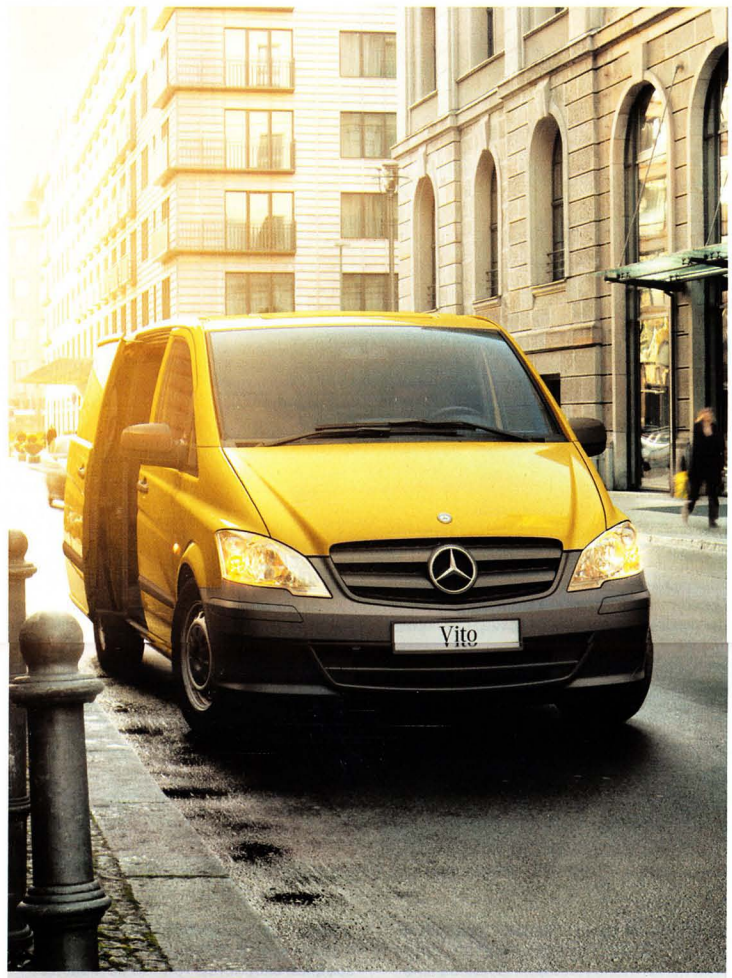
Ведь «самосвальщики» зачастую так и поступают — грузят, пока с бортов сыпаться не начинает. В МАЗ в придачу к уже насыпанным четырем ковшам влезло еще столько же (8 ковшей — это 18,4 кубометра), а в Shacman — все семь (11 ковшей — 25,3 «куба») Ой, мамочки...

Благо до весовой ехать недалеко, мы черепашьим шагом двинулись туда. Первым взвесили МАЗ: он, полностью груженый, весил почти 44 тонны. Неслабо. А когда весовщица взвесила «китайца» по осям и подсчитала сумму, то запричитала: «Вам здесь взвешиваться вообще нельзя! У меня весы рассчитаны максимум на 50 тонн!» Сколько же тогда у нас? Только не падайте: 54 с половиной тонны. А сколько весит груженый под завязку четырехосный «китаец»? Представить страшно.

Но ведь так грузят. И ездят. А потом удивляются, почему асфальт разбит, «китайцы» постоянно ломаются и с ними происходит столько тяжелых аварий. Вина — обоюдная: и китайцев, которые делают переразмеренные кузова, и наших строителей, которым прибыль важнее безопасности.

Делаем выводы

Еще до перегруза мы долили баки «по полной» (у КАМАЗа, ставшего недвижимостью, это пришлось делать из канистр), подсчитали расход топлива — и



Новый Vito

В наличии в «Мерседес-Бенц РУС» на специальных условиях

Каким должен быть автомобиль, решающий повседневные задачи транспортировки? Экономичным, надежным, комфортным и безопасным – таким, как новый Mercedes-Benz Vito.

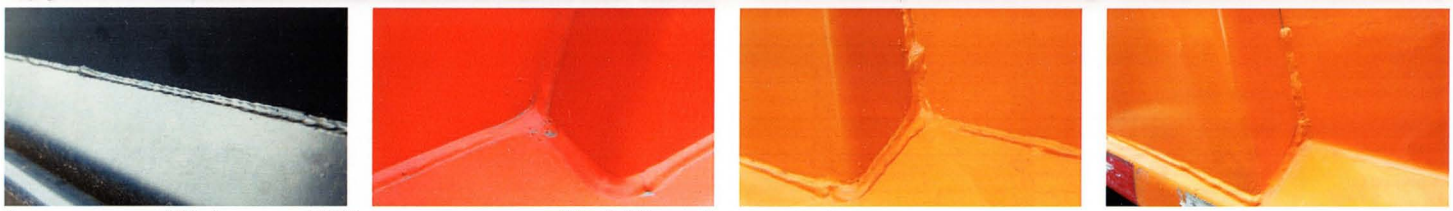
125! лет изобретению автомобиля

Mercedes-Benz

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ РУС» 85 км МКАД,
тел. (495) 663-6600, www.sales.mercedes-benz.ru

Реклама

Прямоугольные кузова — классические: у них больше объем при меньших габаритах, ниже центр тяжести и их легче оборудовать подогревом выхлопными газами. Но считается, что к кузовам типа «полутруба» (крайний слева) меньше примерзает порода — и они будут актуальны при наступлении норм Euro 4, где выхлоп «холоднее»



Слева направо: кузова МАЗа-Автомастер и КАМАЗа сварены лучше остальных, МАЗа-5516А5 и «китайца» — очень грубо

не поверили своим глазам. Проверили: нет, все точно, тем более что наш главный испытатель Геннадий Борисов много лет занимался топливной экономичностью в отделе дорожных испытаний ЗИЛа.

Итак, при одинаковой полной массе и движении по асфальту с одинаковой средней скоростью КАМАЗ расходовал 54,8 л/100 км, МАЗ — 53,2 л/100 км, а «китаец» — всего 40 л/100 км.

Мы не знаем, как поведут себя машины в дальнейшей эксплуатации. Но на данных испытаниях — чистая победа «китайца». И полный провал для МАЗа и КАМАЗа. Невероятно грустно, но факт: из всей четверки Shacman больше всего похож на нормальную машину и почти (если не считать крышки топливного бака) не сломался. Конечно, и его трудно назвать хорошим самосвалом — при «косяках» с качеством, переразмеренном кузове, крохотном интервале смены масла «на плохих дорогах», отвратительном включении передач и невозможности подкачать внутрение шины, не сняв наружные. К тому же поставку китайских самосвалов — своим ходом из Китая, через третьи руки, при остутствии серьезных представительств — трудно назвать цивилизованной.

Но то же самое можно сказать про дилерский сервис МАЗа и КАМАЗа, который передает машины покупателям в подобном состоянии!

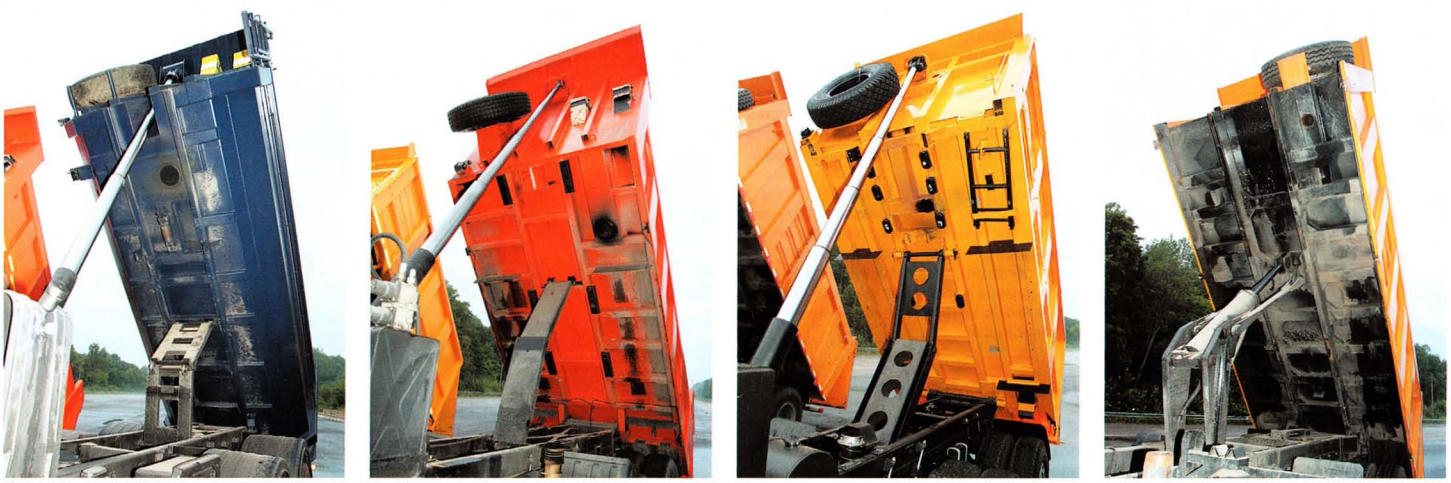
Сам МАЗ-5516 откровенно устарел: его надо срочно снимать с производства, оставив на конвейере более современный МАЗ-6501, причем с импортной коробкой передач: ярославская вместе со сцеплением не выдерживает никакой критики. Со сборкой тоже беда: как говорят представители Русбизнесавто, «сделано руками пэтэушников».

А КАМАЗ-6520... Пять лет назад, познакомившись с капотным КАМАЗом (он так и не пошел в серию из-за сырой конструкции и отвратительного исполнения), мы написали: «Нам не просто обидно, а невыносимо стыдно за родной КАМАЗ». Повторяем то же и сейчас. Так делать грузовики нельзя! Что толку в рестайлинге, впрыске common rail и лицензионных компонентах, когда новую машину мы чинили два дня, а на третий она умерла совсем от другого?

При этом КАМАЗ — самый дорогой из четверки (2 млн 570 тысяч рублей). Гарантия на него — год или 75 тысяч километров. Спрос на модель отличный, но дилеры сетуют, что после летнего отпуска, в который уходил завод, самосвалов КАМАЗ-6520 практически не осталось в продаже. А в сентябре завод начинает выполнять военный заказ — и в связи с этим ожидается сильный дефицит.

Зато ликвидирован дефицит МАЗов: за лето минский завод «раскочегарился», выпуская 75—80 машин в день. Поэтому МАЗ слегка подешевел: если вариант с челнинским кузовом стоит, как и прежде, 2 млн 300 рублей, то с минским — 2 млн 240 тысяч рублей. Гарантия на МАЗы — год или 30 тысяч км.

Трехосный Shacman стоит 2 млн 450 тысяч рублей, гарантия — полтора года или 65 тысяч км.



Слева направо: МАЗ-Автомастер, КАМАЗ, МАЗ-5516А5 и Shacman. Хорошо видно, что конструкция кузовов различается, причем у «китайца» необычно расположен гидроцилиндр подъема