

Мини-погрузчик Heman 175C

Дебютант из Копривнице

ТЕКСТ **Л. Малютин**, фото автора

Недавно довелось посетить Липецкую область, а точнее, селение с поэтическим названием Задонск, где я познакомился с мини-погрузчиком Heman 175C чешского происхождения. Близкое знакомство вдвойне интересно, потому как Heman – машина редкая в наших широтах, его ввозили буквально единицами. В Задонске обосновалась компания ООО «Агросистемы», новый и эксклюзивный дилер фирмы Vectra Engineering A.S. на территории РФ. Она-то и завезла первую, пробную партию погрузчиков.

Внешность погрузчика с бортовым поворотом Heman оставляет приятное впечатление: дизайн удачный. Видно, что дизайнеры постарались отойти от кубического утилитаризма, особенно характерного для погрузчиков этого класса грузоподъемности, и по мере сил облагородить свое творение. Скругленные обводы балок стрелы, их опор и основной детали – кабины, а также двухцветная окраска в серый и теплый кофейный цвета создают впечатление легкости и удобства. Наиболее яркая и оригинальная деталь – цилиндрическая в поперечном сечении кабина с выгнутой дверью.

По своей «классической» компоновке Heman типичный «клон Bobcat». Рабочее оборудование представляет собой двухбалочную стрелу с радиальной схемой подъема. При подъеме положение ковша надо подрегулировать вручную, автоматика на этот случай не предусмотрена. Оголовок стрелы оснащен рычажными запорами для смены навесок. Гидроцилиндры размещены обычным для погрузчиков этого типоразмера образом – гидроцилиндры ковша снаружи, поверх поперечины стрелы. Рукава высокого давления к ним проложены не совсем обычно. От опоры стрелы металлические ру-



С поднятой стрелой

Фары под козырьком кабины



кава проходят под стрелой, огибают снизу поперечину и уже гибкими рукавами в оплетке, разветвляясь, поднимаются вверх к поршневой и штоковой поло-

стям. Очевидно, что при плотной компоновке, когда поперечина стрелы почти вплотную прилегает к корпусу машины, как-то иначе рукава не протянешь. Вероятность повреждения рукавов ничтожно мала, значительно ниже, чем, скажем, у МКСМ, и возможна только при ошибке или халатности оператора. Зато ремонтпригодность таких «обнаженных» рукавов лучше, чем у погрузчика Doosan с его РВД, упакованными внутрь стрелы. Что действительно насторожило, так это выглядывающие из-за поперечины разъемы для гидромеханических навесок. Здесь же обращает на себя внимание табличка с заводским номером машины. Куда лучше она бы смотрелась в кабине, а не снаружи на корпусе, тем более возле ковша. Оторвется или затрется. Создатели МКСМ, например, догадались поместить та-





Подъем кабины с помощью насоса



Чрево погрузчика



Разъемы для подключения гидромеханических навесок



Фара с указателем поворота и зеркало заднего вида



Погрузчик с поднятой кабиной

бличку хотя и снаружи, но высоко – на опоре стрелы.

Сзади погрузчик также выглядит неплохо, аккуратно и пропорционально. Короткий задний свес и угол съезда 26° позволят не беспокоиться при съезде с пандуса. На корме не предусмотрено место для установки государственного регистрационного номера. Тут торопиться не надо, как завещал товарищ Саахов, потому как номер не должен загородить оператору обзор назад. Можно повесить номер на дверцу моторного отсека, как поступила конкурирующая фирма с Locust 752, или над задним окном кабины. Не помешал бы и сигнальный маячок на кабине.

Массивная дверца моторного отсека запирается за засов, в котором дальновидно предусмотрено отверстие для навесного замка. За дверцей обнаружили крупный радиатор с расширительным бачком, включатель «массы», заливные горловины топливного бака и бака гидросистемы, масляный щуп и такое интересное устройство, как ручной гидравлический насос подъема кабины. Радиатор разделен на две неравные части – системы охлаждения двигателя и гидросистемы. Заливные горловины снабжены автомобильными замками, хотя они

могут никогда и не пригодиться. Горловины обозначены наклейками «Diesel» и «Hydraulic oil». Было бы надежнее, если бы эти надписи или обозначающие их символы выбили на корпусе погрузчика, там никогда бы не затерлись или не отклеились. Больше ничего интересного за дверцей не обнаруживается, так как радиатор все загораживает, однако можно разглядеть, что за ним есть свободное пространство, куда можно было бы спрятать глушитель. Глушитель выведен вверх а'la трактор «Беларус», и уровень шума от погрузчика выше, чем у ближайших конкурентов, что подтверждают операторы, успевшие обкатать чешский Heman.

Насос подъема кабины действительно интересная штука и встретила впервые. Кабина поднимается приложением минимальных усилий. Впрочем, «зев» получается не очень широкий, а внутренности погрузчика упакованы плотно. Компоновка традиционная – продольно расположенный двигатель агрегатирован с тандемным регулируемым аксиально-поршневым гидронасосом, который приводит гидромоторы передних колес, и насосом рабочего оборудования. На задние колеса крутящий момент передается через зубчатую переда-

Техническая характеристика погрузчика Heman 175C

Номинальная грузоподъемность, кг	750
Вместимость ковша, м ³	0,46
Высота выгрузки, мм	2275
Мощность, кВт	45
Время полного подъема стрелы, с	3,5
Радиус поворота (с ковшом), м	1,93
Дорожный просвет, мм	210
Угол съезда, град	26
Скорость, км/ч	12
Топливный бак, л	62
Габаритные размеры (с ковшом), мм	3169×1650××2080
Эксплуатационная масса, кг	2776

чу. Двигатель – 4-цилиндровый атмосферный дизель Cummins V3.3 объемом 3,261 л, дефорсированный до 60 л.с. (45 кВт) и выпущенный в декабре 2007 г. в Японии. Двигатель соответствует нормам Tier 2, а значит, не очень капризен.

Положительные качества:

- дизайн
- качество сборки
- уютная кабина
- хороший обзор
- зеркала заднего вида
- система освещения
- гидравлический подъемник кабины

Недостатки:

- шумный
- обращение с дугой безопасности требует привыкания
- «косметические» недочеты, которые ООО «Агросистемы» обещало устранить в ближайшее время

«Одноклассники»

Locust 752. Это первая модель линейки словацкой компании WAY Industry, производство которой начали в 2000 г., у нее много схожего с Heman 175. Погрузчик г/п 750 кг оснащен 4-цилиндровым двигателем Yanmar 4TNV 98 ENWI мощностью 44 кВт. Гидроаппаратура – насосный блок и гидромоторы – от Bosch Rexroth. У Locust 752, как и у Heman, зубчатая бортовая передача. Рабочее оборудование также с радиальной кинематикой и выравниванием ковша в процессе подъема вручную, но в отличие от Heman управление джойстиком. Эксплуатационная масса погрузчика – 2940 кг.



МКСМ-800. Самый распространенный на территории РФ погрузчик с бортовым поворотом. С 1991 г. его выпускает ОАО «Курганмашзавод» по лицензии словацкой фирмы Detva. Паспортная грузоподъемность погрузчика – 800 кг, что не сильно отличается от нашего «главного героя». Сегодня выпускают две модификации – МКСМ-800Н с 3-цилиндровым двигателем Hatz 3M41 мощностью 38,9 кВт с воздушным охлаждением и МКСМ-800К с 3-цилиндровым двигателем Cummins A2300 мощностью 32,8 кВт с жидкостным охлаждением. Раньше, пока не прекратились поставки, устанавливали чешские двигатели Zetor. Рабочее оборудование, разумеется, с радиальной схемой подъема. Гидросистема построена на аппаратуре отечественного производства. Эксплуатационная масса погрузчика – 2800 кг, цена на погрузчик уже перевалила за 1 млн руб.



Doosan 440 Plus. Корейский минитанк при массе 2782 кг и мощности двигателя Cummins в 48 кВт демонстрирует грузоподъемность 895 кг, большую, чем у прямых конкурентов при той же массе. Кроме того, рабочее оборудование с вертикальной кинематикой, т. е. при подъеме ковш описывает дугу большого радиуса, близкую к вертикальной линии. Других преимуществ эта схема не дает. Рукава высокого давления рабочего оборудования хорошо замаскированы. Кабина выполнена в лучших традициях танкостроения с лазом сложной геометрической формы. Цена погрузчика на 10% выше, чем МКСМ-800.



Вернув кабину на место, приступаем к осмотру кабины. Вход через выгнутую дверь достаточно свободный, есть поручни, вход не ограничивают никакие устройства и фигурные выступы. В кабине хватает места, чтобы развернуться, и с МКСМ даже сравнивать не хочется. Кабина просторная для погрузчика такого размера, приборы и индикаторы в оригинальных ступенчатых панелях подняты под потолок, а рычаги придвинуты к креслу. Само кресло перемещается в продольном направлении, позволяя регулировать зазор между дугой и окружностью талии. Приятно также, что колени не прижимаются к холодному железу.

Управление движением рычагами и рабочим оборудованием педалями выполнено по обычной схеме. Рычаги и педали ходят мягко, без люфта, реакция машины предсказуема и пропорциональна. Комплектации с джойстиковым управлением завод-производитель не предусматривает. Спор о том, что удобнее – рычаги или джойстики, не имеет смысла. Это дело привычки. Но все идет к тому, что джойстики постепенно вытеснят рычаги.

Что необычно в Heman, так это дуга безопасности. Мало того, что каждый производитель изобретает свою форму этого аксессуара, полагая, наверное, что это самая яркая, выделяющаяся среди конкурентов деталь, так Vectra еще и придала ему дополнительные свойства. Чтобы начать движение, надо дугу опустить, а чтобы оперировать рабочим оборудованием, надо



С открытой дверцей моторного отсека



Свободный вход в кабину

еще и как следует нажимать на нее, иначе гидравлика блокируется. Таким образом, для работы на погрузчике требуется навык постоянного давления на дугу, так как веса рук, по крайней мере на новом погрузчике, недостаточно.



Кабина достаточно просторная



Правая приборная панель



Левая приборная панель

Выгнутая, полностью остекленная дверь дает хороший обзор вперед. Приливы для ручки и стеклоочистителя сделаны аккуратно и обзору не мешают. В верхнем положении ковш можно разглядеть через стекло в крыше и решетку козырька. Обзор через заднее стекло на редкость хорош. При движении назад еще помогут наружные зеркала заднего вида. Форточки на боковых окнах открываются изнутри.

Погрузчик получил развитую систему освещения и сигнализации. Спереди – совмещенные с указателями фары на крыльях колес и пара фар под козырьком. Сзади – фонари световой сигнализации, которые чуть-чуть выглядывают за габарит корпуса, и пара фонарей заднего хода. При движении назад включается звуковой сигнал, похожий на звук при проскальзывании ремня генератора.

Погрузчик оснащен системой отопления с регулировкой скорости вентилятора. Дверь хорошо подогнана и изолирована. Тщательный осмотр кабины не выявил вентиляционных и технологических отверстий, щелей в стенках и под потолком, так что трудиться над дополнительной теплоизоляцией не придется.

Погрузчик Heman 175C выглядит многообещающе. Хорошее качество сборки, интересный дизайн, удобная кабина, а также некоторые индивидуальные особенности, такие как гидравлический подъемник кабины, наверняка привлекут внимание потенциальных покупателей. Разумная ценовая политика и выбор насосов помогли бы успешному старту продаж. Поставщик – ООО «Агросистемы» – уже озвучил очень интересную цену на стандартную комплектацию Heman 175C: 1,1 млн. руб., а также предложение для заинтересованных лиц по партнерству в реализации погрузчиков Heman, запасных частей и организации сервиса на территории Российской Федерации.

Vectra Engineering A.S. входит в международную группу машиностроительных компаний Vectra. Штаб-квартира Vectra Engineering размещена в Хуквалдах (Моравия, Республика Чехия). Группа Vectra занимается разработкой и производством вертолетов, грузовиков, в том числе самосвалов, цистерн, автокранов и шасси, а также экскаваторов, мини-погрузчиков, компонентов. Штаб-квартира группы базируется в Великобритании. Производство размещено на восьми заводах в Индии, Великобритании, Чехии и Словакии. Vectra Group – крупнейший акционер Tatra A.S. с заводом в Копривнице (Чехия). Совместное предприятие Kamaz-Vectra Motors, Ltd в Бангалоре (Индия) собирает грузовики КамАЗ для индийского рынка. Terex Vectra Equipment Limited, совместное предприятие с корпорацией Terex, выпускает для индийского рынка экскаваторы-погрузчики TX 760 и мини-погрузчики Heman 175.

Vectra Group, воодушевленная успешными продажами погрузчика Heman 175 в Индии, в том числе индийской армии, приняла решение создать компанию по производству этого погрузчика в Копривнице с целью продвижения его на европейский рынок. Пока строили завод в Копривнице, Vectra Engineering начала сборку погрузчиков в Прибре. Первый погрузчик Heman 175 г/п 750 кг сошел со сборочного конвейера в сентябре 2008 г. В 2009-м собрали 500 погрузчиков, на 2011 г. запланирован выпуск 2000 погрузчиков. В дальнейших планах компании выпуск моделей г/п 900 и 1100 кг.



Горловина бака гидросистемы и масляный щуп



Горловина топливного бака



Heman 175C

www.mini-loader.ru
(495) 989 70 39