

Л. Малютин

Полку погрузчиков с бортовым поворотом прибыло. В конце августа на площадку московского дистрибьютора поступила пробная партия японских погрузчиков TCM. Российский потребитель уже знаком с техникой TCM Corporation, поставляющей в Россию вилочные погрузчики и погрузчики с бортовым поворотом, и теперь на его суд представлено последнее поколение – «седьмая» серия [мини погрузчиков](#) с бортовым поворотом, включающая шесть моделей грузоподъемностью от 270 до 710 кг.



При разработке серии «7» конструкторы Страны восходящего солнца основное внимание уделили надежности, прочности машины, ее «неубиваемости». Погрузчики не нашпигованы электроникой, ее вообще трудно обнаружить. Максимальное применение нашли системы управления с механическими, «железными» связями, в которых попросту нечему ломаться. Может быть, это несколько негативно сказывается на комфортности управления, но в тяжелых условиях, где-нибудь на Севере (да и не только там), где сложно с поставками запчастей и сервисом, а от машины требуют практически стопроцентной технической готовности, надежность превыше всего, как, впрочем, и простота конструкции.

В этом мы убедились, познакомившись поближе с почти «топовой» моделью этого ряда – TCM SSL 707 грузоподъемностью 630 кг. Мощнее ее только более тяжелый (на 140 кг) SSL 709 грузоподъемностью 700 кг с такими же шасси и двигателем рабочим объемом 2,4 л и модификация SSL 709V с двигателем 3,3 л, поднимающая 710 кг.

Уже издалека трудно не заметить SSL 707 – ярко-красный, с белыми мазками, повторяющими округлую форму стоек погрузочной стрелы, погрузчик напоминает раскрашенного индейца на тропе войны. Ковш поднимает двухбалочная погрузочная стрела по традиционной радиальной схеме (треугольная система рычагов), главное достоинство и отличие которой от вертикальной схемы подъема (параллелограммная система рычагов) – это простота конструкции. Меньше движущихся частей – меньше поводов для отказов и поломок. Кроме того, радиальная схема предлагает больший вылет на средних высотах, чем вертикальная. Жесткость конструкции обеспечивает передняя поперечина, служащая одновременно ступенькой для входа в кабину. На оконечности стрелы – механизм быстрой смены навесного оборудования. Сверху ковш зацепляют за планку, а снизу фиксируют вертикальными штырями, выдвигаемыми двумя рычагами. Визуальное сравнение ковшей TCM и Bobcat выявило некоторую разницу, и тезис об их полной совместимости мы подтвердить не можем.



Доступ к точкам ежедневного обслуживания

Навесное оборудование для погрузчиков TCM будут поставлять из Японии. Экономические выкладки показали, что это выгодней, чем организовывать производство на месте, да и спокойнее за качество. А выбор обещает быть большим: ковши различной конструкции и назначения, вилы, захваты, гидромолоты, щетки, фрезы и т. д.



Кабина

Доступ в кабину как положено – спереди через невысокую распашную дверь, фиксируемую механическим стопором. На ковш приварена рифленая ступенька; поперечина стрелы и порог кабины оклеены наждачной бумагой, что зимой будет вселять уверенность в завтрашнем дне – меньше шансов поскользнуться на обледенелом металле. Интерьер прост и утилитарен, но все сделано аккуратно и добротнo – на века. Литое сиденье с хорошей боковой поддержкой регулируется только в продольном направлении, более комфортное, с регулировкой спинки, поставляют в комплектации Deluxe.

Обзор впереди и по бокам неплох, но для заднего хода необходим хороший глазомер. В «маникюрное» зеркало внутри кабины мало что увидишь через небольшое, высокое заднее окно, а штатных боковых зеркал заднего вида не предусмотрено. Но когда этот материал уже верстался, московский дистрибьютор сообщил, что вдобавок к обещанной дополнительной задней фаре он обещает установить полноценные зеркала.

Оригинально решена система отопления. Отопитель размещен в моторном отсеке и нагнетает теплый воздух в кабину прямо через педальный отсек. Никаких шлангов и диффузоров – все железно. В бортах нет никаких дыр якобы для вентиляции, и хотя кабина не утеплена, но производитель заверяет, что система отопления вполне эффективна до -35°C . Если ожидаются сильные морозы, то кабину можно оклеить изоляционными материалами, которые легко найти в магазине автозапчастей.

Управление погрузчиком решено в традиционной манере. За направление и скорость движения отвечают рычаги, за манипуляции ковшом – педали. Гидравлическая система подруливания ковша, чтобы при подъеме-опускании он сохранял заданное положение, – автоматическая и включена в базовую комплектацию. Переключатели поворотов и звуковой сигнал выведены на рычаги, обороты двигателя регулируют рычажком. Погрузчики оснащены дисковыми тормозами на гидромоторах хода. Тормоза механически связаны с педалью справа от блока рабочих педалей.



Педальный узел

Для включения стояночного тормоза ее выжимают и фиксируют стопором. Линия для подключения гидрофицированного оборудования выведена на поперечину стрелы, а управляют им педалью, расположенной между основными рабочими педалями. Ее легко узнать – она оклеена наждачной бумагой. Информацию о температуре двигателя, уровне топлива и отработанных машино-часах можно прочесть на небольшой приборной панели справа над дверным проемом. С противоположной стороны – панель выключателей внешнего освещения и стеклоочистителя. Омыватель ветрового стекла обнаружен не был. Штатные световые приборы включают две передние фары, указатели поворотов с обеих сторон и стоп-сигналы. Как уже сказано, российский дистрибьютор обещал устанавливать дополнительную заднюю фару под кронштейн маячка.

Предусмотрены меры безопасности. Движение нельзя начать, не опустив предохранительные штанги – они блокируют рычаги и педали, причем опять же механически.



Моторный отсек

Продуман и легкий доступ к точкам обслуживания. За задними дверцами находятся масляный щуп, расширительный бачок, воздушный и топливный фильтры, аккумуляторная батарея и радиаторы. Моторное масло сливают по трубопроводу. Проем под радиатором достаточен для того, чтобы без проблем поменять масляный фильтр. Заливная горловина и щуп гидробака находятся по левому борту, топливный бак – по правому. Заливная горловина системы смазки двигателя на тестируемом погрузчике находилась с противоположной стороны, и чтобы до нее добраться, пришлось поднять кабину. Эта особенность зависит от конкретной модели двигателя.

Отвернув в кабине две стопорные гайки и поднатужившись, поднимаем кабину. В открывшемся «чреве» – продольно расположенный атмосферный дизель Kubota, приводящий насосный блок через постоянно замкнутое сухое сцепление. Насосный блок включает тандемный регулируемый аксиально-поршневой насос, от которого приводятся два гидромотора хода, и шестеренный насос рабочего оборудования. Рычаги связаны с насосами хода простыми тягами. Гидромоторы соединены с колесами отдельными маслопогружными цепными передачами. Компоновка – классика жанра.

Погрузчик TCM SSL 707 оставил впечатление «неубиваемой» машины, такого «крепкого орешка». Для потребителя, который ищет простоту, надежность и функциональность, погрузчик TCM станет хорошим решением.