



FOTON ДАЛЬНЕГО БОЯ

Новейшие магистральные тягачи Foton Auman EST A в минувшем году дважды попадали на страницы нашего журнала: сначала в репортаже с Шанхайского международного автосалона, затем в обзоре выставки «COMTRANS». И вот очередной инфоповод: под самый занавес 2017-го компания «Фотон Мотор» (российский дистрибьютор марки Foton) объявила о старте продаж этих «магистральников» в нашей стране и озвучила цены на все их комплектации. И цены эти, надо сказать, вышли весьма удивительными...

Николай МАРКОВ/Фото автора

Напомним, что Auman EST A – продукт совместного предприятия «Foton Daimler Automotive Co.», только-только поставленный на конвейер. В самом Китае эта модель представлена в нескольких вариантах исполнения с колесными формулами 4x2, 6x4 и 6x2, но к нам пока начали завозить только двухосные магистральные седельные тягачи. Что примечательно, именно в этом секторе рынка китайские автопроизводители прежде у нас были представлены лишь немногим лучше, чем совсем никак.

Понятно, что на сегодняшний день китайская техника может быть конкурентоспособной только при условии низкой цены, ибо сколь бы «навороченным»

и сколь бы качественно собранным ни был китайский грузовик, при сопоставимой цене наши покупатели всегда предпочтут взять европейского одноклассника. Значит, полноценно «играть» китайские компании пока могут только на той «поляне», которую в первую очередь занимает КАМАЗ. А раз так, то и с определением основного конкурента для новой фотонской машины двух мнений быть не может: конечно, это тягач КАМАЗ-5490 Neo с мерседесовской кабиной! Вот такое намечается на рынке необычное состязание: за «место под солнцем» будут сражаться два продукта совместных предприятий, к обоим из которых «приложил руку» Daimler...





↑ Под кабиной – дизель Cummins ISG12 в вариантах мощности 419, 450 или 473 л.с.



↑ Интерьер кабины выполнен по лекалам Mercedes-Benz Actros прошлого поколения. Но вот вместо удобного мерседесовского селектора в подлокотнике водительского кресла китайцы разместили селектор автоматизированной коробки ZF на «тумбочке» справа от сиденья, напрочь перегородив проход к «спальнику»

Итак, что же готов предложить российским перевозчикам бренд Foton? Во-первых, нужно отметить, что речь идет о действительно полноценном магистральном тягаче без скидок на происхождение: Auman EST A комплектуется здоровенной кабиной с двумя спальными полками, четырехточечной пневмоподвеской и практически ровным полом – внутренняя высота достигает 1,98 м. В подвеске заднего моста также стоят четыре пневмобаллона, а высота седла – всего 1100 мм. По дизайну экстерьера Foton можно без зазрения совести поставить в один ряд с продукцией европейской «Большой семерки». А вот «внутрянка» кабины явно выполнена по лекалам интерьера тягачей Mercedes-Benz Actros

...на сегодняшний день китайская техника может быть конкурентоспособной только при условии низкой цены, ибо сколь бы «навороченным» и сколь бы качественно собранным ни был китайский грузовик, при сопоставимой цене наши покупатели всегда предпочтут взять европейского одноклассника

прошлого поколения, а потому также оставляет очень добротное впечатление: и по стилистике, и по эргономическим показателям, и по набору оборудования. Весьма понравилось, например, стилистическое решение с использованием ярких оранжевых оттенков в отделке дверных карт, руля и сидений: это здорово оживляет интерьер! Главное только, чтобы эта «красота» на руле и сиденьях отличалась должной износостойкостью и не истерлась за сотню-другую тысяч километров.



↑ На недостаток вещевых отсеков в кабине Фотона пожаловаться нельзя



↑ Щиток приборов удобен и лаконичен: шесть стрелочных указателей и монохромный дисплей

Что касается силового агрегата, то здесь фотоновцы сделали ставку на сочетание 11,8-литрового дизеля Cummins ISG12 с коробками передач ZF, как механической, так и автоматизированной. Причем в последнем случае речь идет о новейшей 12-ступенчатой адаптивной коробке TraXon, которая только-только появилась, например, на тягачах DAF. Предусматривается три градации мощности: 419, 450 и 473 л.с. Для сравнения: на тягачи КАМАЗ-5490 устанавливаются мерседесовские дизели OM 457 LA с отдачей в 401 и 428 л.с. и аналогичные 16-ступенчатые механические коробки ZF, но вот автоматизированные коробки – только предыдущего поколения ZF AS-Tronic. К слову, на домашнем рынке для Foton Auman EST A основным мотором является... тот же мерседесовский OM 457 LA! Его производство уже налажено в самом Китае. Но похоже, что немцы попросту не разрешили фотонцам экспортировать машины с такими двигателями...

И кабина, и задний мост подвешены на четырех пневмобаллонах



Баки Фотона вмещают 840 л солярки и 65 л мочевины



Осмотрев другие узлы и агрегаты китайского тягача, компоненты с европейскими именами я встретил еще неоднократно: на осушителе в тормозной системе рядом с иероглифами соседствует логотип Knorr-Bremse, на амортизаторах – Sachs, на турбоагнетателе – Holset, а на седельно-сцепном устройстве прикреплена заводская табличка Jost (причем оригинальная, немецкая!). В рекламном буклете же упоминается еще как минимум наличие в тягаче компонентов от Wabco и Continental. Пробежавшись глазами по перечню оснащения, можно отметить, что система стабилизации, круиз-контроль, кондиционер, холодильник, электроподъемник кабины, пневмо-

подвеска водительского сиденья и принудительная блокировка дифференциала уже учтены в базовой комплектации. А вот на что можно посотовать, так это на скромный запас топлива: Foton позволяет взять на борт всего 840 литров в двух баках, что в наших условиях порой может оказаться недостаточным. КАМАЗ же в случае заказа второго бака позволяет увезти с собой 1100 литров солярки.

Ну и самое главное: стартовую цену на Auman EST A фотоновцы приняли равной всего 4,76 млн. руб. – это, разумеется, за тягач с наименее мощным (419-сильным) двигателем и механической трансмиссией. Топовый же вариант с 473-сильным мотором и автоматизированной ко-

робкой стоит 5,06 млн. Что касается гарантии, то она заявлена равной трем годам без ограничения пробега при межсервисном интервале на уровне 75 тысяч км. Для сравнения: цены на КАМАЗы с высокой кабиной на пневмоподвеске и интардером доходят до 4,7 млн., при том что их комплектация все равно оказывается более скромной, чем у китайского тягача. Таким образом, можно констатировать, что планы Foton Motor всерьез закрепиться на российском рынке «магистральников» не лишены оснований. Открытым же остается лишь один вопрос: как проявят себя новые китайские тягачи в плане надежности? Но ответ на него может дать только время. ■



← На многих компонентах тягача можно встретить эмблемы или названия европейских брендов: например, логотип Knorr-Bremse на осушителе в пневмосистеме или фабричную табличку Jost на седельно-сцепном устройстве

→ Передний бампер разделен сразу на несколько отдельных элементов, что здорово облегчает ремонтпригодность

