

Перегнуть новый тягач без полуприцепа из Москвы в Питер — приключение невеликое. Но модель на этот раз была крайне любопытной — это новый китайский Foton Auman EST A с кабиной «как у мерседесовского Актроса» и компонентами из Европы. Почти «европеец» или пока еще нет?

Все началось со звонка от представителя компании Foton: «Нам надо доставить тягач из Москвы на конференцию в Санкт-Петербург. Хотели бы пригласить тебя в роли водителя. Поедешь?»

Такой Foton я уже видел на прошлогодней выставке Комтранс в Москве: на ней стояли три машины разных марок, но с очень схожими внешне кабинами! Это мерседесовский флагман Actros MP4 (его вскоре наконец-то начнут продавать и у нас — после семи лет ожидания двигателя Евро-5), перспективный КАМАЗ К5 с аналогичной кабиной (ее немцы предоставили официально, и в Челнах строится завод по выпуску таких кабин) и похожий на них Foton Auman EXT A.



В 2006 году я испытал первый тягач из Китая в нашей стране JAC (слева), а в 2012-м побывал в Пекине на открытии совместного предприятия Foton-Daimler (справа)

А китайцы-то растут! Я отлично помню, как **12 лет назад** в нашу страну завезли первый китайский тягач, причем по левым документам, как бэушный. Он носил марку JAC, внешне походил на плохо скопированную Сканию, был собран исключительно из китайских компонентов с соответствующим качеством и «плавал» по дороге. Больше всего запомнилось, как посреди МКАДа на хорошей скорости у меня внезапно застряла правая нога, стоящая на педали газа, — словно попала в капкан. Оказалось, накладка педали отвалилась и закусила ботинок!



Презентация маленьких грузовиков Foton на Дмитровском автополигоне

Не лучшие впечатления оставила и презентация маленьких грузовиков Foton на Дмитровском автополигоне в 2012 году. Машины вели себя на дороге плохо, у одной постоянно приходилось прокачивать топливную систему, куда попадал воздух, у другой «кончились» тормоза...



Да и знакомство с тягачом Auman GTL совместного предприятия Foton-Daimler — сперва в Китае на открытии СП в 2012 году, а годом позже на полигоне в Германии — было неоднозначным. Оказалось, что кабина, похожая на мерседесовскую, нелегальная! Ее китайцы нелегально скопировали еще до создания СП, а немцы очутились перед выбором: либо подать в суд, либо сделать вид, что все так и было задумано. Плюс к тому — несинхронизированная коробка передач, сильные вибрации, валкая подвеска кабины.

Неудивительно, что перед нынешней поездкой я напрягся. Да еще эксперт-дальнобойщик Дмитрий Силин подлил масла в огонь: «Оно тебе надо — перегонять неизвестного «китайца»? Это же не Scania и не Volvo! А если он встанет посреди дороги?»

В общем, я взял с собой теплый комбинезон и написал знакомым эвакуаторщикам из питерского филиала «Скания Сервис»: будьте наготове! Те отшутились: мол, как бы тебя не пришлось тащить на буксире еще в Подмосковье...



Еще одна засада была связана с начальной точкой маршрута. Ведь московский автосалон Foton, который до сих пор не торговал тяжелой техникой, расположен на МКАДе, а движение больших грузовиков по нему днем запрещено. В итоге договорились, что тягач будет ждать на площадке Минского шоссе: его туда перегонят заранее. Но мы с представителем Фотона, который сопровождал меня всю дорогу, захали сперва в салон: там среди разномастных машин этой марки скучали по ступицы в снегу три тягача, завезенные еще на прошлогоднюю презентацию. Невеселое зрелище.



Однако мою машину с пробегом по одометру около 5800 км подготовили: масло, солярка, мочевина — все в норме. Даже приборчик для оплаты дорог по системе Платон на лобовое стекло прикрепили. Только ржавчина на передних ступицах выдавала, что зиму тягач провел без движения.

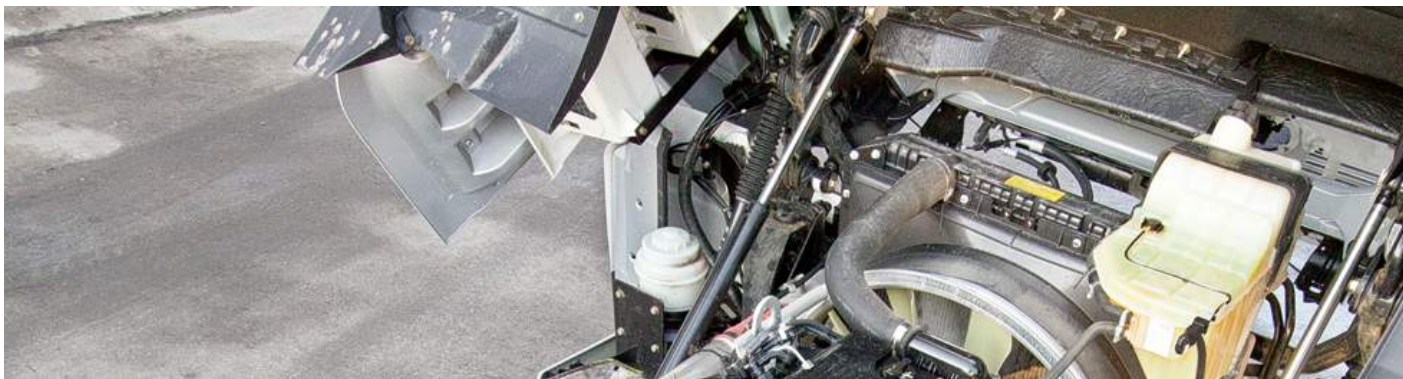


Передняя ось — с «мокрыми» ступицами. Жаль, за зиму они поржавели... И нагрузка на этот мост всего 6,5 т

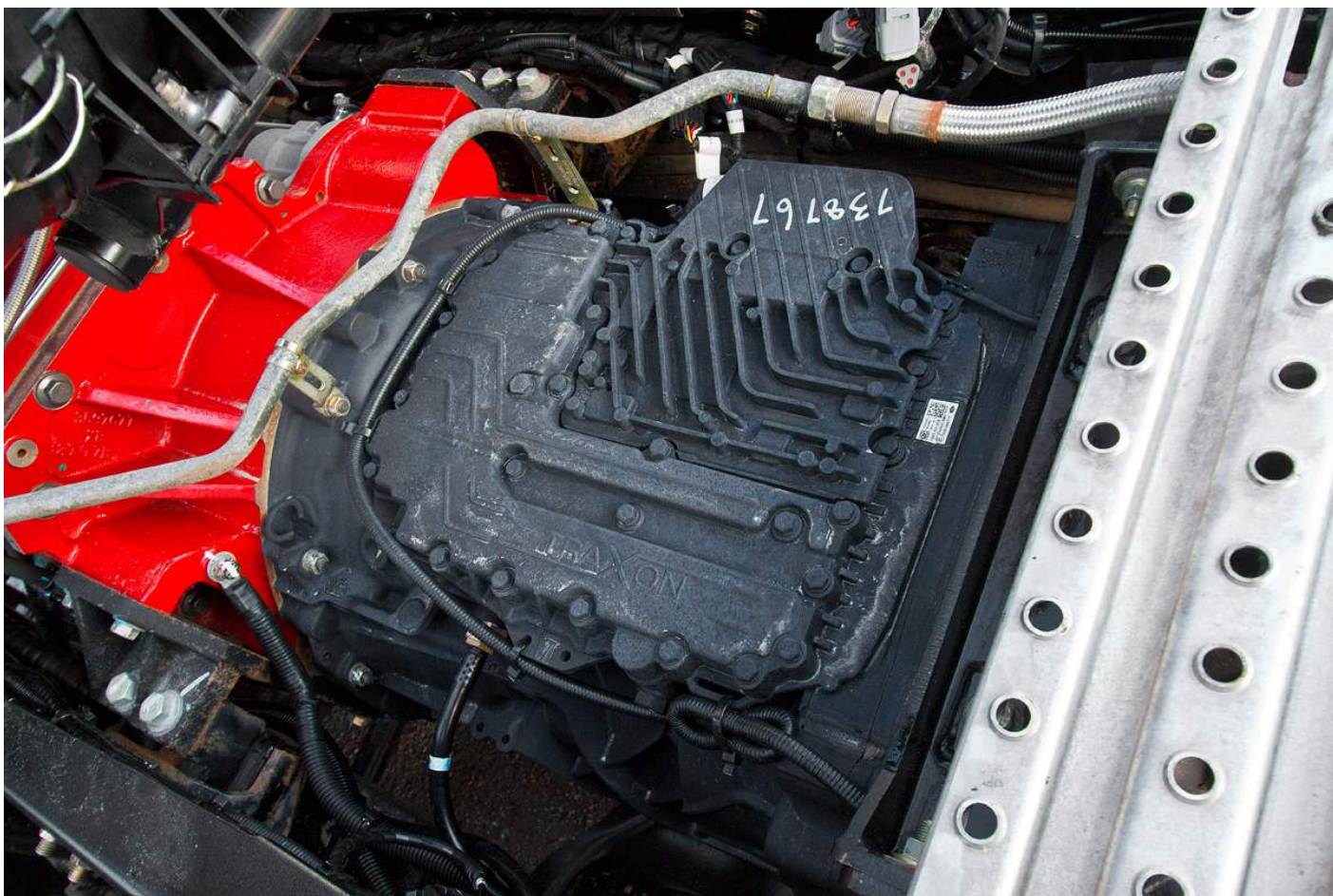
Сами ступицы необычные — «мокрые», с прозрачными окошками, сквозь которые виден уровень масла. «Такие обычно ставят на технику для особо тяжелых условий, — прокомментировал представитель Фотона. — Поэтому китайцы даже перестраховались». Правда, разрешенная нагрузка на эту ось китайской марки Zhongli всего 6,5 т против 7,5 т у того же Мерседеса. Так при чем тут особо тяжелые условия?



А вот задний мост Shaanxi HanDe Axle уже правильный — с нагрузкой 11,5 т и по-европейски подвешенный на четырех пневмобаллонах. Высота седла сцепки тоже правильная, 1150 мм, а само седло — немецкое Jost.



Откуда остальные компоненты? Двигатель — рядная «шестерка» Cummins ISG Евро-5 китайского производства, мощностью 460 л.с. (возможны и другие варианты); моторы этой модели устанавливаются, скажем, и на новые самосвалы КАМАЗ.



«Робот» ZF последнего поколения TraXon тоже как у КАМАЗа, но перспективного, К5, а сейчас эту коробку устанавливают DAF, IVECO, MAN и Ford.



Кабину откидывает электромоторчик — неторопливо, но уверенно

На раме и под кабиной (она поднимается электромоторчиком) видны другие компоненты известных марок: например, компрессор — WABCO, блок подготовки воздуха — Knorr. Да и сделано все очень аккуратно — не чета грузовым «китайцам», что я видел до сих пор!



- Два топливных бака на 840 л — это хорошо. А вот окошко в задней стенке кабины явно лишнее
- Высота входа — впечатляющие 162 см

Вход в кабину по-мерседесовски высоченный: наверх ведут четыре ступени, пол — в 162 см от дороги (у Актроса МР4 примерно столько же). Однако у подобных МР4 пол совершенно ровный, а здесь есть моторный тоннель высотой 8 см, от которого до потолка — 190 см. Круто, хотя самая большая мерседесовская кабина GigaSpace все равно выше: внутри — два двадцать с лишним!



Пол практически ровный, с небольшим моторным тоннелем (его высота — 8 см). Передняя панель и руль очень напоминают те, что у Мерседеса Актроса МР3. А вот отделка оранжевым — чисто китайское творчество, причем весьма удачное

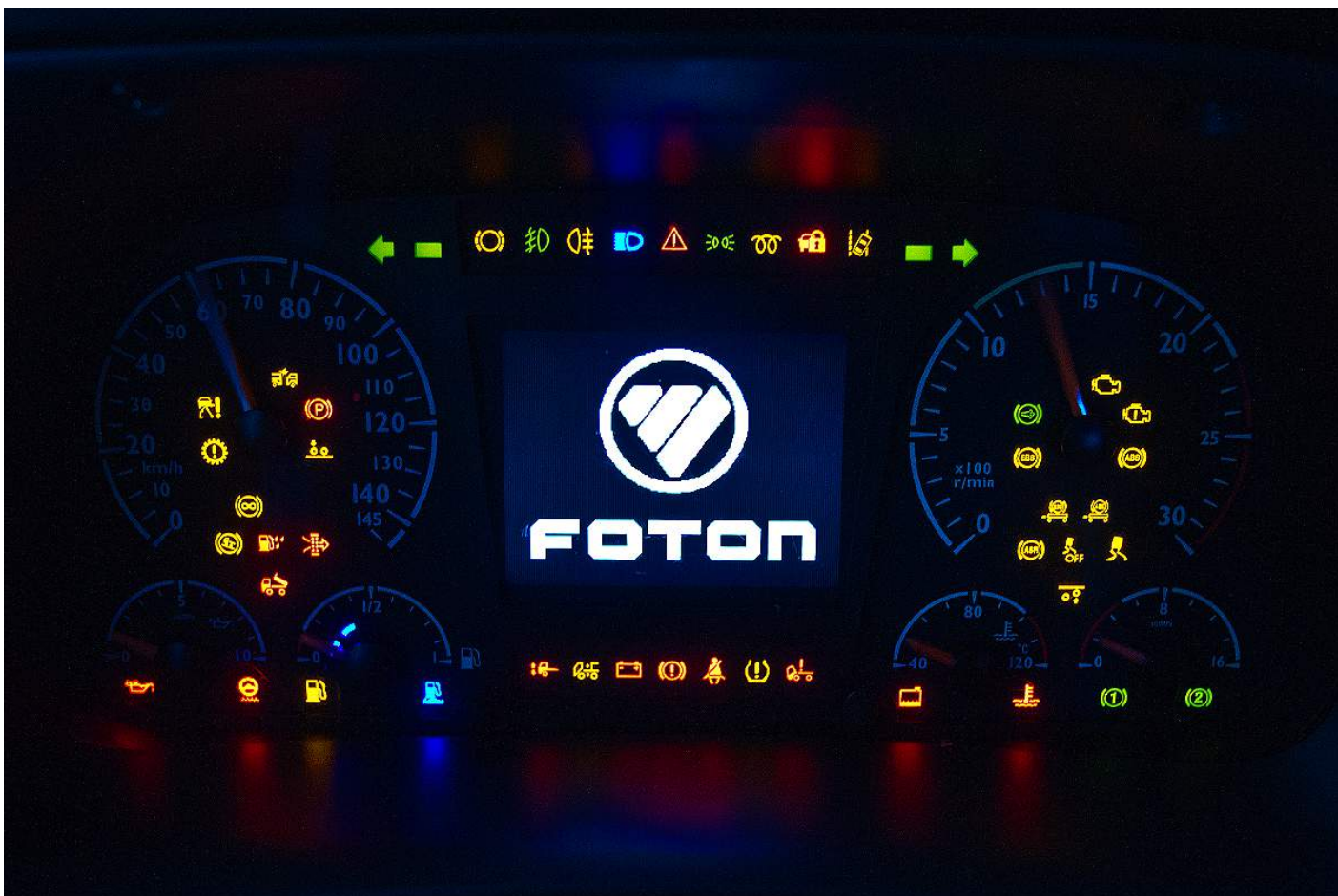
Фотоновский интерьер во многом как у предыдущего Мерседеса МР3 (идентичны подрулевые рычажки, изгиб передней панели, даже подъемная ступенька под передней панелью), но отчасти самобытный китайский. Скажем, отделка оранжевым, да еще с прострочкой на руле, выглядит здорово, однако в задней стенке кабины — совершенно ненужное в наших условиях окно, от которого будет веять холодом, с тоненькой занавесочкой.



Зато водительское кресло очень удобное, да еще и его спинку можно поддуть в трех разных местах. Но почему здесь нет подлокотника? У Газели Next, которую я вожу, он и то есть!



Если у Мерседеса режимы в коробке передач переключаются рычажком под панелью, то здесь — массивная консоль на полу с джойстиком, как у прежних ДАФов (или как у фордовского Cargo), и переключателем типа «стиральная машина». Правда, буквы вокруг него уже стираются, пластиковый кожух ходит под рукой...



Управление борткомпьютером с меню на двух языках (китайский/английский) тоже точно не немецкое: пока я разобрался, как обнулить показания, минут пять прошло.



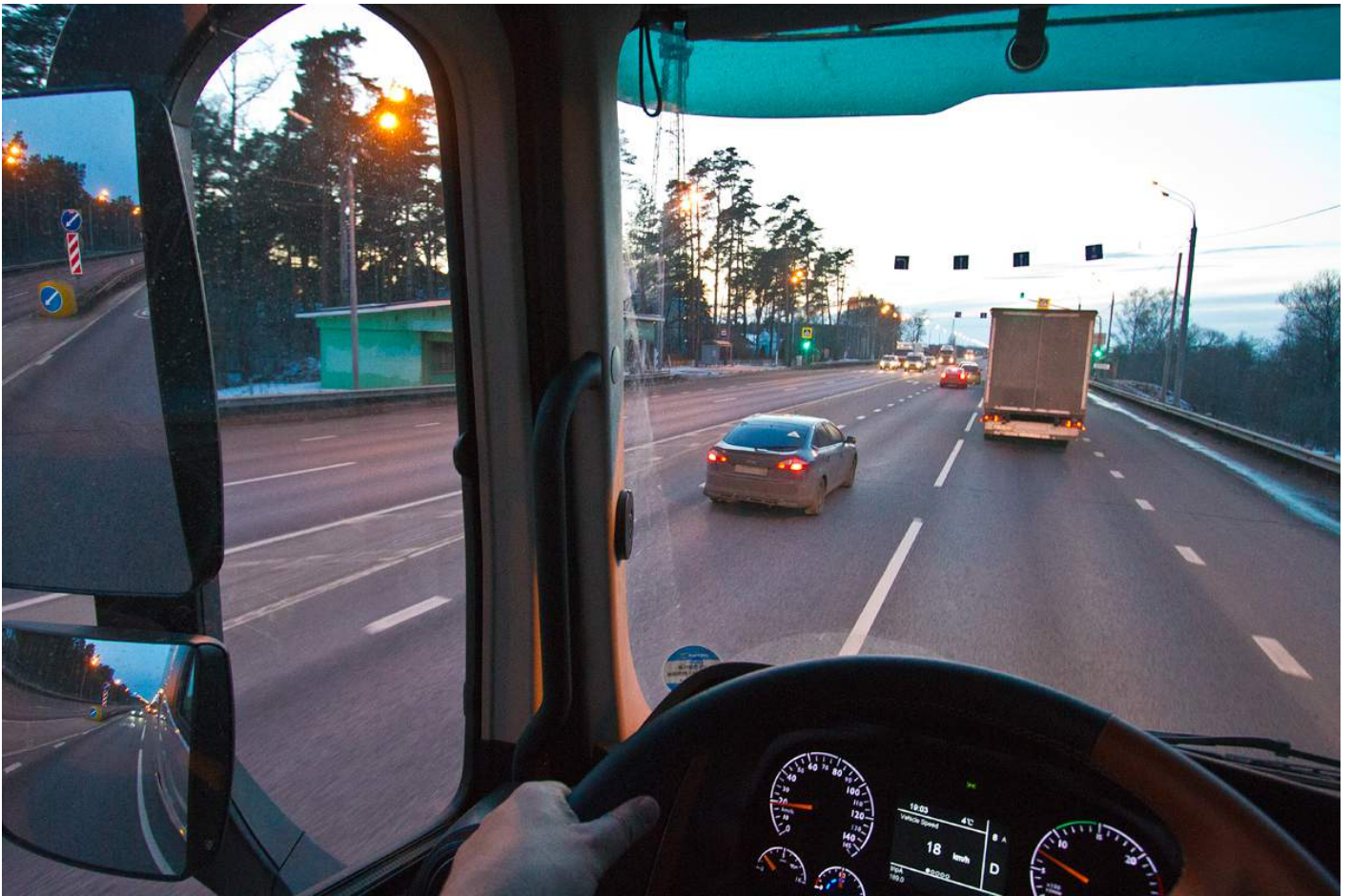
В китайском тахографе нет прорези для карты водителя, а надписи на его дисплее почему-то на испанском

А что с тахографом? Он есть, но какой-то странный, без прорези для карты водителя, зато с USB-входом. Оказалось, китайского образца! Однако почему-то с надписями на дисплее по-испански. Может, машина изначально предназначалась для Латинской Америки? Этот девайс доставил немало головной боли: каждый раз после того, как я трогался, приборчик начинал пищать, и успокоить его удавалось, только хаотично нажимая разные кнопки на нем.



Рядом с тягачами-«европейцами» Foton смотрится весьма неплохо

В общем, покрутился я по площадке на тягаче, придушив китайский тахограф, — и взял курс на Питер через Минку и бетонку. Но вначале заехал на сервис Scania — к счастью, не чиниться, а сфотографироваться рядом со «скамейками». А на их фоне Foton смотрится весьма неплохо!



И идет по ровной трассе — тоже. Хотя на холостых Cummins, как и все моторы этой марки, урчит и вибрирует, на ходу в кабине тихо. На удивление мощный моторный тормоз — он двухступенчатый, включается правым подрулевым рычажком. Педали почти легковые, коробка переключает диапазоны мягко и незаметно. Кстати, поначалу я напрочь забыл, за что отвечает позиция S на джойстике. Оказалось, если переключаешься в ручном режиме и не знаешь, какая ступень нужна, достаточно двинуть джойстик на S — и коробка сама включит то, что надо. Правда, дафовцы от этой функции давно отказались, и у других европейских тягачей ее нет.



Две средние кнопки — круиз-контроль, а крайняя справа — включение привода электроподъемника кабины. Неожиданное сочетание!

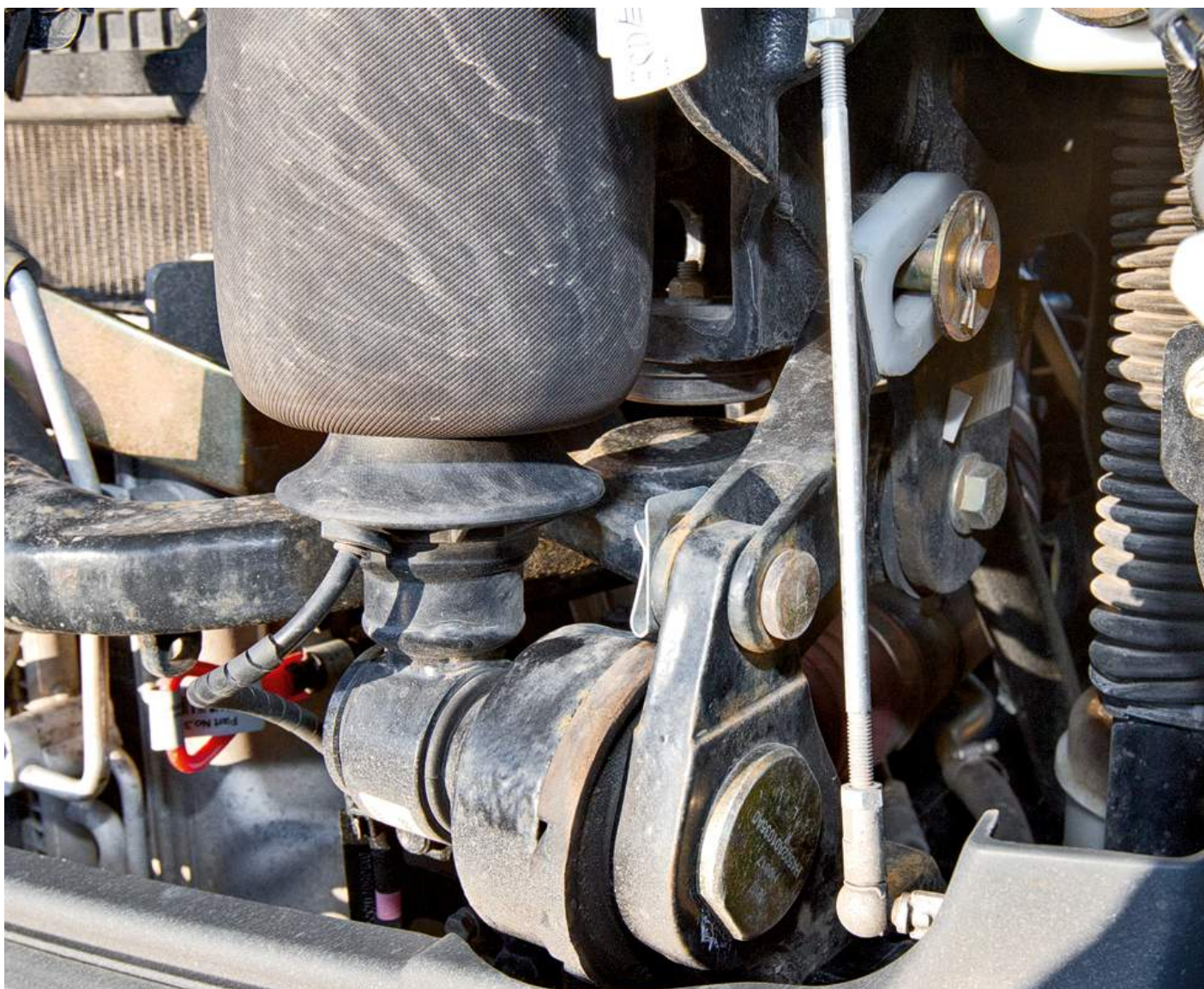
Круиз-контроль тоже необычный: включается не подрулевым рычажком, а кнопками справа на панели. При этом клавиша «минус» — это еще и установка нужной скорости, а «плюс» — reset, возвращение к заранее заданному темпу. Пока я привыкал, как с этим управляться, проскочил на скорости за восемьдесят под знак «60 км/ч», а там радар. Попал на штраф? Ничего подобного, потому что фотоновский спидометр занижает скорость примерно на 10 км/ч.



Поэтому и максималка здесь аж 97 км/ч по спидометру, что в действительности равно 86 км/ч. А на круиз-контроле машина разгоняется максимум до 91 км/ч по спидометру — или же до 82 км/ч в действительности. Китайская арифметика!

А еще пришлось привыкать к поворотникам: их звука почти не слышно и сигнализаторов на щитке днем почти не видно. Поэтому постоянно приходилось контролировать себя: не забыл ли я выключить поворотник? Кстати, и дисплей климат-контроля подслеповатый.

Пока через пробки, переезды и дороги, забитые машинами, я выскочил на Ленинградку, прошло несколько часов. Между тем меня начал донимать на разбитом асфальте металлический стук откуда-то снизу: качнешь рулем — становится сильнее. Рулевой кардан? Подвеска кабины? Только бы не плохо затянутое колесо!



На неровных дорогах из-под кабины постоянно раздается стук — гремят рычаги, на которых откидывается к

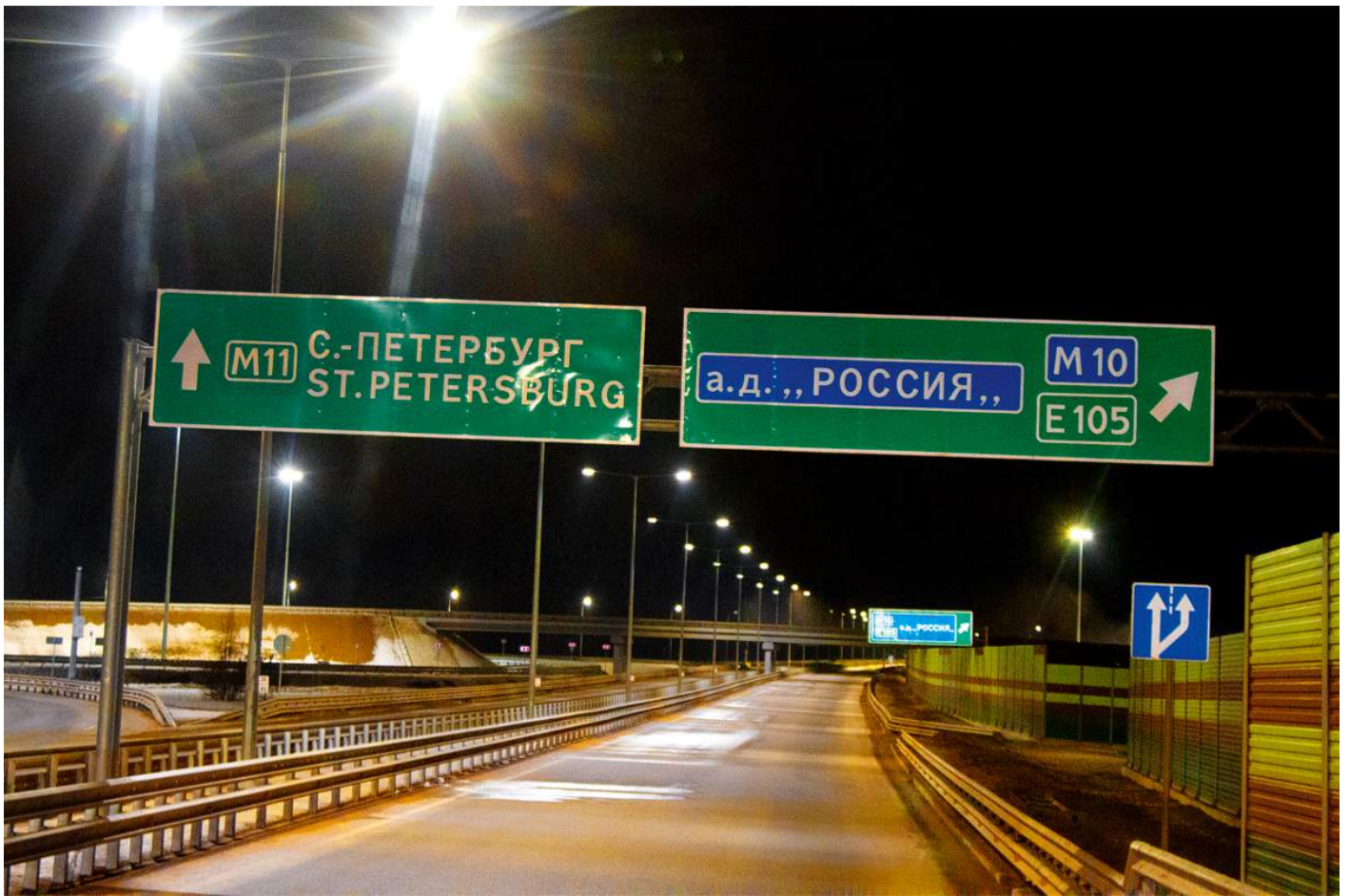
В итоге после Солнечногорска я остановился, открыл переднюю панель (кстати, ее рычажок хлипкий и расположен в непривычном месте — там, где обычно размещают «открывашку»

наружного лючка) и вот что обнаружил. Гремели рычаги подвески кабины: они свободно ходят по стальным зашплинтованным пальцам с зазором в несколько сантиметров. Забегая вперед, скажу, что после ночевки рычаги замолкли, а потом опять начали погромыхивать. Похоже, ночью примерзли, а потом оттаяли!



- Менять щетки, стоя на бампере, то еще развлечение!
- Подкатное зеркало расположено в неудачном секторе: он не очищается дворником

Одновременно я решил наладить дворники: водительская щетка сильно мазала. Оказалось, их еще и перепутали местами: после того как тягач пришел своим ходом из Китая (да-да), ему уже заменили щетки. Ковыряться с ними на весу, стоя на выступах в решетке и держась за ручку на передке, еще то развлечение.



Указатель на платном объезде Вышнего Волочка: прямо — Питер, а вот направо... Если учесть качество дорожного покрытия на некоторых участках трассы М10, так оно и есть! Хотя под «а.д.» - подразумевается «автодорога»

А теперь я должен сказать вот что. Конечно, Ленинградку понемногу делают, и платный обход Волочка неплох, хотя и инфраструктура на нем практически отсутствует. Но как трасса была некомфортной много лет назад, так и осталась! Двадцать первый век давно на дворе, птица Сапсан летает между Питером и Москвой, а несчастные автомобилисты по-прежнему прыгают по выбоинам «трассы Е95», где по обочинам — постапокалиптические картины с развалившимися избами.



Съезд на заправку и выезд обратно — приключение, опасное для подвески. Переезд через пути в Едрово — аттракцион «сбавь скорость до нуля». Участок ремонта дороги в Миронеггах вообще полный атас: узкая и неосвещенная вырызенная полоса, по осевой — столбики, справа того и гляди провалишься в обочину...

В одном месте я не рассчитал скорость при выезде на залатанный участок — и кабину та-ак качнуло, что мой сосед не на шутку перепугался. Словно яхта в шторм! Нет, на наших дорогах я все же предпочел бы тягач с более компактной, но и более плотно сидящей кабиной.

И рулевое (как уверяют фотоновцы, марки ZF), вполне приятное на ровных дорогах, на разбитом асфальте заставляет сжимать обод в руках. Даже у оригинального Актроса к рулевому управлению есть нарекания по сравнению с конкурентами, а это — копия, которая априори хуже оригинала, да еще в сочетании с китайскими «дубовыми» шинами на передней оси.



Ночевал я в углу стоянки, чтобы не мешать другим водителям тархтением двигателя. Ведь автономки у Фотона пока нет!

На ночлег я встал за Крестцами, в Долгом Мосту, около новенького кафе-гостиницы. Мой спутник пошел на мягкую кровать, а я, несмотря на уговоры («Здесь же нет автономки!»), решил переночевать в тягаче, благо захватил спальный мешок. Охранник взял с меня 150 рублей — и отправил в угол площадки, чтобы тархтение не мешало другим водителям.



Ночники на потолке — зеленого цвета. Занавесочки тонкие, пропускают свет

Конечно, хлипкие китайские занавесочки на не менее хлипких крючках — это не светонепроницаемые шторы, как, скажем, у ДАФа XF, а вибрации и урчание Камминза — это не тихое гудение автономки. Да еще кнопки освещения в кабине расположены рядом с клавишей открывания люка: хочешь зажечь свет, а начинает жужжать люк!

Но на втором этаже (куда без лестницы залезть даже мне не так просто, а если водитель грузный?) я выспался отлично — и не замерз при нуле градусов на улице, выставив печку на 27,5°C (конечно, в реальности она выдавала меньше). Кстати, расход мотора на холостых — 2,5 л/ч.



Отныне Foton и DAF — близкие родственники, поскольку Фотонами будет заниматься питерский дилер ДАФа Terra Truck

Утром вновь разбитая трасса — уже по Новгородской области. Лет десять назад я даже блюз сочинил со словами: «На новгородской объездной — две продавленные колеи...» Зато въезжаешь в Ленинградскую область — и можно расслабиться, а там уже рукой подать до конечной цели путешествия, дафовского дилера Terra Truck: он и будет продавать и обслуживать дальнобойные Фотоны в Питере. И вот что любопытно: в прошлом выпуске рубрики рассказывалось, что московский дилер ДАФа, VH-DAF, начал торговать (конечно, от другого юрлица) турецкими тягачами Ford Cargo. Теперь питерский дилер ДАФа продает еще и китайские Фотоны. Неладно что-то в датском королевстве?



После мойки загнутили датчики заднего освещения. Нормальное явление?

И в китайском тоже — потому что после мойки под давлением у машины загнутили датчики заднего освещения и на дисплее некоторое время высвечивались тревожные надписи, сигнализирующие об отказе ламп.

Остается добавить, что средний расход топлива «на голове» — 19,5 л/100 км от старта до ночевки за Крестцами и 19,3 л/100 км от ночевки до финиша. Интересно, каким будет расход с полной нагрузкой и как себя будет вести с ней машина?



Заливать омывайку можно только через воронку или обрезанную бутылку

Выводов — а скорее, поводов для размышления — будет несколько. Первый: китайцы уже научились делать неплохие по первым прикидкам тягачи. КАМАЗ еще только мечтает начать выпуск машин такого класса, а в Китае их всю производят! При этом на ровной дороге Auman EST A вполне можно сравнить по комфорту и поведению с тем же Актросом. А то, что он неважно ведет себя на разбитом асфальте, простительно: наверняка китайцы создавали эту модель в расчете на свои отличные трассы.



Машина уже предлагается в нескольких вариантах (двигатели мощностью 410, 440, 460 л.с.), коробки — «механика» или «робот», в прайс-листе есть опции, хотя и минимальные (холодильник, автономка), и цены не пугают.

За самый навороченный тягач, на котором я ехал (460 сил, «робот», холодильник), просят около 5,1 млн рублей, а стоимость 410-сильного аналога с «механикой» — от 4,8 млн. То есть Auman стоит примерно столько же, сколько турецкий Ford Cargo, и немногим дороже камазовского тягача 5490 с кабиной Ахог — а их кабины куда меньше.



В кабине тягача обнаружались сразу две инструкции по эксплуатации. На обложке одной написано: «Автомобиль для широкой публики», а вот вторая — уже с грамотным переводом

Но это одна сторона медали. А другая та же, что и много лет назад: если у европейской «большой семерки» давно налажена инфраструктура в нашей стране, то здесь она в зачаточном состоянии. Грузовики, как и в двухтысячных, идут из Китая своим ходом (да-да, пока доехал — пора дворники менять!), сервисов толком нет, о программах поддержки наподобие заводского финансирования, сервисных контрактов, обучения водителей и так далее даже речи не идет. То есть такие тягачи будут продаваться примерно как китайские мобильники: купил — а дальше главное, чтобы не сломался по-крупному в дороге.



Представители Фотона и не скрывают, что не рассчитывают на крупных клиентов, — а раз продажи модели у нас будут малы, то не стоит ждать и существенных доработок конструкции наподобие ликвидации окна в задней стенке кабины. Максимум — установка автономки (за воздушный фен будут просить 62400 рублей).



На шильдиках с обозначением модели уже облезла красная краска. Хотя машина 2017 года выпуска!

Наконец, есть еще один момент. Все знают, что европейские тягачи — это надежно. А Foton? У него-то хорошего имиджа среди наших водителей и перевозчиков пока нет! И как поведет себя в реальной эксплуатации новая модель — неизвестно. Вот если пройдут такие Фотоны по нашим дорогам сотни тысяч километров, если появятся хотя бы несколько серьезных сервисов для них — тогда и можно будет о чем-то говорить.

А пока я бы в этом ценовом классе выбрал «КАМАксор» — КАМАЗ-5490 с кабиной Ахор, которая хоть и тесноватая, зато оригинальная мерседесовская. И двигатель с задним мостом у него тоже мерседесовские, и сервис худо-бедно есть по всей стране, и машин таких полно на дорогах... Да и цена ниже.