

СЕДЕЛЬНЫЙ ДЕФИЦИТ

Велика вероятность, что после введения западных санкций в России образуется дефицит магистральных седельных тягачей 4x2. Какие импортные грузовики останутся доступными при обновлении автопарка?

Конечно же, от введенных ныне западных санкций страдает и российская автомобильная промышленность, и наши автоперевозчики. Ушли представители «большой семерки», полностью прекращены поставки в Россию новых грузовиков-иномарок. Дилеры и эксплуатационники остались без запчастей – каждый ищет свои пути решения этой проблемы. И, кстати говоря, находят! Ладно уж, Евро-союз подверг нас санкциям по шасси для монтажа строительных надстроек... Действительно, и по российскому, и по зарубежному опыту, каждый тяжелый самосвал – это почти готовый танковоз или артиллерийский тягач. Только вот на День Победы, по Красной площади идут сплошь российские машины. И самосвалов нам вполне хватит

своих. А вот где действительно мы получили неожиданный удар, так это в сегменте магистральных грузовиков, седельных тягачей 4x2. Хуже, наверное, только с городскими низкопольными автобусами, которые остались без импортных мостов и автоматических коробок передач. А ведь автобус – это предельно мирный транспорт...

Некоторая статистика

Придется искать замену порядка 10-15 тысячам ушедших с рынка тягачей иномарок. В нашем распоряжении есть интересная статистика, полученная от одного из представителей зарубежных производителей тяжелых грузовиков.

В «доковидном» для России 2019 году было продано суммарно 20043 седельных тягача 4x2, из них 14661 европейский,

а КАМАЗов и МАЗов – 5382 автомобиля. То есть КАМАЗ и МАЗ удержали около 26% рынка. Есть смысл запомнить эти проданные 20 тыс. тягачей, взять их за точку отсчета, как в благополучные времена. В 2020 году в РФ продали 14413 седельных тягачей 4x2, из них 4944 европейских. Как видим, продажи европейцев упали почти в 3 раза, при том, что общая реализация у КАМАЗа и МАЗа составила 9465 автомобилей. То есть, КАМАЗ и МАЗ заняли уже 65,6% рынка. В общем российский рынок просел на 5630 автомобилей. Понятно, что сказались противоэпидемические меры в Европе, падение производства там. Но отечественных тягачей оказалось продано примерно на 4,1 тысячи больше, или почти вдвое. Спрос на обновление парка был! Не стоит рассматривать как существенные продажи двухосных

тягачей МАЗ: в 2019 году продано 299 автомобилей, в 2020-м – 257. То есть весь прирост обеспечил «КАМАЗ», наращивая выпуск моделей 5490 семейства К4 и 54901 семейства К5. Вполне заслуженное перераспределение рынка, вполне заслуженная оценка!

А кто был в лидерах среди иномарок? В эти годы – Scania. В 2019 шведы из Седертелье продали 3155 тягачей, в 2020-м реализовано 2329. За второе и третье место упорно боролись Volvo и Mercedes-Benz. В 2019 году у Volvo второй результат – 2987, у Mercedes – третий, с 2528 тягачами. В 2020-м они поменялись местами: Mercedes продал 1826 машин, а Volvo 1716. В 2019 году DAF опережал MAN: 2520 против 2344 тягачей. В 2020 году этот расклад DAF против MAN сохранился, но каждая компания уменьшила продажи примерно на тысячу машин: реализовано 1454 и 1408. В явных аутсайдерах оказался даже не сравнительно молодой для нашего рынка Ford Truck, а IVECO: в 2019 году продан 121 тягач, в 2020-м – ноль.

Фактически, эта статистика – показатель пред-



FAW J7 Eagle Way – победитель конкурса China Truck of the Year 2019 года. Тогда в финал вышли еще CAMC и Foton



Семейство тягачей Dongfeng KL выпускают с 2006 года, но постоянно обновляют. Последняя генерация – 2019 год

почтений в выборе тягачей у наших перевозчиков, а также показатель эффективности работы представителей.

Выручат свои, отечественные тягачи?

Наш основной производитель магистральных тягачей – Камский автозавод. Однако после введения санкций, на год раньше, чем планировалось, приходится завершить производство более чем успешных тягачей КАМАЗ-5490, то есть флагмана поколения К4. Причина – прекращение поставок панелей для сборки кабины Mercedes-Benz Ахог, двигателей Mercedes-Benz OM457 и «мерседесовских» ведущих гипоидных мостов.

Гораздо лучше ситуация с седельными тягачами КАМАЗ-54901 – флагманом поколения К5. В первую очередь потому, что его кабина, созданная на основе каркаса Mercedes-Benz Actros IV поколения практически полностью локализована. Штамповка панелей – российская. Интерьер тоже. Есть новый двигатель, рядная «шестерка» КАМАЗ-910 объемом 12 литров с диапазоном мощности от 380 до 550 л. с., крутя-

щий момент – от 1700 до 2540 Н·м. Мотор почти полностью локализован.

На СП «ЦФ-КАМА» именно для агрегатирования с моторами, подобными 910-му, выпускают 16-ступенчатые коробки семейства Ecosplit моделей ZF 16S2220TO и ZF 16S2220TD, а также ZF 16S2520TO. Они предназначены под крутящий момент 2200-2500 Н·м. Однако изначально на КАМАЗ-54901 ставили автоматизированную 12-ступенчатую коробку ZF Трахон 12TX2621. Локализация механических коробок ZF в России около 60%. По нашим сведениям, в условиях санкций ее могут довести до 80-85%, а остальное будут закупать через параллельный импорт. Сложности будут с 13-тонным ведущим гипоидным мостом от Mercedes-Benz Actros. Но Камский автозавод серьезно работает над выпуском своих аналогичных мостов, нынешняя ситуация только интенсифицирует эту работу.

Ветер с Востока

Понятно, что Россия совершенно справедливо рассчитывает



Капотный седельный тягач Dongfeng Chenglong T7 6x4 – китайский ответ «американцам». Неплохо выглядит!



КУПИ КАМАЗ-6520!

- ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ – 20 Т
- 400-СИЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ КАМАЗ ЕВРО-5
- ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ ПОДВЕСКА КАБИНЫ

6 350
тыс. руб. с НДС*



*Цена на комплектацию КАМАЗ-6520-3026012-53. Срок действия акции с 27.06.2022 по 31.12.2022. Спрашивайте у официальных дилеров. Подробности на официальном сайте www.kamaz.ru и в call-центре ПАО «КАМАЗ»

КАМАЗ-ЛИЗИНГ.

- СКИДКА 500 тыс. руб.
- АВАНС от 0%*

*Аванс 0% предоставляется при положительном результате АФКД на основании полного пакета документов. Подробную информацию о программах приобретения автомобилей КАМАЗ в лизинг, в том числе с применением государственного субсидирования, читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автомобилей осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org

на помощь Китайской Народной Республики. Сейчас для китайских, а также корейских компаний (Daewoo Trucks и Hyundai Motor не ушли с рынка!) выпал небывалый шанс серьезно укрепить свои позиции в России. Оставшиеся без поддержки дилеры европейских автопроизводителей вынуждены становиться мультибрендовыми, и охотно идут на сотрудничество с азиатскими автозаводами. Во всяком случае, на выставке СТТ, прошедшей в конце мая 2022 года, у китайских и корейских брендов был просто бенефис... Посетителей толпилось не меньше, чем в прежние времена на шведских и германских стендах.

Но есть ряд проблем. Первая: сертификация в России. Дело в том, что грузовики, изначально предназначенные для азиатского рынка, не имеют полного пакета европейских сертификатов, а без них получить российское ОТТС нельзя. Сертификация – дело дорогое и кропотливое. Будет хорошо, если в этом поможет Правительство. Вторая: ни корейские, ни китайские заводы практически не поставляли

ранее в Россию седельные тягачи 4x2. Машины шли с колесной формулой 6x4, и конструктивно их шасси практически не отличалось от самосвалов. За 15 лет существования журнала «Рейс», мы сделали всего две обзорных статьи по китайским тягачам 4x2 – FAW J6 и Foton Auman H5. Это были просто единичные экземпляры, что подтверждается и статистикой продаж более позднего периода: в 2019 году не продано ни одного китайского тягача 4x2, а в 2020-м нашли покупателя три Foton Auman и один Shacman. А двухосных корейских тягачей мы вообще не видели. Третья: азиатские автопроизводители завозили в Россию преимущественно грузовики устаревшего модельного ряда. Точно также поступали и европейцы, но не все. Например, Mercedes-Benz Actros IV поколения задержался с поставками в Россию почти на шесть лет, но наши перевозчики с удовольствием и без проблем эксплуатировали «третий «Актрос». Российская премьера Volvo FMX практически совпала с европейской. Поставки Scania с кабиной

S-серии начались всего через год после первых показов в Швеции. И так далее...Спору нет, представительства «большой семерки» очень активно и успешно работали в России. Нынешним китайским представительствам есть чему у них учиться.

Как факт: китайские и корейские новинки нам не показывают очень долго и у российских перевозчиков формируются негативные стереотипы. Кроме того, еще совпало, что пять-десять лет назад у азиатских производителей тяжелых грузовиков было много моделей автомобилей, разработанных по японским канонам. Именно эти грузовики везли в Россию. А они не столь хороши, как бы нам хотелось...

Эволюция жизненного пространства

Анализ конструкции седельного тягача FAW J6 говорил о том, что вроде все неплохо сделано, но как-то не так... Тоннель двигателя высокий, спальная полка узкая, не самые удобные поручни в дверных проемах и так далее. Это в чистом виде особенности

японской школы кабин. Лучший дизайн, а, следовательно, и эргономика, комфорт оказывались на грузовиках, где использовались европейские лицензии. К примеру, на Foton Auman, где стоит кабина с каркасом Mercedes-Benz Actros третьего поколения, или на Shaanxi/Shacman, где применяется кабина MAN F2000.

Так вот, сейчас у всех корейских и китайских компаний уже обновлен модельный ряд. Кабины седельных тягачей стали вполне сопоставимы с лучшими кабинами европейских грузовиков. Например, параллельно выпуску седельного тягача FAW J6P, который стоит на конвейере с 2007 года, в 2018 году китайцы начали выпуск FAW J7 Eagle. Именно этот тягач стал победителем конкурса «Китайский грузовик 2019 года». Одним из достоинств этого «Орла» была кабина площадью 5 квадратных метров. А уже в конце 2021 года FAW Jiefang презентовала модернизированную серию J7 Eagle 2.0. Потом FAW J7 Eagle Way с площадью 6 м². А есть еще «Супер Орел» – Eagle Way Life с пло-



Если бы не надпись JAC на сияющей хромом облицовке, то JAC V7 можно спутать с настоящим International Navistar...



JAC Gallor K7 с мотором MC13, 12,4 л, 540 л.с. Двигатель MAN D26, но выпускает China National Heavy Duty Truck

щадь в 7,5 м². Если брать внутреннюю ширину флагманской кабины (снаружи 2500 мм) примерно 2,35 м, то внутренняя длина этой широкой кабины получается примерно 3,19 метра. Здесь ширина матраца в 60 см ну никак не выходит, только шире... Для сравнения: у Mercedes-Benz Actros четвертого поколения наружная длина кабины 2300 мм. Кроме того, внутренняя высота, от пола до потолка у всех выше двух метров. Но не стоит отдавать китайцам пальму первенства в соревновании по удлинению кабины. Подобные тягачи делал MAN (TGX с кабиной XXXL), а также Scania.

Поменялся у «китайцев» и интерьер. Качество пластика теперь вполне сопоставимо с пластиком среднестатистического европейского грузовика. Пол кабины или ровный, или тоннель выступает на незаметные 100 мм. В кабине установлены комфортабельные лицензионные сиденья Grammer или ISRI местного производства. Обивка кресел любая, вплоть до натуральной кожи. Обязательно есть многофункциональное рулевое колесо. Приборная панель с монитором или с полностью ЖК-экраном, где тахометр, спидометр и прочие «стрелки» отображаются только в электронном виде. Современные аудио- и видеосистемы с большим дисплеем. На супердлинных кабинах, таких как у FAW J7 Eagle Way Life, за водителем сиденьем могут находиться даже умывальник и душ, но без туалета. В кабинах предусмотрено множество ящиков и отсеков для хранения водительского скарба, так

необходимого в дальнем рейсе. Чаще всего кабины комплектуют двумя спальными полками шириной около 900 мм. Уже в базовой комплектации есть кондиционер, автономный отопитель, холодильник, электрические стеклоподъемники.

Здесь выпускают еще и тяжелые седельные тягачи с капотом. Можно сказать, что это китайские версии «носатых американцев», но не в ковбойском стиле олдскульных Freightliner FLD120 Classic XL, Peterbilt 379 и прочих Kenworth, а более современные, типа Freightliner Century. Такие тягачи делает Dongfeng (модель Chenglong T7), а у компании JAC есть свой «трекшник» V7.

Китайская силовая линия

Сейчас в КНР работает более двадцати автозаводов по производству тяжелых грузовиков. У каждого из них в партнерах два-три китайских производителя двигателей. Все эти многочисленные моторы марок Yuchai и Weichai, под 30 моделей и сотню модификаций (а то и больше!) двигателей Cummins, дизели Ford и MAN, Cursorg – лицензионные FIAT-IVECO – сегодня выпускают сотнями тысяч в год... Причем уровня Евро-6. Сказать, какой китайский мотор лучше, сложно. Но зная историю этих производств, эволюцию конструкций и технологий изготовления, можно выбрать что-то подходящее.

Нынешняя ситуация с коробками передач такова: выпускают 16-ступенчатые ZF Ecosplit



КУПИ KAMAZ-65115!

- ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ – 15 Т
- ОБЪЕМ САМОСВАЛЬНОЙ ПЛАТФОРМЫ – 10 М³
- ЭКОНОМИЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

5 550
тыс. руб. с НДС*



*Цена на комплектацию KAMAZ-65115-3726058-50. Срок действия акции с 27.06.2022 по 31.12.2022. Спрашивайте у официальных дилеров. Подробности на официальном сайте www.kamaz.ru и в call-центре ПАО «КАМАЗ»

КАМАЗ-ЛИЗИНГ.

- СКИДКА 500 тыс. руб.
- АВАНС от 0%*

*Аванс 0% предоставляется при первоначальном внесении 20% от стоимости автомобиля в качестве залога. Подробную информацию о программах лизинга автомобилей КАМАЗ в лизинг, а также о условиях сотрудничества, читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автомобилей осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org



На всех флагманских тягачах стоят алюминиевые баки. Возможный объем баков до 1300 литров



Практически все моторы «китайцев» – рядные «шестерки». На этом Foton H5 стоит Cummins ISG12, объемом 11,8 литра



В основе коробок Fast Gear, в том числе и 12JSD220TA, лежат лицензии американской компании Eaton

и 9-ступенчатые ZF Ecomid, но в приоритете самые совершенные, модульные 12-ступенчатые ZF Трахон с адаптивным автоматическим переключением, с двумя сцеплениями и возможностью установки гидротрансформатора. Fast Gear, начинавший с несинхронизированных коробок Eaton, сейчас выпускает как механические КП, так и «автоматы».

Поиск отличий

По поводу колесной формулы 6x4, с которой обязательно идут все китайские тягачи вплоть до флагманской гаммы, мы тоже можем иронизировать. Однако в США в ходу именно такие трехосные машины. И у нас автоперевозчики, которые «ходят» зимой за Уральский хребет, знают цену двум ведущим мостам на трассах с затяжными подъемами и спусками, подчас покрытыми снегом и льдом. Шасси, с двумя ведущими задними осями и с блокировками межколесных и межосевых дифференциалов как нельзя лучше подходят для нашей зимы или межсезонья. Подвеска на магистральных «трехосниках» пневматическая. Однако китайцы увеличивают и выпуск тягачей 4x2. Так что и здесь есть выбор.

В Китае работают все основные производители

ли систем безопасности автомобиля. Поэтому на современных тягачах есть все системы помощи водителю в управлении и контроле автомобиля. Часть идет в базовой комплектации, часть – как опции. Есть ABS, ASR, ESP, круиз-контроль, система контроля движения по полосе (Lane Departure Warning System), система распознавания усталости водителя (Driver Alert Control), система помощи при экстренном торможении (Brake Assist) и даже системы автономного движения – «автопилоты» уровня L2 и L3. То, что существует в Европе на самых продвинутых грузовиках, уже есть сейчас или скоро появится на «китайцах». Одна из главных причин проигрыша «китайцев» на российском

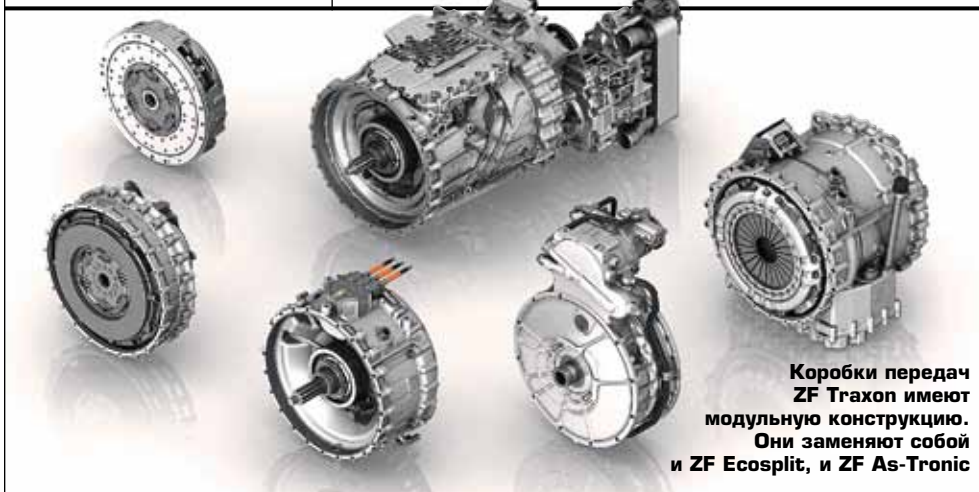
рынке в прежние годы – слабая сервисная сеть.

Список награжденных

При выборе китайского седельного тягача, перед покупкой, есть смысл ознакомиться с результатами китайского конкурса China Truck of the Year. При всей неоднозначности проведения таких конкурсов, в них все же есть рациональное зерно. Китайский конкурс проводится по правилам, аналогичным тем, по которым проходит европейский Truck of the Year. Основные критерии при оценке грузовиков: новизна технических решений, эффективность перевозок и топливная экономичность, экологичность, безопасность, управляемость и комфорт.

Конкурс проводится с 2016 года, тогда в декабре состоялось первое награждение. Вот список победителей этого конкурса.

2017 год. Седельный тягач Foton Auman EST 6x4. EST расшифровывается как Energy Super Trucks или просто «мощный и экономичный супер-грузовик». Интересно, что осенью настал черед его презентации в России – на выставке «КОМТРАНС 2017» показали EST H5 4x2. Автомобиль создан в сотрудничестве компаний Foton Motor и Daimler AG, каркас кабины от Mercedes Astros третьего поколения, плюс оригинальная «фотоновская» облицовка, светотехника и бампер. Двигатель Cummins ISG12, объемом 11,8 литра, разработан в США, но выпускают его на



Коробки передач ZF Трахон имеют модульную конструкцию. Они заменяют собой и ZF Ecosplit, и ZF As-Tronic



В Китае выпускают автомобильные Cummins объемом от 2,8 до 17 литров



У моторов Weichai WP10 и Weichai WP12 тираж до полумиллиона в год

пекинском заводе Foton Cummins. Ресурс около 1,2 миллиона километров, отличная экономичность. Диапазон мощности от 350 до 500 л.с., крутящего момента – от 1900 до 2300 Н·м. На представленном на выставке Foton Auman EST стояла механическая коробка ZF Ecosplit 16S2230TD с диапазоном чисел от 16,41 до 1,00, но в Китае тягач оснащают и самым современным «роботом», 12-ступенчатой автоматизированной коробкой ZF 12TX2420TD семейства Traxop. Автозавод FotonDaimler – один из нескольких предприятий холдинга в Китае. Он рассчитан на ежегодный выпуск 200 тысяч грузовиков различной грузоподъемности.

2018 год. Приз получил седельный тягач Veuron 6x4 компании JMC. Автомобиль спроектирован

специалистами совместного китайского предприятия JMC-Ford. В кабине использован каркас грузовика Ford Cargo H566 турецкой компании Ford Otosan, но с оригинальным дизайном фасада. Интересно, что победителем европейского конкурса следующего года International Truck of the Year 2019 стал турецкий тягач Ford F-Max, который заменил на конвейере Cargo H566. То есть китайцам отдали не самую «свежую» и, вдобавок ко всему, узкую кабину... У семейства грузовиков JMC Veuron есть два двигателя, производимых в Китае. Первый – девятилитровый JX6D9.365 A5, 365 л.с./1400 Н·м, второй – JX6D13.420 A5, 12,7 литра, 420 л.с./2150 Н·м. Эти дизели аналогичны моторам Ford Otosan Ecotorq 9 и Ecotorq 13, которые у турок имеют увеличенные настройки мощности. У 9-литрового три настройки: 320, 350 и 380 л.с., момент от 1100 до 1550 Н·м, а у 13-литрового еще и 480 и 500 л.с. при 1800 об/мин, 2500-2700 Н·м при 1000-1200 оборотов. Применяемые коробки передач: 12-ступенчатая механическая Fast Gear 12JSD220TA или новая автоматизированная Fast F-Shift. Тем, у кого есть опыт эксплуатации, а быть может и ностальгия по Ford Cargo H566, можно смело брать JMC Veuron.

2019 год. Победил трехосный седельный тягач FAW J7 Eagle 6x4. Тогда в финал конкурса вышли грузовики трех претендентов: CAMC, Foton и FAW. Среди достоинств



КУПИ АБС 58147!

- ОБЪЁМ БАРАБАНА – 7 м³
- ПРИВОД БАРАБАНА – ОТ АВТОНОМНОГО ДВИГАТЕЛЯ
- БАК ДЛЯ ВОДЫ – 600 Л

5 580
тыс. руб. с НДС*



*Цена на комплектацию автобетоносмесителя 58147-032-48. Срок действия акции с 25.07.2022 по 31.12.2022. Количество товара ограничено. Спрашивайте у официальных дилеров. Подробности на официальном сайте www.kamaz.ru и в call-центре ПАО «КАМАЗ»

КАМАЗ-ЛИЗИНГ.

- СКИДКА 500 тыс. руб.
- АВАНС от 0%*

*Аванс 0% предоставляется при положительном результате АФД на основании полного пакета документов. Подробную информацию о программах приобретения автопарка КАМАЗ в лизинг, в том числе с привлечением государственного членства на сайте www.kamaz.ru. Лизинг автопарка осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org

Весь товар сертифицирован. Реклама. Не является официальной офертой.

ИНФОРМАЦИЯ

победителя – кабина нового поколения J7 с увеличенными объемом и площадью внутреннего пространства. Также отмечен новый дизайн передней части кабины с эффектными фарами и облицовкой радиатора. Здесь велика заслуга итальянских дизайнеров компании Italdesign. FAW Jiefang Automotive Co Ltd. самостоятельно производит двигатели и коробки передач. На FAW J7 Eagle могут устанавливать или 11-литровый FAW CA6DM2420, 460 л. с., или 13-литровый FAW CA6DM3 с настройками мощности 500 и 550 л. с./ момент до 2600 Н·м. Коробка передач механическая, синхронизированная 12-ступенчатая FAW CA12TAX230M, в основе которой лицензия Eaton Fuller, но может быть установлен и «автомат».

По продажам тяжелых грузовиков в Китае FAW Jiefang занимает около 20-25% рынка, в год изготавливают свыше 300 тысяч грузовиков. Автомобили FAW экспортируют в 80 стран мира.

2020 год. Семейство тягачей Dongfeng KL выпускают с 2006 года, но постоянно обновляют. Победи-

В Китае только производителей тяжелых грузовиков можно насчитать более двадцати. Кроме известных у нас FAW, Dongfeng, Shacman и Foton есть еще полтора десятка других. Среди них компания SAIC Hongyan Automotive, которая использует лицензионные кабины IVECO

Stralis и дизели Cursor. HOWO, концерн Sinotruk, которая начинала с лицензионных кабин тяжелого «среднетоннажника» Volvo FL7 и австрийских двигателей Steyr, нынешних Weichai WP10. Есть тягачи Sany, которые в России почему-то называют китайской Scania, но используют дизели Deutz. Компания Sitrak входит в состав корпо-

рации Sinotruk, здесь кабины, двигатели и агрегаты MAN TGA. Компания JAC сейчас на слуху в России не только из-за триумфального участия в выставке СТТ-2022 в Москве, но и благодаря перспективным легковым проектам в РФ. Флагманский тягач Gallor K7 – очень достойный автомобиль. У Shacman к 40-летию с начала

производства своих автомобилей запущена новая линейка грузовиков H6000 и X6000. У Shanxi Dayun Automobile Manufacturing флагманский тягач Dayun N8V оснащают двигателями Weihai, коробками Fast Gear, кабина – на каркасе Volvo FM, но с измененным дизайном. Список можно продолжить...

телем конкурса 2020 года стал Dongfeng Tianlong KL. Кабина у KL разработана на основе каркаса Nissan Diesel Quon, но при этом она широкая, длинная и высокая. Кабина Tianlong KL – рестайлинговая, с измененным фасадом, более узкими светодиодными фарами, с увеличенной площадью решетки радиатора, с измененным бампером. Однако главное отличие Tianlong KL от просто KL – ровный пол. В тоже время здесь новая панель приборов, новые приборы с дисплеем и новый трехспицевый мультируль. Мультимедийная система оснащена 7-дюймовым дисплеем.

При всем многообразии дизелей, находящихся в распоряжении

Dongfeng, здесь применяется 11-литровый двигатель DDi11S385. Судя по всему, это мотор Renault Trucks dCi11, который французы в альянсе со шведами продали не только в Ярославль, но и в Китай. Однако у китайцев для Dongfeng Tianlong KL настройка мотора всего 385 л. с. при 1900 об/мин, момент – 1800 Н·м при 1100-1500 об/мин. Напомним, что ЯМЗ-653 имеет 422 л. с. и 2000 Н·м. Тягач Tianlong KL оснащают 14-ступенчатой автоматизированной коробкой передач DT1420 собственной разработки. Но злые языки утверждают, что в основе этой АКП – коробка

напом -

ним, что в 2015 году Dongfeng Motor Group и Volvo Group создали стратегический альянс Dongfeng Commercial Vehicle Company Limited. Соответственно, тягач Dongfeng Tianlong KL создавали в сотрудничестве со шведами. Заднее мосты на Tianlong KL производства совместного китайско-американского предприятия Dongfeng Dana.

Если кого-то из наших читателей не впечатлили характеристики Dongfeng Tianlong KL, получившего приз в 2020 году, то напомним – у компании есть и другие модели тягачей. Флагманский Dongfeng KX – фактически трехосный 6x4 Volvo FH. Мотор совместного



Тягач Foton Auman EST H5 4x2 показали в России почти сразу же – на выставке «КОМТРАНС 2017»



В тягаче JMC Veuron 6x4 очень непросто узнать турецкий Ford Cargo H566. Моторы тоже аналоги Ford Otosan Ecotorq

производства Dongfeng Cummins Z14NS6B520 объемом 13,5 литра, Евро-6, 520 л.с./ 2500 Н·м. Коробка автоматизированная ZF 12TX2620 семейства Traхon.

Кроме того, компания Dongfeng одна из немногих в Китае выпускает капотные седельные тягачи. С 2016 года на конвейере стоит Dongfeng Chenglong T7 6x4, это практически «носатый американец». Кабина от бескапотного тягача Balong M7, с высокой крышей и целым спальным отсеком. Двигатели – на выбор. Есть 13-литровый Cummins ISZ мощностью 450-520 л.с., Cummins ISL 8,9 мощностью 400 л.с., или два мотора Weichai WP12 и WP13, мощностью 430 и 480 л.с. Коробка передач – только «робот» Traхon ZF 12TX2620.

И самая свежая новость. В мае 2022 года Dongfeng Commercial Vehicle запустила в серию новый модельный ряд тяжелых грузовиков Dongfeng Tianlong GX. Это двухосный тягач 4x2, двигатель Cummins Z14NS6B520, 13,5 литра, 520 л.с., Евро-6, с 12-ступенчатой автоматической коробкой передач Eaton. Кабина, похоже, имеет каркас самого последнего Volvo FH. Скорее всего, этот тягач станет победителем конкурса в 2023 году...

2021 год. Приз достался Foton Auhawk R pro, однако это не седельный тягач, а бортовая платформа или шасси для фургонов. Машина – скорее перекормленный стероидами «среднетоннажник», пусть и полной массой 18 и даже 22 тонны. Единственно, что объединяет Auhawk R pro с темой нашей статьи о се-

дельных тягачах – колесная база 4x2. Продолжать описание этого коммерческого автомобиля нет смысла.

2022 год. Обратите внимание, победителем опять стал Foton! На этот раз Auman нового поколения Galaxy. Вот такой результат дает сотрудничество с Daimler! Здесь новая кабина с совершенно невозможным оформлением облицовки радиатора. При ближайшем рассмотрении напоминает связанную крупным крючком женскую шаль. Если у кого другие ассоциации, пишите в редакцию.

Кабина с ровным полом, с высокой крышей, но главное – она увеличенной длины, то есть созданная по аналогии с кабиной FAW J7 Eagle Way или даже с Eagle Way Life. Здесь суперширокая спальная полка – 1010 мм. Есть многофункциональное рулевое колесо, зеркала заднего вида с электроприводом дополнены видеокамерами и мониторами, роскошные кресла с пневмоподвеской, обязательный кондиционер и «автономка», отличный набор ящичков и шкафчиков. Тягач, опять-таки трехосный, 6x4. Двигатель Foton Cummins X13NS6B580 – рядная «шестерка» 13-литров, 580 л.с., Евро-6. Коробка передач 12-ступенчатая автоматизированная, производства ZF. Мосты изготовлены по технологии Daimler. Дисковые тормоза – по кругу, пневмоподвеска задней тележки. Системы безопасности: адаптивный круиз-контроль (ACC), система предупреждения о выезде с полосы движения (LDWS), система предупреждения о столкновении (AEBS), система автоматической парковки

и панорамная (360°) система помощи водителю в обзоре. Церемония награждения Auman Galaxy совпала с выпуском десятиллионного грузовика марки Foton.

Южнее 38-й параллели

В Южной Корее два производителя тяжелых грузовиков – Hyundai Motor Company и Daewoo Trucks. Компания KIA специализируется на LCV. У Daewoo Trucks (это индийско-корейский бренд Tata Daewoo), которая продает в России семейство грузовиков Novus, тоже есть новинки, причем весьма достойные. Уже несколько лет идут разговоры о поставках в Россию Daewoo Maximus, параллельно, или уже взамен устаревшему семейству Novus. Семейство Maximus выпускают с 2013 года и за это время грузовики постоянно обновляются. Последний серьезный рестайлинг провели в 2019 году. Кабина тягачей Maximus шириной 2500 мм высокая – под два спальных места, тоннель двигателя выступает над полом примерно на 150 мм. В базовой комплектации есть кондиционер и автоном-

ный отопитель, бортовой компьютер, аудиосистема, зеркала с электрорегулировкой и обогревом, электростеклоподъемники, круиз-контроль, ABS и ASR.

Один из возможных двигателей – 15-литровый Cummins ISX, мощностью 480 л.с. при 2000 об/мин, с моментом 2500 Н·м при 1200 об/мин. С этим мотором агрегируется одна из двух коробок передач, обе механические, автоматизированные. Первая – американский 18-ступенчатый «робот» Eaton Ultra Shift Plus, вторая коробка 12-ступенчатая ZF 12AS2531, семейства ZF As-Tronic, которая может быть и с ретардером. Daewoo Trucks долгое время применяла двигатели Doosan, и флагманом являлась V-образная «шестерка» DV11 объемом 10,96 литра, 390 л.с./ 1570 Н·м и 420 л.с./ 1850 Н·м. Сейчас эти моторы не используют. Есть другой дизель – Doosan DX12. Это рядная «шестерка», 440 л.с. и 2108 Н·м.

В январе 2022 года состоялась презентация нового поколения тяжелых грузовиков Daewoo – семейства Maxen, которые



В 2022 году победителем конкурса China Truck of the Year стал седельный тягач нового поколения Foton Auman Galaxy

скоро заменят и Novus, и Maximus. MAXEN – это сложносочиненное из «MAXimum» и «ENergy», то есть максимальная энергия. Источник этой энергии – моторы Fiat Powertrain Technologies, то есть «ивековские» Cursor. Применяют Cursor11 и Cursor13 в исполнении Евро-6. У 11-литрового мотора 480 л.с., у 13-литрового 570 л.с. Есть еще газовый 460-сильный Cursor 13NG. Двигатель Doosan DX12 будут использовать как опцию, под заказ. Основная коробка передач – двенадцатиступенчатый «робот» ZF Трахон или 16-ступенчатая механическая ZF Ecosplit.

У новой кабины Maxen улучшили аэродинамику, что обеспечит тягачу уменьшение расхода топлива. Применяется полностью светодиодная светотехника. При проектировании кабины широко использовали компьютерное моделирование и расчеты. Корейцы утверждают, что добились максимальной прочности и жесткости каркаса, тем самым повысив уровень безопасности. Применение оцинкованной стали увеличило

коррозионную стойкость и долговечность. Здесь современная цифровая панель приборов, разработанные специально для Daewoo Maxen кресла германской компании ISRI. Есть современный комплекс систем безопасности и помощи водителю: экстренного торможения (АЕВ), активный круиз-контроль (ACC), система контроля транспортного средства (ESC), система предупреждения о выезде с полосы движения (LDW), система мониторинга сонливости водителя (DSM), а также система контроля давления в шинах (TPMS).

Флагманский тягач у Hyundai Motor Company – Hyundai Xcient. Автомобиль выпускают с 2013 года, и практически сразу (что удивительно!) тягач показали на выставке «КОМТРАНС 2013». Xcient – это не один грузовик, допустим 6x4, а целое семейство – от 4x2 до 10x4. В этот период Hyundai Xcient не радовали дилеров отличными продажами, с 2013-го по 2015 год было продано всего около 20 тягачей. Между тем автомобиль неплохой. На всех Xcient установлена широкая и достаточно вы-

сокая кабина – от пола до потолка 1895 мм. Моторный тоннель есть, но высота не «напрягает» – порядка 200 мм. Ширина нижней спальной полки составляет 800 мм, если кабина с высокой крышей, то есть и верхняя полка. «Баранка» – мультируль, четырехспицевый, с хорошим набором клавиш. Приборы с небольшим дисплеем, есть медиасистема. Кабина оборудована холодильником, «автономкой» и кондиционером, над лобовым стеклом есть объемистый шкафчик, под спальным местом – 120-литровый отсек с внешним доступом. То есть кабина вполне сопоставима, например, с кабиной Scania G, и, кстати, чем-то похожа на шведскую. В 2019 году Hyundai Xcient прошел рестайлинг. Появилось новое оформление передней части, новые фары, интерьер заменили более современным. Именно такие машины уже должны завозить в Россию.

Грузовики Hyundai Xcient оснащают дизелями Powertec собственного производства – рядными «шестерками» объемом 10,0; 11,1; 12,3, а также 12,7 литра. В Россию поставляли тягачи с мотором Hyundai

D6NB, объемом 9,96 литра, мощностью 380 л.с. и моментом 1568 Н·м. Второй возможный двигатель – Hyundai D6CC, объемом 12,3 литра, мощностью 410 л.с. и моментом 1844 Н·м. Коробка 16-ступенчатая механическая ZF Ecosplit, или 12-ступенчатый «робот» ZF Traхon.

Эпилог

Несмотря на уход с российского рынка «большой семерки», у наших перевозчиков остается неплохой выбор тягачей. Можно обновлять парк вполне достойными отечественными машинами, а можно подобрать «китайца» или «корейца». Однако эти импортные грузовики появятся в России не завтра. На текущем году уже можно «поставить крест», представительства не успеют пройти сертификацию, завезти грузовики. Настоящая битва азиатских автопроизводителей за нашего покупателя начнется во втором полугодии следующего, 2023 года. И мы увидим ее!

Николай Мордовцев

Фото: Компаний-производителей и из архива редакции



В январе 2022 года состоялась презентация тяжелых грузовиков Daewoo Maxen, которые заменят и Novus, и Maximus



В 2019 году Hyundai Xcient прошел рестайлинг, изменен фасад и интерьер. Вот такие машины надо завозить в Россию!