**Тест-драйв седельного тягача Foton Auman BJ4253 6x4**

Павел ГАМАНЬКОВ

Самосвалы китайского производства уже давно прижились в России, заняли свою нишу и пользуются стабильным спросом, даже несмотря на известные недостатки.
 А вот седельные тягачи из Поднебесной далеко не так популярны среди перевозчиков и остаются для них не обкатанной «темной лошадкой». Тем интереснее познакомиться с китайским «седельником» Foton Auman BJ4253 с колесной формулой 6х4.
 Внешность китайских автомобилей меняется с невероятной скоростью. Только за время моей работы автомобильным журналистом это уже третье поколение тяжелых грузовиков Foton Auman, которое мне довелось тестировать. Причем каждое обновление — не просто легкий фейслифтинг, а принципиально новый автомобиль с другой кабиной, переработанным интерьером и экстерьером. Хорошо это или плохо — вот в чем вопрос. С одной стороны, китайские производители действительно прислушиваются к мнению потребителей, дорабатывают и улучшают свои автомобили. И тут отечественным автогигантам есть чему поучиться. С другой стороны, в погоне за обновлениями может снизиться качество продукции, ведь любая новинка имеет так называемые «детские болезни», которые «всплывают» во время эксплуатации автомобиля, и именно эти «болезни» необходимо устранять. Интересно, что грузовики Foton (в отличие от многих китайских конкурентов) имеют кабину с японскими корнями (Isuzu), а не старую европейскую «лицензию». Приятно удивляют такие мелочи, как подсветка ступенек, блок-фары с дублирующими указателями поворотов. В переднем бампере предусмотрена ниша для ног с перфорированной накладкой, даже зимой протереть стекло не составит труда. Сам бампер состоит из нескольких частей и в случае повреждения может быть легко заменен.

 Справа по ходу движения установлен алюминиевый топливный бак. Объем бака всего 350 л — если для самосвала этого достаточно, то седельному тягачу такого объема явно мало. Из других внешних особенностей в глаза бросается высота седельно-сцепного устройства. В незагруженном состоянии она составляет почти 1440 мм.

 Опираясь на эти цифры, можно сделать вывод, что Foton Auman BJ4253 будет уместно эксплуатировать с самосвальным полуприцепом, в крайнем случае, в сцепке с отечественным подвижным составом. Цеплять к «китайцу» европейский полуприцеп, пожалуй, не стоит.

**Все по-новому**

Высокая кабина Auman оборудована двумя спальными полками и теоретически рассчитана на проживание пары водителей. Но это только теория. Верхний «спальник» вряд ли можно назвать жилым. Ширина полки и расстояние до потолка не впечатляют, спальник явно рассчитан на щуплого китайца, а не на российского водителя. В остальном, к интерьеру Foton Auman претензий не возникло. Материалы отделки приятны как внешне, так и на ощупь. Качество пластика не идеальное, но можно с уверенностью сказать, что он в разы лучше материалов отделки любого серийного КАМАЗа. Удобное четырехспицевое рулевое колесо, рулевая колонка с регулируемым углом наклона и высотой вылета. В базовой комплектации Foton Auman оснащен такими благами цивилизации, как электрические стеклоподъемники, электрорегулировка и подогрев зеркал, кондиционер и магнитола с выходом для USB. В кабине предусмотрено складывающееся кресло для третьего пассажира. В спинку этого сиденья встроено два подстаканника, ими можно воспользоваться, если сложить кресло. В салоне Auman три(!) пепельницы, два больших бокса над лобовым стеклом, и даже дополнительные сетки для мелочей над обеими дверями. Так что с размещением дорожной поклажи проблем не возникнет. Но и тут имеется ложка дегтя. В кабине «китайца» вообще отсутствуют инструментальные ящики, которые обычно размещают под нижним спальником.

**Проверенный вариант**

Двигатель, установленный на Foton Auman, хорошо известен любому специалисту, знакомому с китайскими грузовиками. Рядный 6-цилиндровый двигатель Weichai WP10.375 с раздельными головками блока цилиндров соответствует экологическому стандарту Euro-3. Силовой агрегат развивает мощность 375 л.с. при 2 200 об/мин. Этот мотор, когда-то купленный Китаем у австрийской фирмы Steyr, серийно выпускается уже не один десяток лет и устанавливается на огромное количество китайских грузовиков конкурирующих марок. Основным минусом рядного дизеля считается его малая мощность. С учетом того, как «перегружают» грузовики из Поднебесной — 375 «лошадей» далеко не предел мечтаний. С другой стороны, двигатель Steyr был разработан более трех десятков лет назад. А это означает, что китайский аналог максимально прост конструктивно, удобен в обслуживании, и ремонтопригоден в условиях любой СТО. Дизель Weichai WP10.375 практически полностью лишен сложной электронной начинки, за исключением турбонагнетателя и интеркулера. Двигатель сагрегатирован с 12-ступенчатой «механикой» FAST RT11509C. Примечательно, что на седельные тягачи устанавливают только синхронизированные КП, в то время как на самосвалах и бортовых грузовиках Foton возможны варианты с коробками передач без синхронизаторов. Схема переключений удобна и понятна, даже неопытный водитель «не заблудится». Характерные для многих китайских грузовиков закусывания при переключениях передач на тестовом тягаче практически незаметны. Думаю, не последнюю роль здесь сыграло то, что «наш» грузовик был уже обкатан. Рессорная передняя и задняя подвеска уже редкость для современных тягачей. Поэтому при движении на порожней машине чувствуется некоторый дискомфорт. Зато даже продавцы китайской техники заявляют о возможностях перегруза. Судите сами, если официально допустимая нагрузка на седло составляет 15 т, то неофициальная доходит до 30-35 т. Такие перегрузы не добавляют здоровья дорожному полотну и не одобряются работниками ГИБДД, но как показывает практика, многие перевозчики готовы рисковать. Более того, возможность перегруза во многих компаниях считается серьезным плюсом китайской техники.

**Тягач для карьера**

Foton Auman BJ4253 явно не рассчитан на дальнемагистральные перевозки. Об этом говорит небольшой топливный бак, «среднестатические» спальные полки и большая высота седла. Тогда на какую же работу «заточен» этот тягач? Мы имеем неофициально допустимую нагрузку на ССУ (по разным данным) почти 35 т. Кроме этого, тягач оснащен многолистовой рессорно-балансирной подвеской. При таких данных вывод напрашивается сам собой. Auman наиболее уместно использовать в сцепке с самосвальным полуприцепом и на коротком плече. В таком варианте нивелируются все перечисленные выше минусы — спальные полки будут невостребованы, небольшой топливный бак при работе «самосвала» также не имеет никакого значения. И самое главное — большой клиренс и высота седла при движении в карьере из минуса превращается в плюс.

**Technical specifications**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| # | Engine model | Engine displacement | Engine power | Engine manufacturer |
| 1 | WD618.42Q | 11596 cc | 11.6 L | 708 cu in | 309 kW | 421 hp |  |
| Performance |
| Fuel | diesel fuel |
| Environmental standard | National II / Euro 2 |
| Maximum speed | 98 km/h | 61 mph |

|  |
| --- |
| Capacity |
| Fifth wheel load capacity | 15305 kg | 15.3 t | 33,742 lbs |
| Quasi-total mass of trailer | 39305 kg | 39.3 t | 86,653 lbs |

|  |
| --- |
| Weights and Ground pressure |
| Curb weight | 9380 kg | 9.4 t | 20,679 lbs |
| Gross vehicle weight rating | 24880 kg | 24.9 t | 54,851 lbs |
| Axle load distribution | 6960 kg / 17920 kg  (tandem axle)7 t / 17.9 t  (tandem axle)15,344 lbs / 39,507 lbs  (tandem axle) |

|  |
| --- |
| Dimensions |
| Overall length | 7030 mm | 23′1″ |
| Overall width | 2495 mm | 8′3″ |
| Overall height | 3460 mm / 3010 mm | 11′5″ / 9′11″ |

|  |
| --- |
| Undercarriage and Suspension |
| Number of axles | 3 |
| Wheelbase | 3300+1350 mm | 10′10″+4′6″ |
| Front track | 2020 mm | 6′8″ |
| Rear track | 1800 mm | 5′11″ |
| Front overhang | 1555 mm | 5′2″ |
| Rear overhang | 825 mm | 2′9″ |
| Angle of approach | 18° |
| Angle of departure | 60° |
| Leaf springs | 9 / 12 |

|  |
| --- |
| Tyres and Wheels |
| Number of tyres | 10 |
| Tyres dimension | 12.00R20, 12.00-20, 11.00R20 |

|  |
| --- |
| Miscellaneous |
| Seating capacity | 3 |
| Steering control | steering wheel |