

Магистральный ЭЛЕМЕНТ

Даниил Минаев, фото автора

Накануне COMTRANS-2017 компания Foton Motor Group провела закрытый допремьерный показ новых моделей грузовиков Auman EST A H5 и Aumark M4. И если развозной среднетоннажник Aumark M4 – логическое продолжение рода, дальнейшая модернизация прежних моделей, то появление магистрального тягача Auman EST A H5, созданного в сотрудничестве с Daimler AG и отнюдь не претендующего на роль очередного скромного бюджетника, стало настоящей сенсацией. При детальном рассмотрении ещё больше этот тягач удивил богатым оснащением и набором неожиданных технических решений.



Уровень всех технических жидкостей можно проверить, открыв капот, но для долива моторного масла придётся слегка приподнять кабину



Три ступеньки из четырёх прикрыты дверью кабины, значит, будут чистыми

Официальное наименование производителя магистрального тягача Auman EST A H5 – предприятие Foton Daimler Automotive Co., Ltd, созданное при участии специалистов компании Daimler AG. Однако это не означает, что все узлы и агрегаты грузовика изготовлены по лицензии немецкого концерна или поставлены из Германии. Скорее, здесь «отметились» практически все крупнейшие глобальные поставщики: двигатель – Cummins, КП – ZF, РТИ – Continental, компоненты тормозной системы – WABCO и Knorr-Bremse. На борту Foton Auman EST A H5 присутствует привычный европейцам ши-



Рабочее место водителя выглядит вполне по-европейски. Трёхступенчатая защита от вибрации с помощью упругих пневмоэлементов: пневматическая подвеска шасси, четырёхточечная пневмоподвеска кабины, сиденье на пневмоподвеске способствуют уменьшению усталости и большему комфорту при вождении. Уровень шума на холостом ходу составляет 55 дБ



Пассажирское место не столь комфортное

рокий комплекс электронных систем безопасности и помощи водителю, в том числе ABS, ASR, ESP, AEBS, LDWS. На разработку автомобиля было потрачено 4 года.

В основе Foton Auman EST A H5 шасси, построенное по европейским принципам конструирования магистральной грузовой техники и соответствующее европейским стандартам безопасности. В Китае тягач Foton Auman EST A H5 выпускается с вариантами колёсной формулы 4x2, 6x4 и 6x2, первым на российский рынок выходит модель 4x2 под индексом BJ4189, рассчитанная на работу в составе автопоезда полной массой до 45 т.

ТИПИЧНЫЙ КОНСТРУКТИВ

Foton Auman EST H5 4x2 оснащён двигателем Cummins ISG12 рабочим объёмом 11,8 л, который выпускается на пекинском заводе Foton



Есть окошко в задней стенке, но для российской климатической зоны это лишний элемент



На тягаче Foton Auman EST H5 4x2 установлены два топливных алюминиевых бака объёмом 490 и 350 л. Объём резервуара под AdBlue – 65 л

Сummins. Для машин, ориентированных на эксплуатацию в России, предназначены три настройки мощности: 419 л.с. и 2100 Нм крутящего момента; 450 или 473 л.с. и 2200 Нм. Мотор оборудован топливной аппаратурой Common Rail производства Bosch с давлением в рампе 2000 бар, системой селективной каталитической нейтрализации SCR.

Предусмотрен встроенный компрессионный моторный тормоз мощностью 300 кВт. Выбросы соответствуют стандартам Euro 5 или Euro 6 – как закажете. Расчётный ресурс двигателя составляет 1 200 000 километров. Двигатель работает в паре с 12-ступенчатой автоматизированной КП ZF TraXon модели 12TX2420TD или с 16-ступенчатой «механикой» ZF 16S2230TD. Благодаря программному обеспечению на базе PreVision GPS автоматизированная трансмиссия обладает способностью превентивного выбора передач. В зависимости от данных GPS-навигации с учётом местности, маршрута, дорожных знаков, плотности движения, а также информации о маршруте, по которому автопоезд уже проезжал ранее, КП работает в упреждающем режиме.



Привод насоса ГУР со стороны маховика – совсем необычно!

Двигатель Cummins ISG12 >> рабочим объёмом 11,8 л выпускается на пекинском заводе Foton Cummins



Предусмотрены и настройки самообучения и адаптации под водителя. Заявленный ресурс КП ZF TraXon – 1,6 млн км. В качестве альтернативы возможна комплектация механической 16-ступенчатой КП ZF 16S2230TD с диапазоном передаточных чисел от 16,41 до 1,00. Ведущий мост с гипоидной главной передачей и блокировкой дифференциала, передаточное отношение опять «европейское магистральное» – 2,846.

И НЕМНОГО НЕОБЫЧНОГО В ХОДОВОЙ ЧАСТИ

При изготовлении шасси технологи старались широко применять

новые материалы и технологии, позволившие снизить массу автомобиля. Полная масса тягача в модификации 4x2 составляет 18 т с распределением по осям – 6,5 и 11,5 т, высота седельно-сцепного устройства 1150 мм. Подвеска автомобиля по канонам европейских магистралей: передняя – на малолистовых параболических рессорах, задняя – пневматическая, четырёхточечная. Интеллектуальное электронное управление пневматической подвеской позволяет автоматически регулировать высоту.

Очень удивили ступицы передней оси – «мокрого» типа, с окошками для индикации уровня масла.



Кабина поднимается при помощи электропривода

Тормозная система тягача тоже не без электронного контроля, с дисковыми тормозными механизмами на всех осях, гидродинамическим тормозом-замедлителем ZF с максимальным тормозным моментом 4000 Нм, а также интегрированным моторным тормозом Cummins iBrake2. Управление тормозной системой осуществляет центральный блок управления, который, взаимодействуя с различными компонентами, контролирует снижение скорости и распределение тормозного усилия, координирует работу тормозов прицепа и вспомогательными устройствами. Всё это оборудование сертифицировано в соответствии с Правилами ЕЭК ООН R13.

Техническое обслуживание нового тягача осуществляется с достойным межсервисным интервалом: замена масла в двигателе производится через 75 000 км, замена масла в КП – через 200 000 км, в редукторах мостов – через 500 000 км.

С КОМФОРТОМ

Тягач оснащён кабиной шириной 2490 мм каркасной конструкции, соз-

Большегрузный тягач Foton Auman EST A H5 стандартно комплектуется телематической системой Super Fleetboard. Данная система полностью вообрала в себя телематическую систему Cummins и телематическую систему Mercedes Benz Fleet Board и является первой запатентованной в Китае двухканальной технологией. Система имеет пять преимуществ и работает по восьми направлениям: анализ расхода топлива, интеллектуальная система навигации, мониторинг маршрута, удаленная диагностика, вызов спасательных служб, сигнализация, напоминание о необходимом обслуживании, анализ эксплуатации, повышение эффективности работы автопарка, снижение эксплуатационных расходов и совокупной стоимости владения.

Техническая характеристика Foton Auman EST A H5 4x2

Полная масса с учётом нагрузки на седло, кг	18 000
Снаряжённая масса, кг	7620
Допустимая полная масса автопоезда, кг	45 000
Двигатель: тип рабочий объём, см³ мощность, л.с. крутящий момент, Н·м	Cummins ISG12e5460, дизельный, рядный, 6 цил. (Euro 5) 11800 473 при 1800 мин⁻¹ 2193 при 1000–1400 мин⁻¹
Коробка передач	Автоматизированная, ZF TraXon 12TX2420TD
Количество передач, вперёд/назад	12/2
Передаточное число главной передачи	2,846
Тормозные механизмы все колёс	Дисковые, вентилируемые
Вместимость топливного бака, л	490 + 350
Подвеска	Спереди на малолистовых рессорах, сзади пневматическая
Шины	315/80 R22,5

данной с помощью системы автоматизированного проектирования, что позволило достичь низкого коэффициента аэродинамического сопротивления – 0,564. Внутри два спальных места шириной 910 мм, высота кабины 1980 мм. Подвеска кабины – четырёхточечная, пневматическая с регулируемой высотой. В стандартной комплектации предусмотрены светодиодные дневные ходовые огни и комплект аэродинамических спойлеров. Кабина соответствует требованиям безопасности, предусмотренным Правилами ЕЭК ООН R-29-03. Оценка подтверждена экс-

пертами уполномоченного органами ЕС концерна DEKRA.

В качестве стандартного оборудования кабины предлагается кресло водителя на пневматической подвеске с подогревом и регулируемым поясничным подпором, пневматически регулируемая рулевая колонка, круиз-контроль, автономный отопитель мощностью 4 кВт, кондиционер, аудиосистема с четырьмя динамиками, люк с сеткой в крыше, электро-



«Мокрые» ступицы на передней оси – очень неожиданно! Хотя такое решение вполне имеет право быть: так делают на некоторых европейских тягачах, проектируемых для работы при максимальных нагрузках



Трансмиссионная перспектива

стеклоподъёмники, центральный замок, ключ с функцией дистанционного управления, электрическая розетка на 220 В, автомобильный холодильник.

РЫНОЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

В конце материала позволю себе высказать личное мнение. Безусловно, Foton Auman EST A H5 4x2 получился интересным, даже вызывающим для китайского автопрома тягачом, тем более что китайцы обещают в России цену, сопоставимую с КАМАЗ-5490. В нашей стране силами нескольких крупных производителей (яркий пример – МЗ «ТОНАР») ежегодно строится множество спе-

циализированной прицепной техники сельскохозяйственного, промышленного и строительного назначения. Такого рода полуприцепы нуждаются в относительно недорогих тягачах, но с мощными двигателями и комфортными условиями для водителей, так как нередко им приходится работать на плохих дорогах, в сложном рельефе и на длинном плече. Здесь, если сертифицировать и предлагать Foton Auman с колёсной формулой 6x4 или 6x6, и, наверное, с полностью рессорными подвесками и главной парой, отношением где-то в 4,5; а полную массу автопоезда довести тонн до 60, есть шанс добиться серьёзных успехов... 

