



Прежде чем мы начнем знакомить с новинками, несколько слов о самой выставке. Начнем с того, что AutoShanghai проводится в 17-й раз и является крупнейшей выставкой подобного рода не только в Китае, но и во всем азиатском регионе. Кстати, этот салон проводится по нечетным годам в конце апреля, тогда как его соперник — Пекинский автосалон — по четным годам. Вам это ничего не напоминает?

Современный выставочный многоуровневый комплекс в виде четырехлистника общей площадью порядка 36 тыс. кв. метров показался весьма удобной выставочной площадкой с точки зрения осмотра экспозиций и транспортности. Чего не хватает салону, так это достойной информационной поддержки. Выставка «заточена» исключительно на местный журналистский пул, на что недвусмысленно указывается при аккредитации на салоне иностранцев.

Убедиться в том, что вы чужой на этом празднике жизни, можно было на каждом шагу. Это не только отсутствие материалов хотя бы на английском языке, но и списки тех, кому доступны такие материалы вообще. Иностранцы могут довольствоваться исключительно проспектами на китайском, да и то в лучшем из случаев. Такова проза жизни Шанхайского автосалона.

FOTON MOTOR

Компания Foton Motor представила свои новинки в сегменте коммерческого транспорта на выставочном стенде FotonDaimler площадью более 1000 м². Новые модели созданы в сотрудничестве с мировыми лидерами автомобилестроения и сочетают в себе самые современные технологии в области экологичности, производительности и безопасности. Некоторые из новинок скоро могут оказаться на российском рынке.

Так, серия грузовиков Super Truck разработана в рамках созданного Foton Global Innovation Alliance, в который входят такие мировые производители, как Daimler, Cummins, ZF, Wabco и Continental.

Новый флагман — Foton Auman EST (Energy Super Truck) относится к линейке Super Truck. Машина вобрала в себя самые современные технологии, доступные для грузового автостроения. Данная модель является представителем 5-го поколения грузовиков Foton. Новинка получила большой список электронных систем: систему слежения за дорожной разметкой LDWS, систему курсовой устойчивости ESP и систему предотвращения опрокидывания ROPS. Система Smart Fleet выводит управление парком автомобилей компании на новый уровень. Теперь получать информацию о стиле вождения водителя, условиях движения автомобиля, его техническом состоянии и местонахождении

можно в режиме онлайн через интернет.

Технология динамического управления мощностью и крутящим моментом ADEPT, которая применяется на новом двигателе Cummins X12 мощностью 460 л. с. обеспечивает экономию топлива до 4% при отменных показателях крутящего момента — 2300 Нм при 1000 мин⁻¹. Турбонаддув с технологией ISOPD повысил производительность двигателя на 4%, снизив потребление топлива на 2%.

Применение технологии CumminsBrake2 с трансмиссионным тормозом ZF-Intarder обеспечивает максимальную эффективность при торможениях, увеличивая срок службы тормозных колодок и уменьшая затраты на обслуживание.

Адаптивная автоматическая трансмиссия нового поколения ZF TraXon с программным обеспечением на базе PreVision GPS обладает способностью превентивного переключения передач. Повышение скорости переключения передач и использование функции Start and Stop обеспечивает снижение расхода топлива и максимальную адаптацию к условиям движения.

Два выставленных седельных тягача Auman EST A с колесными формулами 6x4 и 4x2 по праву стали на стенде главными

FOTON И...

НА ПРОШЕДШЕМ В КОНЦЕ АПРЕЛЯ ШАНХАЙСКОМ АВТОСАЛОНЕ КОМПАНИЯ FOTON MOTOR ПРЕДСТАВИЛА ЦЕЛЫЙ РЯД НОВИНОК. ПОЗНАКОМИТЬ СО СВОИМИ ДОСТИЖЕНИЯМИ НАШУ РЕДАКЦИЮ ЛЮБЕЗНО ПРИГЛАСИЛО РОССИЙСКОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО FOTON MOTOR GROUP — ООО «ФОТОН МОТОР», ЧЕМ МЫ НЕ ПРЕМИНУЛИ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ. ПОПУТНО МЫ СМОГЛИ СЛОЖИТЬ СВОЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О ТОМ, ЧЕМ СЕГОДНЯ «ДЫШАТ» ВЕДУЩИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ПОДНЕБЕСНОЙ. СЕРГЕЙ ЖУКОВ, ФОТО АВТОРА





1. Двигатель Mercedes-Benz OM457, его серийная сборка в Китае начнется в следующем году.
2. Флагман марки Foton — модель Auman EST.
3. Двухосный седельный тягач Foton Auman EST A с задней пневматической подвеской, по всей вероятности, будет продаваться и в России. На выставке машина была представлена с мотором от Daimler.
4. Так Foton Motor демонстрирует свои возможности в создании силовых линий.
5. А вот модель Aumark S уже точно будет представлена в России в рамках автосалона Comtrans 2017 в начале сентября этого года.



действующими лицами. Отличительной особенностью машин стало применение пневматической подвески задних ведущих мостов. Ко всему прочему тягач с колесной формулой 4x2 был оснащен двигателем Mercedes-Benz OM457, серийная сборка которого начнется в Китае в следующем году.

Линейка грузовых автомобилей серии Aumark S (Super) построена на платформе 4-го поколения M4. Презентация этой модели для России намечена на выставке Comtrans. Ожидается, что грузовики серии S станут самым продаваемым продуктом компании Foton на российском рынке.

Первыми будут представлены модификации S1 полной массой от 3,5 до 6,5 т. Ориентировочные сроки начала продаж новинки — октябрь 2017 года. В 2018 году планируются поставки более тяжелых модификаций S3 массой 8,3 и 9,5 т. 12-тонный флагман модельного ряда S5 станет доступным российскому покупателю в начале 2019 года.

Легкие и средние версии модели Aumark S1 будут представлены с двигателями Cummins серии ISF объемом 2,8 и 3,8 л.

В подтверждение своих слов об инновационном пути развития компанией были представлены два образца перспективных разработок. Так, полностью электрический грузовой автомобиль Foton Ollin EV построен на платформе M4. При максимальной массе 6 тонн его грузоподъемность составляет 3 тонны. Попутно отметим, что поставки дизельной версии Foton Ollin на российский рынок больше не предусмотрены.

Силовая установка состоит из литий-ионной батареи суммарной отдачей 83,2 кВтч и электродвигателя мощностью до 100 кВт. На одной зарядке грузовик способен проехать до 260 км при максимальной скорости 90 км/ч.

Foton Ollin EV имеет все необходимое оборудование для удобства и безопасности водителя: гидроусилитель руля,

стабилизатор поперечной устойчивости, ABS, электростеклоподъемники, мультимедиа-систему с камерой заднего вида, кондиционер и кожаную отделку сидений.

А вот 8,5-метровый автобус Foton AUV приспособлен для работы на водородных топливных элементах. Машина не только отличается отсутствием вредных выбросов в атмосферу, но и обладает такими характеристиками, как низкий уровень шума, большой запас хода и высокая производительность.

Заправка водородом осуществляется в 4 баллона объемом по 140 л каждый. Благодаря современной энергетической установке, включающей в себя тяговую батарею с отдачей 45 кВтч и электромоторы мощностью 30 кВт, обеспечивается запас хода до 300 км при максимальной скорости до 100 км/ч. Пассажировместимость может составлять до 35 человек в зависимости от исполнения автобуса. ➔



Особенность экспозиций Foton Motor заключалась в том, что она была разбита на три составляющие. Первую мы уже представили. Вторая была посвящена LCV, третья — легковым автомобилям. Мы же заострим ваше внимание лишь на второй, в силу нашей специфики.

Среди экспонатов стенда можно было увидеть уже известный в России рамный автомобиль — пикап Foton Tunland (продается с 2012 года), получивший ряд небольших изменений, а также микроавтобус Foton Toano. Кстати, премьерный показ микроавтобуса совпал с решением о возможном выводе машины на российский рынок.

Пикап Tunland получил обновленный интерьер. Представленные модификации E3 и E5 имеют одинаковые габариты (5320x1860x1790 мм) и колесную базу (3105 мм), а также размер грузо-

вой платформы (1520x1580x440 мм). Модификация E3 укомплектована дизелем с турбонаддувом 493ZLQ4 и 5-ступенчатой МКП. При этом она предлагается в двух комплектациях, топовая из которых включает ABS+EBD, кондиционер и навигацию. Версия E5 отличается от E3 двигателем и более богатым оснащением салона. В ее комплектацию входит двигатель Cummins ISF2.8 мощностью 163 л. с. с крутящим моментом 360 Нм. Привод — подключаемый полный. Коробка передач — 5-ступенчатая механическая Getrag JC538. Доступные комплектации — Base и Comfort.

Foton Toano будет выпускаться в 8 возможных вариантах: от грузопассажирского фургона с тремя посадочными местами до 18-местного микроавтобуса при длине от 4923 до 5990 мм. Гамма двигателей представлена дизелями с турбонадду-

1. Шасси полностью электрического грузовика Foton Ollin EV.
2. Автобус Foton AUV приспособлен для работы на водородных топливных элементах.
3. Электромобиль на базе фургона Foton Toano.
4. Так выглядит топливная ячейка, преобразующая водород в электрическую энергию.
5. Модернизированный пикап Foton Tunland. Главное отличие этого года — обновленный интерьер.
6. Микроавтобус Foton Toano. Может существовать в различных ипостасях, в том числе в виде фургона.

вом Cummins ISF2.8 мощностью от 122 до 163 л. с. и 2,5–2,8-литровыми дизельными двигателями мощностью 110–115 л. с. в зависимости от модификации. Пока Foton Toano будет комплектоваться 5- или 6-ступенчатой МКП. Кстати, разработчики не отказали себе в удовольствии, представив на стенде LCV пассажирский электромобиль на базе Foton Toano. ➔

ДИН ЛЭЙ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ООО «ФОТОН МОТОР», СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ FOTON INTERNATIONAL TRADE CO., LTD

Хочу отметить, что компания Foton заново выходит на рынок России. Бренд Foton уже хорошо известен в вашей стране, но теперь мы выходим на новый уровень. Уже в этом году у нас запланировано много мероприятий, чтобы в России могли лучше познакомиться с нашими автомобилями, донести более полную информацию до потенциальных покупателей. Мы уверены, что это поможет в создании положительного образа нашего бренда и его продвижении на рынке России и стран СНГ. Рад, что имею возможность встретиться с представителями российских СМИ и ответить на вопросы.

— Скажите, в 2012 году в Пекине подписывалось соглашение с Daimler по поводу строительства завода Foton Motor для выпуска моторов OM457. В каком состоянии сейчас дела?

— В следующем году состоится официальный запуск его полномасштабного производства. Сегодня вы видели презентацию грузовика, на котором стоит как раз двигатель OM457.

— Проясните, у вас есть СП с Cummins. Вы производите линейку двигателей рабочим объемом от 2,8 до 12 литров. Зачем вам еще один аналогичный двигатель?

— На самом деле с 2,8 до 13 литров. Американский двигатель хорош, но не все наши клиенты хотят его покупать. Есть клиенты, которые хотят иметь мотор Mercedes-Benz, так что определенная аудитория будет покупать именно такие. Мы провели анализ рынка и решили, что целесообразно предлагать и в Китае, и во всем мире такие моторы.

— Предполагаемый объем производства?

— Пока не могу точно сказать. Знаю лишь, что мощность завода рассчитана на 50 тысяч.

— Грузовики поколения Super Truck представляются как продукция FotonDaimler. Что в них «даймеровского»?

— Данное предприятие создано совместно с Daimler в пропорции 50/50. Каждая из компаний вложит по 5 млрд юаней в развитие этого предприятия, поэтому оно называется FotonDaimler. В нем очень много от Daimler — контроль качества и технологические процессы. Это очень важно. Было потрачено много усилий и времени для внедрения этих процессов. Согласитесь, человек, когда рождается, он ничего не умеет. Только после высшего образования он получает хорошие знания и умения.

Соответственно, вижу ответ таким: Daimler является долевым участником в предприятии, осуществляет технический контроль качества и предоставляет его агрегатную базу. Например, двигатель. Но не факт, что, если на машине двигатель Cummins, ее нельзя назвать FotonDaimler. Это производство FotonDaimler. Скажем, кабина здесь исключительно нашей разработки. А дальше Foton имеет право закупать двигатели или коробки передач у мировых производителей.

— Скажите, что из того, что представлено на выставке, в перспективе будет поставляться в Россию?

— Во-первых, это большегрузная техника. Так называемая серия Super Truck. Под обозначением H5 она будет сертифицирована в России уже в июне этого года. После получения ОТТС в следующем полугодии эта машина с колесной формулой 4x2 в европейском исполнении будет предлагаться на российском рынке с роботизированной КП. Вторая модель — Aumark S1, внутреннее обозначение M4. Это четвертое поколение наших малотоннажных грузовиков. Данная модель, я думаю, в декабре уже начнет официально продаваться. В июле мы начнем ее сертификацию, а к выставке Comtrans должно быть получено ОТТС. Эта серия будет полной заменой нашей имеющейся серии до конца следующего года. 1 января 2019 года наше производство малотоннажной коммерческой техники полностью перейдет на серию M4.

Как вы знаете, пикап Tunland уже продается в России. Модель Toano на очереди. У нее есть модификации длиной 5; 5,5 и 6 метров. Пассажироместность — до 12 мест. В дальнейшем будут предложены различные варианты — от грузовых цельнометаллических фургонов до микроавтобусов. Машины должны выйти на российский рынок в начале 2018 года. Конкретно — в апреле.

— Вернемся к 2012 году. Была озвучена так называемая стратегия «5-3-1», которая, в частности, предусматривала строительство завода в России на 100 тыс. единиц техники. Как с этим обстоят дела?

— Пока ничего из этого не реализовано. Из-за того, что в 2013–2014 гг. в России разразился кризис. Пока ведем переговоры. Вы помните, в 2013-м рынок в России составлял 3 млн машин. И тогда организовать сборку 100 тыс. не было проблемой. Сейчас нет и 1 млн 400 тыс. Но мы видим, что в ближайшее время продажи будут расти.

Работу в этом направлении мы ведем, но будем весьма осторожны. Скорее всего, будем искать разных партнеров. Мы не собираемся сваливать все модели Foton в одну кучу. Главная цель на данный момент — развивать продажи. Как только продажи дойдут до определенного уровня, это станет отличным поводом для инвестиций в производство.

— Сколько продано в России автомобилей Foton в 2016 году?

— 722 единицы коммерческой техники и порядка 60 легковой. Могу объяснить почему: это без единой рекламы, то есть человек пришел, увидев в шоуруме — купил.

— Планы на 2017 год?

— 1000 ед. — коммерческие автомобили, 100 — большегрузные и 1500 — SUV и пикап. Но я думаю, реально — 80% от этих цифр.

— Сколько дилеров у вас в России?

— В этом году по пассажирской линейке планируем довести до конца года до 40. На данный момент у нас 18. По коммерческой линейке примерно столько же. Готовы увеличить число до 30, а на данный момент работают 20 дилеров. Для новых дилеров мы требуем выполнения стандартов по продажам нашей коммерческой техники. С них



потребуется брендовое оформление, определенный объем продаж, наличие сервиса, сертификации, диагностического оборудования, запчастей и так далее. Проще говоря, идем более цивилизованным путем.

— Кто ваш покупатель? Это государственные структуры или частные?

— Разные: муниципальные, компании, занимающиеся логистикой. Перевозка пассажиров в Китае осуществляется как государственными, так и частными компаниями. Но государственные закупки требуют состоять в специальном списке, благодаря которому ты получаешь субсидии от государства. Мы находимся в таком списке. Это значительно облегчает нашу работу. Я думаю, в России то же самое. Это называется государственная поддержка.

— А что сейчас с поставками запчастей, с организацией гарантийного обслуживания, каковы сроки?

— Мы уже организовываем свой центральный склад в Москве. Это склады класса А. Склады заполняем запчастями для новых автомобилей, особенно грузовиков. До начала поставок серии Super Truck мы завезем необходимое количество запчастей. Остальные — обеспечим запчастями в ближайшее время. Срок обеспечения улучшается. Я сейчас не дам конкретных цифр, но я думаю, наши менеджеры или руководители по сервису дадут вам более подробную информацию.

— А гарантийные обязательства?

— 150 тыс. или два года. Для большегрузных мы можем делать достаточно большой межсервисный пробег. Пока же речь идет от 50 до 100 тыс. Но это официально не объявлено. На старте продаж объявим. Гарантийный срок службы может быть от 3 до 5 лет. Возможно, даже вообще без ограничения по пробегу.

— А что по поставкам автобусов в Россию?

— Это все зависит от потребностей. Автобусы — это очень щекотливая тема. В России почти все поставки лоббированы местными производителями. Мы не можем участвовать в тендерах, сертифицировать их, пока не знаем, кто будет покупателем. Эта тема для меня, наверное, сейчас не первоочередная. Если будет хороший партнер и хороший покупатель, который выскажет пожелание, то, конечно, будем поставлять их в Россию.

...ДРУГИЕ

НА САМОМ ДЕЛЕ ШАНХАЙСКИЙ АВТОСАЛОН ЯВЛЯЕТСЯ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ПОКАЗА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ. ВМЕСТЕ С ТЕМ ОДИН ИЗ ВЫСТАВОЧНЫХ ЗАЛОВ БЫЛ ЧАСТИЧНО ОТДАН ПОД КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ. ВОТ ЧТО УДАЛОСЬ ТАМ ПОДСМОТРЕТЬ.

Предваряя рассказ, замечу, что все мои высказывания носят субъективный характер, поскольку китайский рынок для нас темный лес. Скорее, это наблюдения европейца, попавшего на китайскую автомобильную выставку.

Прежде всего, стоит отметить, что на выставке присутствовали практически все известные нам по России бренды, занятые на производстве легкого, среднего и тяжелого коммерческого транспорта. Автобусы не в счет, здесь есть свой Busworld.

Наблюдение первое. В стремлении встать в один ряд с ведущим производителями коммерческого транспорта китайские производители создают многочисленные альянсы. К уже упомянутому Foton с FotonDaimler Automotive можно добавить СП Jiangling Motors Co., Ltd. (JMC) с турецким Ford Trucks, SAIC Motor с его SAIC-Iveco Hongyan Commercial Vehicle Co., Ltd. и Naveco (Nanjing Iveco) Ltd.

К примеру, JMC в кооперации с Ford Trucks будет продвигать

на китайском рынке грузовики JH476 Ironman с колесной формулой 4x2 и 6x4, с двигателями мощностью 365, 390 и 420 л. с., которые являются точной копией хорошо известных нам Ford Cargo H476.

Марка Hongyan, принадлежащая SAIC Motor, представила модель Genlyon, читай Iveco Stralis/Trakker прошлых поколений, в исполнении для перевозки объемных грузов. Если у нас для этой цели обычно используются «паровозные сцепки», то здесь решили задействовать фургон на шасси с колесной формулой 8x4, придав ему в помощь прицеп со спаренными осями. В итоге данная сцепка пригодна для перевозки легковесных грузов объемом до 116 м³.

Принадлежащая также SAIC Motor марка Naveco активно продвигает на китайском рынке предыдущее поколение Iveco Daily. Вместе с тем этот автосалон был отмечен презентацией Daily последнего поколения.



1. Совместное предприятие JMC и Ford Trucks (Турция) будет выпускать тяжелые грузовики JH476 Ironman.
2. Вечно живой Iveco Daily от SAIC Motor. Презентацию же последней модели проводили на легковом стенде.
3. Вторая жизнь LDV Maxus. А ведь могли и мы «быть рысаками»...
4. Hongyan Genlyon, читай Iveco Stralis прошлых лет, для перевозки легковесных грузов большого объема (до 116 м³). Для прицепа места не хватило.





5. На стенде Isuzu была представлена обновленная модель тяжелого грузовика серии Giga местной сборки от Isuzu & QingLing.

6. Сочлененный городской электрический автобус Sunwin SWB6188EV. Опять же от SAIC Motor.

7. Последнее поколение грузовика Hyundai Mighty также будет собираться в Китае.

8. JAC H330 (Shualing World Truck) — первая ласточка проекта всемирного грузовика от компании JAC. Кстати, в качестве силового агрегата используется совместная разработка с американской Navistar.



В свое время «профуканный» нами бренд LDV Maxus, другого слова и подобрать трудно, прекрасно прижился на китайской земле и активно продвигается как SAIC Maxus. Причем здесь умудрились сделать под этим брендом не только LCV, но еще и пикапы, SUV и MPV.

И все же без автобусов не обошлось. Автобусное отделение Sunwin все того же SAIC Motor показало электрический сочлененный городской 18-метровый автобус SWB6188EV. Вчитываясь в цифры меж иероглифов, удалось понять, что и здесь без европейцев не обошлось. В частности, Volvo Buses. Хотя, надо отдать должное, сейчас китайские разработчики источников питания одни из самых продвинутых в мире. Кстати, это объясняет наличие бесчисленного количества электромобилей, автобусов и скутеров на электрической тяге.

Второе наблюдение. Используя опыт ведущих зарубежных производителей компонентов, здесь создают платформы грузовиков будущего в надежде на то, что с их помощью удастся завоевать весь мир. Одной из таких разработок стал JAC H330 (Shualing World Truck) хорошо известной в России Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd. (JAC).

Ее проект «Всемирного грузовика» явно нацелен на мировое господ-

ство — не менее. Как явствовало из заявлений разработчиков, данный грузовик ничем не будет отличаться от лучших европейских представителей. Наличие 220 различных комплектов с расширением до 300, возможность постройки как обычных, так и электрических версий. Эргономика, надежность, использование новаций в области оперативного управления автопарком — лишь неполный перечень того, чем будет обладать данный грузовик. Кстати, совместная работа с американской компанией Navistar позволила создать двигатель с улучшенной на 30% топливной экономичностью и 50% сниженными выбросами вредных веществ. В доказательство серьезности намерений были представлены серьезно доработанные грузовики JAC K5W и JAC K7W, где литера W недвусмысленно намекает на общность с «Всемирным грузовиком».

Не чуждо китайским автопроизводителям использование газового топлива. Также хорошо известная в России Sinotruk (China National Heavy Duty Truck Group Corp., Ltd. / CNHTC) представила седельный тягач Sitrak C7H-G CNG в варианте с колесными формулами 6x2 и 6x4. Емкость газового баллона составляет 950 л, с доведением в перспективе до 1500 л.

Наблюдение третье. Особенности работы зарубежных компаний на ки-

тайском рынке сводится к тому, что они обязаны организовать полноценную сборку автомобилей на территории Китая. На выставке присутствовали как раз такие бренды: корейская Hyundai с ее отделением Sichuan Hyundai Motor Co. и японская Isuzu с QingLing & Isuzu.

На стенде Hyundai состоялся премьерный показ обновленной модели Mighty. По всей вероятности, скоро начнется ее сборка в Китае. По соседству с новинкой стояли микроавтобус на базе цельнометаллического фургона Solati (больше известный у нас как H350) и седельный тягач Trago Xcient (или просто Xcient) с традиционной для него в Китае колесной формулой 6x4. Если сборка первого авто еще под вопросом, то Trago Xcient уже всюду производится.

А вот на стенде Isuzu, при всем многообразии представленного модельного ряда, было замечено последнее поколение тяжелого грузовика Giga с индексом V61 (по всей вероятности, для китайского рынка). Его сборка также будет осуществляться в Китае. Машина может быть поставлена как для одиночного использования с установкой различного вида надстроек (4x2, 350 л.с. и 8x4, 380 л.с.), так и в качестве седельного тягача с колесной формулой 4x2 мощностью 420 л.с. и 6x4 мощностью 460 л.с.