



ФОРМУЛА ДВИЖЕНИЯ

DONGFENG GX PRO • СНАРЯЖЕННАЯ МАССА: 8280 КГ • НАЧАЛО ПРОДАЖ: ИЮЛЬ 2026 Г.

ЗА ТЕ ЧЕТЫРЕ ГОДА, ЧТО DONGFENG GX ПРЕДСТАВЛЕН В НАШЕЙ СТРАНЕ, ОН СУМЕЛ ВОЙТИ В ЧИСЛО НАИБОЛЕЕ ВОСТРЕБОВАННЫХ МАГИСТРАЛЬНИКОВ. РОССИЙСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ НАРАБОТАЛИ БОГАТЫЙ ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЭТИХ ТЯГАЧЕЙ, НА ОСНОВЕ КОТОРОГО БЫЛО ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ ОБ ИХ МОДЕРНИЗАЦИИ. И ВОТ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ РЫНОК ВЫШЕЛ DONGFENG GX PRO. ОН ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ИЗМЕНИЛСЯ ВНЕШНЕ, НО ЗАТО ПРЕОБРАЗИЛСЯ ВНУТРИ

• КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ • ФОТО АВТОРА И DONGFENG



На дороге отличить обновленный Dongfeng GX Pro от его предшественника совсем не просто! Окрашенные в цвет кабины зеркала заднего вида и прикрывающие с боковых сторон раму нижние спойлеры у него перешли из разряда опций в штатное оборудование. Разве что ручки дверей прежде были черные, а теперь их тоже красят. Другое дело, если кабину поднять и заглянуть в моторный отсек — тут-то и становятся видны кардинальные отличия обновленного тягача.

Прежде Dongfeng GX оснащали 13-литровым дизелем Cummins ISZ 520 мощностью 508 л. с. в паре с роботизированной 12-ступенчатой коробкой передач ZF. Его преемник, Dongfeng GX Pro, получил иной силовой агрегат. Это тоже дизель Cummins, но уже модели Z14, относящейся к новому поколению. В частности, расположение распредвала у него изменено с ниж-

него на верхнее, поддон картера выполнен не из чугуна, а из композитов, рабочий объем увеличен до 13,5 л, а максимальная мощность — 520 л. с. Изначально этот двигатель, увидевший свет еще в 2019 году, соответствовал принятым в Китае, но избыточным для нас, экологическим требованиям Евро-6. Специально для российского рынка китайские инженеры разработали его версию экологического класса Евро-5. Это, в частности, позволило отказаться от массивного и дорогого сажевого фильтра, ведь он требует периодического автоматического прожига, который пусть и не сильно, но увеличивает потребление топлива.

Доработанный под российские условия эксплуатации Cummins Z14 оснастили генератором с увеличенной силой тока, системой интеллектуального прогрева на холостом ходу и морозоустойчивыми уплотнителями, сохраняющими

1. Напротив водителя появился цифровой щиток приборов, а центральный монитор стал заметно крупнее.
2. В передней панели сделаны выдвижные ящик и столик.
3. Пневматический пистолет включен в базовую комплектацию.





ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



ТЕХНОЛОГИЧНО. Кнопка блокировки дифференциала перенесена на центральную консоль.



УДОБНО. Сзади на раме появились держатели для противооткатных упоров.



свои качества даже при понижении температуры до -45 градусов. Все электрооборудование, и в первую очередь его разъемы, дополнительно защитили от агрессивной внешней среды, то есть от применяемых зимой противогололедных реагентов и соли.

Если на тягачах Dongfeng GX пару двигателю составляла роботизированная коробка передач ZF, выбор на которую пал по причине широкой известности среди наших перевозчиков, то модернизированный Dongfeng GX Pro вместе с другим дизелем получил новую. Это тоже 12-ступенчатый робот, но уже марки Eaton. Почему решили поменять одну коробку

на другую? В связи с тем, что компания Dongfeng выпускает и дизели Cummins, и коробки передач Eaton самостоятельно, в рамках созданного с американцами совместного предприятия. Дело еще и в том, что дизель Cummins и КП Eaton изначально разрабатывались как силовой агрегат с единым, а потому более продуктивно работающим, программным обеспечением. Кроме того, коробка Eaton с более высокими передаточными отношениями на высших ступенях гораздо лучше подходит к слишком большому, по меркам магистральных тягачей, числу главной передачи в редукторе заднего моста, которое в нашем случае составляет 3,42. Одним

словом, силовая линия Dongfeng GX Pro получила оптимальную конфигурацию, благодаря чему улучшилась динамика автопоезда, а потребление топлива при эксплуатации в смешанном цикле снизилось на 6%. А это примерно 1,6 л на каждые 100 км.

Завершая рассказ о силовом агрегате, остается добавить, что интервал сервисного обслуживания Dongfeng GX Pro — 50 000 км при использовании масла DFCV-E45 или 40 000 км в случае применения DFCV-L40. Гарантия на автомобиль составляет 36 месяцев, на силовую линию — 48, на блок и коленчатый вал двигателя — 60.

Теперь посмотрим, какие изменения скрываются за нижними обтекателями, прикрывающими с боковых сторон раму и размещенное на ней оборудование. Первое, на что наверняка обратят внимание те, кто хорошо знаком с Dongfeng GX, — прежде бак для AdBlue размещался слева над топливным, фактически за кабиной, теперь же его перенесли на правую сторону рамы и опустили на один уровень с остальным оборудованием. Да, он немного поджал соседний топливный бак, из-за чего суммарный запас горючего у тягача уменьшился на 100 л. Зато теперь емкость для AdBlue не мешает обслуживанию установленного за кабиной оборудования. Стал другим аккумуляторный ящик: АКБ теперь размещены бок о бок, а не как прежде, один над другим. Они, кстати, здесь AGM-типа, а потому не боятся

1. В задней подвеске применены четыре пневмобаллона.
2. Левый спойлер за кабиной сделан сдвижным.
3. В передней подвеске использованы малолистовые рессоры.
4. Теперь в аккумуляторном ящике батареи стоят бок о бок, а не одна над другой.



низких температур, не выходят из строя. Но такие батареи требуют стационарной подзарядки до полной емкости, что, как правило, делается во время прохождения регулярных ТО.

Колеса Dongfeng GX Pro получили усиленные диски. Стоит также отметить катафорезную антикоррозионную обработку поперечин рамы с их скрытыми полостями и появление в ее заднем торце держателей для противооткатных башмаков. Так они не занимают место в вещевых ящиках с внешним боковым доступом. В одном из них появился фиксатор для домкрата — теперь этот довольно тяжелый инструмент не будет громыхать по стенкам во время торможений и виражей. И еще важный нюанс: левый боковой спойлер за кабиной выполнили складным, тем самым упростив обслуживание.

Что касается самой кабины, то, оказавшись за рулем, в первую очередь обращаешь внимание на перенос управления трансмиссией на правый подрулевой переключатель. Раньше она регулировалась шайбой, которая находилась на подиуме справа от сиденья водителя. А теперь его нет, и ничто не мешает свободному перемещению по центральной части салона. Перед глазами находится не аналоговый, а полностью цифровой щиток приборов. Центральный дисплей стал крупнее в четыре раза и получил расширенный функционал. Кнопка включения блокировки межколесного дифференциала перенесена вниз, с потолочной на центральную консоль. Спальных полок, как и прежде,

в стандарте две. Но нижняя, сделанная подъемной, наконец получила газовые упоры. Благодаря им, пока руки заняты выниманием вещей из скрытых под этой полкой боксов, ее в поднятом виде уже не нужно поддерживать собственной головой. Увеличен размер штор: на время отдыха ими полностью закрывается ветровое стекло. Пневматический пистолет, который водители любят использовать для уборки или подкачки шин, включен в базовую комплектацию. Значительно усилена шумоизоляция кабины и повышена ее коррозионная стойкость, для чего увеличена толщина лакокрасочного покрытия. В пневмоподвеске кабины внешний датчик заменили встроенными. И еще важный момент: прежде некоторые функции комфорта, например, подогрев и вентиляция водительского сиденья, не обесточивались автоматически при выключении двигателя. И если водитель забывал выключить их соответствующей кнопкой, они продолжали работать дальше и вполне могли посадить аккумулятор. Теперь же с выключением зажигания обесточивается все оборудование.

Вышеперечисленные новшества — свидетельство тому, что разработчики не только прислушиваются к пожеланиям российских эксплуатантов, но и реагируют. Причем настолько активно, что на отечественный рынок, по сути, вышла новая модификация тягача. И она уже доступна к заказу — поставки Dongfeng GX Pro в нашу страну начались. ➔

DONGFENG GX PRO

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Снаряженная масса, кг	8280
Полная масса тягача, кг	18 000
Полная масса автопоезда, кг	44 000
Габариты (длина/ширина/высота), мм	6300x2544x3864
Колесная база, мм	3800
Объем топливных баков, л	600+450

Двигатель:

тип	Cummins Z14, рядный, 6-цилиндр., дизельный
рабочий объем, л	13,5
мощность, л.с.	520
крутящий момент, Нм	2470

Коробка передач

	автоматизированная, Eaton, 12-ступенчатая
--	---

Подвеска (передняя/задняя)

	рессорная/пневматич.
--	----------------------

Размер шин

	315/70R22.5
--	-------------

СЕРВИС

Заводская гарантия	36 месяцев
Межсервисный пробег	50 000 км

КОНКУРЕНТЫ

«Валдай 45 Pro», Sitrak C7H Max, JAC K7



AGM-батареи — в базовой комплектации.



Уменьшен объем топливного бака.