



## В полусреднем весе

Сегодня у нас не легкий автомобиль и не тяжелый, даже на «средневеса» он не потянет – 8 тонн полной массы. Поэтому будем считать, что Forland 8 выступает, по боксерской терминологии, в полусреднем весе

**К**итайские грузовые автомобили Foton давно и хорошо известны в нашей стране. Они пришли в Россию задолго до массового нашествия «китайцев», спровоцированного экономическими санкциями. А относительно недавно к нам пришла и марка Forland – «дочка» Foton. Как видим, не только производители легковых машин из Китая любят и умеют «плодить» бренды. В нашей стране дочерняя марка представлена тремя моделями полной массой от трех с половиной до двенадцати тонн. Все они имеют близкое родство с аналогичными «Фотонами», отличаясь внешней отделкой и, порой, комплектацией. Автомобили конструктивно просты,

но при этом, по доброй китайской традиции, очень неплохо оснащены – обычные крепкие рабочие машины. Компания «МБ РУС» – эксклюзивный дистрибьютор Forland в России завозит к нам «голые» шасси, а установкой на них различных надстроек занимаются местные компании. Благо, этот вид деятельности развит у нас очень неплохо, конкуренция сильна и выбор исполнителей велик. Поводом вернуться к Forland 8 стало как раз появление нового кузова – рефрижераторного фургона с гидробортом.

### Простое шасси

Если взглянуть на шасси Forland 8 без кабины и надстроек, увидим обыч-

ный, даже несколько ортодоксальный грузовик. Рама из стандартных профилей, с прямыми лонжеронами, на первый взгляд, не поражает мощью. Но здесь используется высокопрочная легированная сталь, да и швеллер вовсе не хлипкий – толщина полки 6 мм. Подвески как из учебника – зависимые, рессорные. Причем задняя с поддрессорниками. Спереди и сзади установлены амортизаторы и стабилизаторы поперечной устойчивости.

Двигатель – 3,8-литровый турбодизель ISF3.8s5154 мощностью 152 лошадиные силы. Максимальный крутящий момент 491 Н·м в диапазоне оборотов от 1200 до 1900. Мотор не самый «молодой», с относительно невысокой литровой мощностью, а потому, при грамотной эксплуатации, «ходить» должен долго.

Коробка передач – шестиступенчатая «механика» от компании Zhejiang



«Бочка» воздушного фильтра расположена за левым передним колесом



Для облегчения холодного пуска дизеля топливный фильтр обогревается

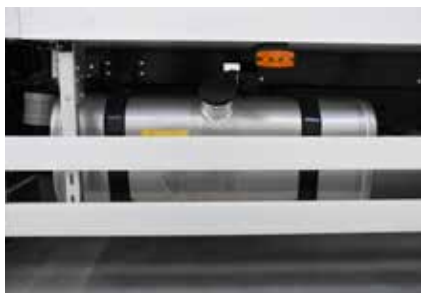


Расширительный бачок системы охлаждения вынесен за кабину



Двигатель выполняет экологические нормы Евро-5. Бак для мочевины расположен справа

Wanliyang Transmission Co, более известной под аббревиатурой WLY. Производитель крупный и хорошо известный не только у себя на родине. Его «шестиступками» комплектуют, например, автомобили LADA. На коробке передач предусмотрен выход для подключения коробки отбора мощности. Карданный вал с промежуточной опорой даже на короткой (база 3800 мм) версии машины. Есть еще длиннобазный вариант – 4500 мм. Ведущий мост от того же производителя, что и коробка передач. Тормозная система пневматическая, пневмоаппаратура китайская, от компании SORL.



Для работы в России топливный бак увеличен. Его емкость 200 литров

Передние механизмы дисковые, сзади стоят барабаны. В помощь колесным предусмотрен моторный тормоз.

### Удобная кабина

По компоновке Forland 8 – классический «головастик» с кабиной над двигателем. Кабина короткая, трехместная. Но о спальном месте для водителя китайские товарищи позаботились. За спинками кресел спрятан матрасик с импровизированной подушкой, который позволяет выровнять подушки сидений. Не царское ложе, конечно, но отдохнуть в перерыве можно. Длины лежанки хватит для человека повыше среднего роста.

Водительское кресло подпружинено – полезная штука для автомобиля, где шофер сидит практически «на переднем колесе». Руль с вынесенными на него кнопками, регулируется по наклону и вылету. Диапазон регулировок достаточно большой, что позволяет разместиться на рабочем месте водителю «героических» размеров. Частенько китайские (да и прочие азиатские) грузовички бывают откровенно тесными, но это не про

Forland 8. Обзор из кабины шикарный: огромная площадь остекления и зеркала, которыми машина увешана, как



Технические характеристики	
Габаритные размеры, ДхШхВ, мм	7099x2300x3260
Колесная база, мм	3800
Полная масса, кг	7990
Грузоподъемность, кг	3050
Модель двигателя	ISF3.8s5154
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Экологический класс	Евро-5
Рабочий объем, см³	3760
Мощность, кВт (л. с.)	112 (152)
Крутящий момент, Н·м при об/мин	491 при 1200...1900
Модель коробки передач	WLY6G55
Тип	Механическая, 6-ступенчатая
Тип тормозной системы	Пневматическая
Передние/задние тормоза	Дисковые/барабанные
Размерность шин	215/75 R17,5
Емкость топливного бака, л	200
Внутренние размеры фургона, ДхШхВ, мм	5030x2135x2010
Объем кузова, м³	21,5
Вместимость, европалет	10
Модель холодильно-отопительной установки	Carrier CitiMax 400
Температурный режим, °С	-20...+12
Модель гидравлической подъемной платформы	DLC 4
Грузоподъемность платформы, кг	1500



Под капотом (точнее, под кабиной) 3,8-литровый турбодизель ISF3.8s5154 китайского производства мощностью 152 л. с.



Компрессор обеспечивает работу холодильной установки. Для работы компрессора требуется замена приводного ремня



Шестиступенчатая коробка передач WLY6G55 допускает установку коробки отбора мощности





**Впереди четыре полноценных листа рессор во всю длину плюс амортизаторы**



**Рама выполнена из легированной высокопрочной стали. Толщина профиля 6 мм. Соединения элементов на заклепках и болтах. Подрамник фургона здесь тоже из стального профиля**



**Ходовая часть Forland 8 заставляет вспомнить, что такое смазочный шприц**



**Воздушные ресиверы спрятаны между лонжеронами рамы**



**Обрыв кардана – серьезная и опасная поломка. Китайцы решили подстраховаться**



**Пневмоаппаратура тормозной системы от китайской компании SORL**

новогодняя елка игрушками, плюс камера заднего вида, изображение от которой выводится на дисплей, расположенный в центре передней панели.

Оснащена «восьмерка» вполне достойно: зеркала и водительское сиденье обогреваются, есть кондиционер и мультимедийная система, в наличии ABS и система курсовой устойчивости. В дальних рейсах пригодится круиз-контроль. Форма передней панели такова, что она представляет собой сплошной ящик для всяких мелочей. Жаль, что без крышки... Над ветровым стеклом есть дополнительные полки.

### Адаптация

Прежде чем приехать в Россию, грузовик прошел довольно серьезную адаптацию. В нашем исполнении он заметно отличается от машин, которые работают на родине и в других теплых странах, куда Forland активно экспортируется.

Кабина оснащена дополнительной шумоизоляцией и тщательно утеплена. Ради борьбы с коррозией поменяли технологию окраски: применили катафорезное грунтование, общая толщина лакокрасочного покрытия достигла более 100 мкм. Только на задней стенке кабины толщина покрытия меньше.

Обогрев водительского кресла и зеркал заднего вида – тоже «роскошь» специально для нашей страны.

Большое внимание уделено проблеме холодного пуска двигателя. Топливный фильтр обогревается, есть фирменный догреватель охлаждаю-



**Задний мост, подвешенный на мощных рессорах с подрессорниками, от того же производителя, что и коробка передач**



**Два аккумулятора размещены в пластиковых ящиках слева за кабиной. Бортовая сеть 24-вольтовая**



**В передней и задней подвесках Forland 8 установлены стабилизаторы поперечной устойчивости**



Установлен выключатель массы, который позволяет полностью обесточить автомобиль



Петли и запорная арматура дверей фургона выполнены из нержавеющей стали



Многослойные уплотнения дверей фургона должны предотвращать утечки холода



Покупатель может выбрать производителя и модель холодильной установки



Стационарный пульт управления гидробортом расположен слева под кузовом



Через эту розетку можно подключить выносной проводной пульт для работы с бортом



Доступен и третий вариант управления гидробортом – беспроводной пульт



По бортам изотермического кузова расположили планки для крепления груза

щей жидкости, который включается «по зажиганию» и позволяет быстро прогреть мотор, а значит, и кабину. Хитрые дилеры быстро сориентировались, и предлагают несложную доработку и перепрограммирование штатного подогревателя, которые пре-

вратят его в полноценный предпусковой подогреватель. Самое интересное устройство – электрический тэн в масляном поддоне, который работает от обычной бытовой сети. Достаточно открутить заглушку на поддоне (добираться до нее не слишком удобно) и подключить к открывшемуся разьему специальный провод, входящий в комплектацию машины. Главное, чтобы в доступе была розетка на 220 Вольт...

### Фургон, «изотерма» или рефрижератор?

Переходим от машины к надстройке. Здесь установлен изотермический фургон из сэндвич-панелей (армированный пластик – экструдированный пенополистирол – армированный пластик) толщиной 80 мм. Есть вариант менее теплоизолированного фургона с толщиной стенки 50 мм. Фургон бескаркасный, только в полу есть усилители. Такой вариант легче, и позволяет несколько увеличить грузоподъемность, при этом имеет достаточную прочность. Вполне возможно, что в серию пойдут фургоны, где пластик в сэндвич-панелях заменит металл – такой вариант дешевле. Задний пор-



Усиленный пол фургона имеет несколько слоев покрытия. Освещение обеспечивает светодиодная лента

тал фургона стальной, в порошковой окраске, петли и запорная фурнитура из нержавеющей стали. Освещение кузова реализовано с помощью светодиодной ленты, включается из кабины. На внутренней стороне бортов расположены крепежные планки для фиксации груза.

Заметим, что на фото машина с коротким и узким кузовом. По желанию заказчика он может быть «на палету» длиннее и немного шире.



Корейский гидроборт не только облегчает погрузку, но и защищает двери фургона от абразивного износа



**Зеркала обеспечивают прекрасный обзор назад и видимость «слепых» зон**



**Основной головной свет га-логенный, дневные ходовые огни светодиодные**



**Кабина официально трехместная, но среднее пассажирское кресло более чем скромное**



**Рычаг коробки передач отличается большими ходами при переключениях**



**Под кабиной видно дополнительную шумо- и теплоизоляцию**



**Рулевая колонка имеет хороший диапазон регулировок по наклону и вылету**



**В центре панели экран мультимедийной системы, тахограф и управление всем и вся**

Чтобы сделать из «изотермы» полноценный рефрижератор, на переднюю стенку фургона монтируют холодильную установку – закладные под нее предусмотрены заранее, а на двигатель с помощью дополнительного кронштейна устанавливают компрессор. Кроме того, придется поменять ремень привода дополнительных агрегатов на более длинный и проложить магистрали для хладагента. Марку «холодильника» заказчик может выбрать. Установят тот, который ему удобнее, привычнее или просто больше нравится. Дилеры предлагают изделия различных производителей.

Корейский гидробоорт значительно облегчает процесс погрузки и разгрузки автомобиля. Управление им

возможно с трех пультов: стационарного, расположенного слева/сзади под кузовом, выносного проводного, который подключают к «стационару» через разъем, схожий с розеткой прицепа, и беспроводного.

Если заказывать холодильное оборудование и/или гидробоорт у дилера при покупке автомобиля, то проблемы с изменениями в ПТС клиента не коснутся и платить за эту процедуру ему не придется. Переоборудование уже зарегистрированного изотермического фургона станет «головной болью» и «финансовой дырой» владельца.

### **Другие варианты**

Forland 8 постепенно «обрастает» новыми надстройками. К бортовой «шторе»

добавился изотермический фургон, который можно использовать и как обычный, если сохранение температуры для груза не важно. Для перевозки замороженных и скоропортящихся продуктов «толстенный» изотермический фургон путем несложных манипуляций можно превратить в рефрижератор. Ну а гидробоорт облегчит погрузку в любой кузов.

Еще одна новинка на базе «восьмерки» – эвакуатор со сдвижной платформой грузоподъемностью почти три тонны, оснащенный гидравлической лебедкой. Но о нем как-нибудь в другой раз...

**Игорь Твердунов**  
Фото автора



**Кроме рефрижератора автомобиль доступен в вариантах шторного борта, изотермического фургона и эвакуатора**