

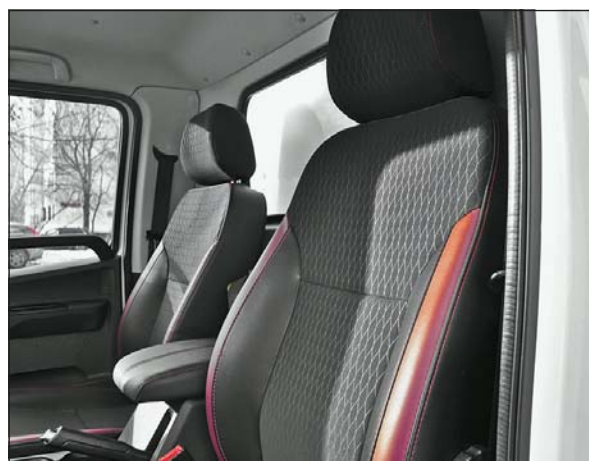


ТРЕТИЙ НЕ ЛИШНИЙ

FORLAND 3 > ПОЛНАЯ МАССА: 3500 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: ОКТЯБРЬ 2024 Г. ЦЕНА: ОТ 3 972 000 Р.

ДОЧЕРНЯЯ МАРКА КРУПНОГО КИТАЙСКОГО ПРОМЫШЛЕННОГО КОНГЛОМЕРАТА ОФИЦИАЛЬНО ПОСТАВЛЯЕТ В РОССИЮ ТРИ МОДЕЛИ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ FORLAND МАССОЙ 3,5, 8 И 12 ТОНН. САМАЯ ЛЕГКАЯ ИЗ НИХ — FORLAND 3 — СЕРТИФИЦИРОВАНА ПО КАТЕГОРИИ N1. ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ТАКОЙ МАШИНОЙ ДОСТАТОЧНО ВОДИТЕЛЬСКОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ КАТЕГОРИИ В, ПОЭТОМУ МОДЕЛЬ ЗАИНТЕРЕСУЕТ НЕ ТОЛЬКО ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ, НО И ЧАСТНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ

> МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА



В октябре 2024 года компания «МБ Рус» торжественно объявила о начале поставок шасси Forland в Россию и партнерстве с российскими компаниями-кузовопроизводителями. Среди возможных вариантов исполнения — изотермический фургон, рефрижератор, бортовая платформа со сдвижным тентом, крано-манипуляторная установка. Изотермический фургон оказался самым востребованным форматом в сегменте коммерческих автомобилей массой до 3,5 тонн. Неудивительно, что именно такая техника первой появилась у дилеров. А раз так, давайте повнимательнее присмотримся к этому весьма перспективному транспортному средству в своем бизнес-сегменте.

При колесной базе 3800 мм (одна из трех возможных), оптимальной для развозного фургона, работающего в городе, снаряженная масса шасси Forland 3 составляет 1995 кг, это один из самых низких показателей в своем классе. Следовательно, на надстройку и груз остается 455 кг. При этом конструктивно машина рассчитана и на более серьезную загрузку, о чем косвенно свидетельствует шильда L5e, где цифра соответствует полной массе в тоннах.

Изотермический фургон производства нижегородского «Автоме-

ханического завода», изготовлен по бескаркасной технологии, обладает вместимостью чуть более 22,1 м³ и рассчитан на десять европалет. Толщина боковых панелей равна 50 мм, передней стенки и потолка — 50 мм, пола — 70 мм. В составе панелей присутствует экструдированный пенополистирол с коэффициентом теплопроводности 0,032 Вт/м°C. Для облицовки сэндвича используется лакированный металл. Исключение сделано для задних дверей, их панели покрыты пластиком, армированным стекловолокном. Задний портал выполнен из нержавеющей стали с порошковой окраской, а для настила пола использована влагостойкая сетчатая фанера толщиной 18 мм. В передней стенке предусмотрены закладные для монтажа рефрижераторной установки. Прочный надрамник сварен из 4-метрового стального швеллера. Защиту от коррозии обеспечивает специальное покрытие с двухкомпонентной эмалью. Существенно, что переднее крепление фургона сделано с применением компенсационных пружин — своего рода знак качества завода-изготовителя.

А каковы особенности шасси? Рама лестничного типа сделана из высокопрочной легированной стали, толщина лонжеронов составляет 4 мм. Подвеска рессорная, спе-

1. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету — это обязательный стандарт для такого вида техники.
2. Изображение с камеры заднего вида отображается на экране мультимедиа.
3. В кабине найден приемлемый баланс между физическими клавишами, регуляторами и сенсорными кнопками.

реди установлены малолитровые рессоры, сзади — рессоры с подрессорником. В задней подвеске есть стабилизатор поперечной устойчивости. Такое полезное конструктивное решение редко встречается у китайских малотоннажных грузовиков. Привод тормозной системы гидравлический. Передние тормоза дисковые, задние — барабанные.

Малотоннажник от Forland оборудован 2,5-литровым дизелем Aucan 4F25TC мощностью 154 л. с., крутящим моментом 415 Нм. Многие наверняка оценят, что экологический класс Евро-5 у него достигнут благодаря технологии EGR, то есть без применения столь не любимой у перевозчиков жидкости AdBlue. Вес 4-цилиндрового мотора снижен до 220 кг за счет использования алюминиевой головки блока цилиндров.

Двигатель работает в паре с 6-ступенчатой механической КП 6GS46. Повышающая передача в связке с гипоидным ведущим мостом с передаточным числом 4,875 способствует экономии топлива при движении с постоянной скоростью. Объем алюминиевого топливного бака — 100 л, пожалуй, это наибольшее значение в классе. В базовой комплектации предусмотрен подогрев топливного фильтра. Подогрев к зимней эксплуатации также включает подогрев зеркал



1

заднего вида и водительского сиденья, аккумулятор увеличенной емкости. Устанавливается жидкотный подогреватель Webasto.

Forland 3 приятно удивил уровнем комфорта, широкой (1730 мм) двухместной кабиной и очень удобным управлением. Водительское сиденье поддрессоровано и имеет восемь регулировочных положений по жесткости в зависимости от веса водителя. Предусмотрен поясничный упор, и, внимание, принудительная вентиляция сиденья! Вы не ослышались. После этого говорить о том, что в машине есть круиз-контроль, аудио-

1. Для доступа в кузов предусмотрена складная лестница.
2. Алюминиевый бак вмещает 100 л дизтоплива.
3. Переднее крепление фургона к раме сделано с применением компенсационных пружин, что своего рода знак качества изготовителя надстройки.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. Водительское сиденье поддрессоровано.



СПОРНО. В кабине есть всего один USB-разъем.



2



3

система, кондиционер — и вовсе неудобно.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Посадка за рулем удобная. Существенно, что трехточечный ремень безопасности имеет регулировку верхнего крепления. Вообще, завод-изготовитель постарался сделать все, чтобы сотрудники были довольны условиями работы: в кабине найден приемлемый баланс между физическими клавишами, регуляторами и сенсорными кнопками на 10,25-дюймовом экране мультимедиа. Впрочем, удобство пользования сенсорной панелью при движении автомобиля — вещь спорная. За время тест-драйва только несколько раз приходи-



лось «на ощупь» приглушить звук радио. Этот трюк радости особой не вызвал. Хорошо, что громкостью и прочими настройками можно также управлять кнопками на руле.

Специально для поставки в Россию кабина прошла дополнительную антикоррозийную обработку, включающую электрофорез, герметизацию сварных швов, обработку колесных арок. На утепленную кабину Forland 3 нанесен двойной слой окраски, его толщина составляет 100 мкм.

Для тест-драйва выбрали 150-километровый маршрут по городу и области. В качестве балласта использовали реальный груз — товар на палете массой под 300 кг. И пусть

4. В задней подвеске предусмотрен стабилизатор поперечной устойчивости.
5. Изотермический фургон изготовлен по бескаркасной технологии, обладает вместимостью 22,1 м³.



по номинальной грузоподъемности это недобор, но нам важно было оценить удобство погрузочно-разгрузочных работ и надежность фиксации груза, в том числе исключить перемещение палеты по полу в процессе езды. По вышеназванным параметрам техника показала себя достойно. Стоит добавить, что рессорная подвеска на груженой машине пусть немного, но мягче, чем на пустой.

Если говорить о ездовых качествах, отметим тяговитый мотор и хорошо, гармонично подобранные передаточные числа КП. При максимально разрешенной скорости 90 км/ч стрелка тахометра находилась в середине зеленой зоны. В кабине тихо, источником незначительного фоновых шума был не мотор, а шипованные шины, кстати, российского производства. По управлению грузовик как легковой автомобиль, только с поправкой на габариты. В помощь водителю — системы ABS, ESC, камера заднего вида, выводящая картинку на экран мультимедиа. Для городской эксплуатации в машине собраны одни плюсы.

Со временем завод-изготовитель наверняка озадачится модернизацией поставляемых в Россию автомобилей. На этот случай у меня есть два совета. Во-первых, хорошо бы оснастить машину тормозом в виде заслонки на выпуске. Пусть тормозная мощность такой системы невелика, но, как показывает практика, на затяжных спусках она полезна. Во-вторых, сделать комбинацию приборов более информативной, добавив на дисплей данные, например, об уличной температуре, мгновенном расходе топлива и подкачка переключения передач.

Что ждет новый малотоннажник в нашей стране? Интерес к нему очевиден, особенно в Центральной России, где в последнее время активизировался спрос на такие грузовики. При нынешнем кадровом дефиците на поиск водителя с категорией В потребуется меньше времени. Дополнительным преимуществом новинки станет удлиненный гарантийный период: три года без ограничения пробега. Межсервисный интервал 20 000 км — обычный для машин такого класса.

Основным конкурентом Forland 3 выступит отечественная «Газель». Кстати, с недавнего времени «Газель Next» оснащается новым мотором, так как «Горьковский автозавод» отказался от 2,8-литрового дизеля Cummins, сделав ставку на собственный агрегат G21B: он изначально разработан компанией Foton, но сейчас идет процесс локализации.

В заключение несколько слов о компании Forland на мировом рынке. Бренд основан в 1999 году и является дочерней маркой крупного промышленного конгломерата Beiqi Foton Motor с государственной формой собственности. Линейка коммерческого транспорта Forland от малотоннажных до крупнотоннажных автомобилей представлена на азиатских рынках, а также в Южной и Центральной Америке. У компании есть 400 дилерских центров и 300 сервисных станций в 50 странах мира. Автомобили Forland выпускают 17 сборочных предприятий в Азии и Африке. В ближайших планах — запуск пяти новых заводов в Бразилии, Мексике, Египте, Индии и Индонезии. В России эксклюзивным дистрибьютором автомобилей Forland стала компания «МБ Рус».

FORLAND 3 ИЗОТЕРМИЧЕСКИЙ ФУРГОН

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	3045
Полная масса, кг	3500
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5200/2200/2200
Колесная база, мм	3800
Объем грузового отсека, м³	22,1
Объем топливного бака, л	100
Двигатель:	
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, см³	2499
мощность, л. с.	154
крутящий момент, Нм	415
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая
Подвеска	зависимая, рессорная
Тормоза (передние/задние)	дисковые/ барабанные с ABS
Размерность шин	195/75R16C

ЦЕНА

Базовая, руб. от 3 972 000

СЕРВИС

Заводская гарантия 3 года
без ограничения пробега

Межсервисный пробег 20 000 км

КОНКУРЕНТЫ

Камаз «Компас», «Газель-Next», Dongfeng Q35



Умеренный расход топлива.



Нет моторного тормоза.