

Два дня Форланда



Федор Лапшин
Фото автора

Китайские грузовики Forland появились на нашем рынке год назад: ими начал торговать дистрибьютор «МБ РУС». Но эти машины пока малоизвестны, а потому я на пару дней взял ключи от рефрижератора Forland 8 и поехал на нем по Подмосквовью. Раз он for land, «для земли», то подойдет ли для наших условий?

Знаете, что меня больше всего порадовало на этом недолгом тесте? Нет, не отличный, как в аквариуме, обзор и даже не радио с внезапно приятным звуком. А то, что за ночь из тормозной системы не ушел воздух! Я-то за три десятка лет всяких грузовиков не виделся, а тут сел, завел мотор — и можно сразу трогаться, а не ждать, пока компрессор накачает нужное давление. Красота!

«Forland — российское название или так машины именуются и в Китае?» — спросили коллеги. Нет, бренд оригинальный, китайский: это дочерняя марка концерна Foton, основанная в 1999 году. У нас Forland представлен тремя моделями, у которых цифры означают примерную полную массу в тоннах: это младшая Forland 3, старшая Forland 12 и «среднячок» Forland 8, доставшийся мне. Его точная паспортная полная масса — 7990 кг, снаряженная масса — 4940 кг, из которых примерно 350 кг приходится на гидроборт, а 55 кг — на холодильник. Грузоподъемность — около 3 т.

Выходит, Forland 8 — прямой конкурент нижегородского Валдая 8 (кстати, с кабиной Foton), который мне очень понравился? «На самом деле наша модель более грузоподъемная: в Китае ее полная масса — 9 т, а так она рассчитана на 10 т», — комментирует Денис Ананьев, менеджер «МБ РУС» по работе с кузовопроизводителями, и перечисляет изменения и улучшения, которые Forland внес в конструкцию модели по инициативе российской стороны. Это прежде всего окраска: изначально толщина лакокрасочного покрытия была 75–90 микрон, а для нас кабины красят в два слоя общей толщиной уже 110–120 ми-

крон и обрабатывают колесные арки антикором.

Чтобы в кабине было тепло, прокладывается дополнительная изоляция и ставится догреватель охлаждающей жидкости Webasto, причем путем переделки его превращают еще и в предпусковой подогреватель.

Фильтр грубой очистки топлива — с подогревом, сам алюминиевый топливный бак для нашего рынка более крупный, 200-литровый. Аккумуляторных батарей две, по 85 А·ч, резинотехнические изделия морозостойкие. В подвеске и карданной передаче появились дополнительные точки смазки — это позволит увеличить срок службы. Стабилизатор поперечной устойчивости теперь есть не только спереди, но и сзади. Наконец, при создании рефрижератора было принято решение сохранить штатный компрессор кондиционера: с одной стороны двигателя стоит «родной», с другой — дополнительный, для холодильной установки.

Сам мотор — китайский ISF 3.8, прекрасно известный нашим перевозчикам. Им оснащались еще прежний Валдай (помните такой среднетоннажный грузовичок с кабиной от Газели?), автобусы-пазика, ГАЗ Садко, МАЗ Зубренок. А сейчас этот же мотор стоит под кабиной камазовских Компасов — так что его у нас чинить умеют, и запчастей к нему полно. Жаль только, кабина откидывается хоть и легко, но не на очень большой угол. А опускаю кабины подобных грузовичков я с опаской: надо проделывать ряд манипуляций, просунув руку, а то и голову под кабину... Особенности компоновки!

Если говорить о надстройке, то кузов сделал Автомеханический завод из Ниж-

него Новгорода, холодильная установка — это китайский Carrier Citimax 400, гидроборт — корейский DIMT. Похоже, антисанкционный набор Carrier + DIMT становится популярным у российских производителей рефрижераторов: холодильник и борт этих марок стоят и на новейшем КАМАЗе К5 для Дикси (АР №17, 2025).

Так я уже знаю, как обращаться с этим гидробортом! Хоть он и другой модели, нежели у КАМАЗа (грузоподъемность не 2 т, а 1,5, и на нем нет ножных кнопок «вверх — вниз»), но управление точно такое же: основной пульт под кузовом, выносной на витом кабеле, и еще брелок на шнурке. В него я прямо влюбился: вешаешь на шею



Денис Ананьев:
«Топливный бак для нашего рынка сделали 200-литровым»



Двигатель ISF 3.8 стоит под кабиной...

и управляешь бортом, словно переключив каналы телевизора. «Дальнобойность» брелока сумасшедшая (я отошел на 40 м, и сигнала хватало), работает система тихо, управление элементарное, да еще, стоя на борту, можно самому себя поднимать или опускать. Главное — не нажать при этом случайно кнопки, открывающие или закрывающие борт, а то кувырнешься.

И управление холодильником понарилось: во-первых, пульт здесь смонтирован удобнее, чем у рефрижератора Dongfeng-Мосдизайнмаш, о котором рассказывается на предыдущих страницах, не наверху панели, а справа у руля. Во-вторых, показания температуры не подслеповатые серенькие, а яркие, красные. А установка работает негромко, не мешая водителю.

Но вот с дверями фургона я помучился. Дело в том, что Автомеханический завод выполняет кромки створок под прямым углом, а не скошенными для облегчения открывания, как Мосдизайнмаш. Поэтому, когда открываешь двери, ощущаешь «эффект вакуума» во всей красе, особенно после того, как машина долго стоит. Тянуть на себя надо изо всех сил — я даже приловчился упираться в раму ногой.

И сам кузов сделан не столь идеально, как мосдизайнмашевский, но все равно аккуратно и современно. Стенки покрыты пластиком, а не плакированным металлом, обвязка алюминиевая, на полу — нескользящее покрытие, а вдоль потолка проходит лента светодиодного освещения. Таким, собственно, и должен быть хороший рефрижератор: сэндвич-панели, фирменный холодильник, добротный гидроборт.

Кстати, слева под кузовом, рядом с блестящей коробкой, в которой располагаются «потроха» гидроборта, есть большой вещевой ящик, причем тоже фирменный, итальянской марки Daken.

Теперь — в кабину. Эх, а изнутри дверей, на кромках, можно разглядеть пятнышки ржавчины! Но этот экземпляр 2024 года выпуска — омологационный, и окраска здесь еще не двуслойная. Впрочем, она все равно гораздо лучше, нежели у одноклассников JAC, где на порогах непроданных машин видны ржавые следы...

Внутри просторно, причем передняя панель интересно сделана: в ней нет полноценного бардачка, зато почти по всей длине, от баранки и до правого окна, идет удобнейшая полка — я туда клал очечник и мобильник. Над головой — две полки для документов, в панели —



...которая откидывается на небольшой угол



Бардачка справа нет, зато под всей панелью идет длинная полка



Водительское место удобное: всё под рукой



По краям панели есть подстаканники



Борткомпьютер — это хорошо. Но средний расход 26 л/100 км?



По центру — небольшой тачскрин, ящик с крышкой и тахограф



Показания на пульте холодильника отлично видны



За сиденьями хранится матрасик...



...который кладется на пассажирский диван

мини-ящик с крышкой, справа от водителя — плоский ящик, в котором я держал ключ и пульты от гидроборта, а по обе стороны панели — подстаканники-подбутылники. Вот это молодцы китайцы, порадовали. Только почему они не предусмотрели столик и подстаканники в откидной спинке, как у того же грузовичка Dongfeng?

Зато за сиденьями хранится плоский матрасик с подголовником: если его вынуть и положить на пассажирские места, он нивелирует перепад высоты между сиденьями, и водитель может даже хорошо поспать — благо от одной двери до другой 180 см.

Но мне отдыхать некогда: дороги зовут! И здесь ощущения таковы. Первое: я прекрасно знаю, что двигателя ISF 2.8 (как раньше у Газелей) и ISF 3.8, мягко скажем, не самые тихие в классе, а, проще говоря, довольно шумные. Но в Форланде даже на хорошей скорости неожиданно тихо — то ли изначально, то ли благодаря дополнительной изоляции, которая, возможно, уже стоит на данном экземпляре.

Дизель чудесно разгоняет негруженую машину и очень эластичен: думаю, тяги вполне хватит для трех тонн груза, поскольку максимальный крутящий момент — 420 Нм, ровно столько же, сколько и у Валдая 8. Кстати, у зилевских Бычков-трехтонок максимальный момент равнялся 350 Нм, и ничего: мы на давних испытаниях неплохо гоняли по автополигону на Бычках с тремя тоннами балласта в кузове.

Но бычковская коробка передач была пятиступенчатой, а здесь передач шесть. И стартовать без груза лучше со второй — прямо как на Газели NN, которую вожу. А переключение я оценил бы на четверку: в целом оно четкое, и ходы небольшие, но в один момент я не смог быстро нашарить «мешалкой» нужную ступень и даже воткнул вместо второй заднюю. Хорошо, что при этом загорается картинка с камеры заднего вида!

РулитсЯ Forland без вопросов, более того, позволяет покачать баранкой на скорости без намека на крены, и в этом явная заслуга стабилизаторов на обе-

их осях. А максималка по спидометру даже не 90, а 92 км/ч: я бы не отказался от 110 км/ч, как у Валдая 8, но и так неплохо.

«Но что-то должно было не понравиться?» — наверняка спросят читатели. Докладываю. Прежде всего, довольно большой радиус поворота: думаешь, отбил себе всю задницу: увесистая поддресоренная сидуха подскакивает — и хлоп со всего маху об основание. «Не настроена регулировка по весу», — догадался Штирлиц.

Далее. Когда я поехал по намеченному пригородному маршруту, который в населенном пункте изобиловал «лежачими полицейскими», то, простите за грубость, отбил себе всю задницу: увесистая поддресоренная сидуха подскакивает — и хлоп со всего маху об основание. «Не настроена регулировка по весу», — догадался Штирлиц.

Начал шарить под сиденьем: а где привычный кругляшок с делениями, указывающими вес водителя? Только какая-то непонятная ручка. Оказалось, эта ручка с плохо приклеенными символами «плюс» и «минус» и есть регулятор — ее требуется крутить в нужную сторону. На-



Ручка регулировки подвески сиденья неудобна и выполнена неаккуратно



Изнутри дверей видны ржавые пятнышки



Стоя на гидроборту, можно поднимать-опускать его при помощи брелока



Брелок дистанционного управления гидробортом — удобнейшая штука!



Ключ и пульты от гидроборта я хранил в ящичке между сиденьями



Паспортные данные

Модель	Forland 8
Тип	рефрижератор
Полная масса, кг	7990
Снаряженная масса, кг	4940
Грузоподъемность, кг	3050
Вместимость, палет	10
Двигатель	ISF 3.8, Евро-5
Рабочий объем, л	3,8
Макс. мощность, л.с.	152
Макс. крутящий момент, Нм	420
Коробка передач	мех., шестиступенчатая
Тормоза спереди/сзади	дисковые/барабанные
Подвеска спереди/сзади	рессорная/рессорная
Кузов	Автомеханический завод
Холодильная установка	Carrier Citimax 400
Гидроборт	DIMT



Рядом с «потрохами» гидроборта (их крышка снята) — вещевой ящик Daken

Sitrak и Howo: снова разрешены!

Возможно, это совпадение, но 19 сентября, вскоре после визита Владимира Путина в Китай, Росстандарт объявил о снятии ограничений выпуска в обращение автомобилей Sitrak и Howo (обе марки принадлежат концерну Sinotruk). Вкратце напомним, о чем речь: Росстандарт запретил продажу целого ряда тяжелых китайских грузовиков разных марок и отозвал электронные паспорта у 16,5 тысячи автомобилей, которые находятся на торговых площадках, но еще не зарегистрированы. В их числе — 1951 Sitrak и 786 Howo с колесными формулами 6×2, 6×4 и 8×4. Официальная причина — несоответствие российским требованиям, однако претензии зачастую напоминают формальные придирки. По нашей информации, Sitrak и Howo запретили всего лишь из-за неправильных маркировок компонентов — шин, седельно-сцепного устройства и роботизированных коробок передач. При этом аналогичные двухосные машины почему-то не тронули. Похоже, регуляторам надо было любым способом удалить с падающего рынка часть китайских грузовиков!

То ли эта тема действительно поднималась на переговорах президентов, то ли помогло вмешательство российского представительства «Синотрак Рус», однако Росстандарт пошел на попятную менее чем через два месяца после запрета. Претензии сняты, «Синотрак Рус» планирует восстановить Одобрение типа на «запрещенку», 425 электронных паспортов на трехосные версии уже восстановлены, а значит, трех- и четырехосные грузовики Sitrak и Howo снова можно будет покупать — и тягачи, и самосвалы, и рефрижераторы наподобие тех, что уже приобрел Магнит в количестве 700 единиц (на снимке внизу).

Также Росстандарт заявил, что «предоставление транспортных средств, находящихся в эксплуатации, в дилерские центры не требуется», а «в настоящее время идет процесс согласования <...> с другими представителями производителей, в отношении которых были приняты подобные меры». Удалось ли другим производителям выйти сухими из воды, как это получилось у Синотрака, пока неясно: мы будем следить за развитием ситуации.

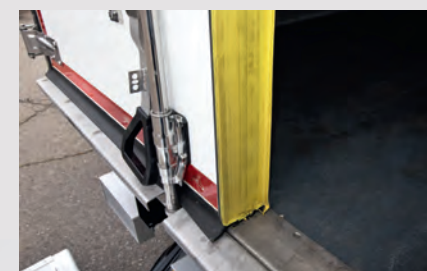
крутил до упора, поехал по тому же маршруту еще раз. Теперь подвеска кресла стала даже чересчур жесткой, но на крупных «полицейских» по-прежнему спружинивала до отбоя. И наконец, расстроил борткомпьютер, который показывал «день рождения дедушки»: по его мнению, средний расход топлива — 26 л/100 км, как у дальнотойной фуры! Хотя реальный расход у грузовиков такого класса, по моему опыту, около 15 л/100 км.

Ну а в остальном все хорошо, и за баранкой Форланда не устаешь — благодаря низкому уровню шума, подвеске кресла (оно действительно делает ход более плавным, если не встречаться с «лежачими полицейскими») и хорошему радио, которое, как известно, утешает в дороге. А в жару — еще и благодаря кондиционеру, к наличию которого нас приучили китайские производители.

Цена такой машины — от 6 229 500 рублей, что не пугает, поскольку гораздо более компактный рефрижератор Dongfeng-Мосдизайнмаш, о котором рассказывается в предыдущем обзоре, стоит почти шесть миллионов. Вопрос в другом: как скоро оживет замерший рынок грузовиков и получится ли у дистрибьютора раскрутить марку, которая пока даже не присутствует в подробной статистике продаж АСМ-холдинга? 🚚



Открывать задние двери приходится с изрядным усилием...



...потому что кромки дверей выполнены под прямым углом



Фото: Синотрак Рус

