



Производитель:	Foton Motor Group
Марка, модель:	Foton Aumark C BJ1039V4JD3-F
Начало продаж в России:	2016 г.
Цена:	от 1 320 000 руб.

**Даниил Минаев,**  
фото автора

Повсеместное введение ограничений на въезд и движение грузового автотранспорта вынуждает эксплуатантов буквально лавировать между такими понятиями, как полная масса, грузоподъёмность, снаряжённая масса, экологический класс, габаритная высота и полезный объём кузова транспортного средства. Редко, но встречаются ещё и ограничения по длине и тихоходности. На этом фоне интересно выглядит недорогой китайский грузовик Foton Aumark C BJ1039 с кузовом-фургоном с трёхсторонней разгрузкой.

*Комбинация приборов симпатичная, показания читаются хорошо, радует изобилие контрольных ламп, включая индикацию заднего хода*

# Преодолевающий ограничения

Серия Foton Aumark BJ1039 паспортной грузоподъёмностью 1,56 т и полной массой до 3,5 т. При этом технически допустимая грузоподъёмность шасси – 3460 кг! И ещё один примечательный конструктивный момент: грузовики семейства Aumark могут быть полной массой до 8 т, но при этом все они серьёзно унифицированы по многим ключевым агрегатам и узлам. Выходит, что из небогатого выбора агрегатов китайского автопроизводителя можно извлечь неожиданную пользу: автомобиль фактически весит мало, а КП, двигатель, мосты рассчитаны на большие крутящие моменты и нагрузки.

На шасси BJ1039 может быть смонтирована надстройка длиной 3,2–4,6 м. На предмете нашего теста был установлен кузов-фургон производства ООО «Автомеханический

завод» из Нижегородской области. Решение, которое лежало многие годы на поверхности и просилось в эксплуатационный дистрибьюторский быт и лишь изредка воплощалось, в основном на иностранных или специальных надстройках, теперь представлено во всей красе на примере этого фургона. Речь идёт о дополнительных дверных проёмах-воротах вдоль левого и правого бортов. Очень пригодится при доставке сборных и адресных грузов, упростит процесс погрузки/разгрузки и уменьшит количество манёвров в тесной застройке или на загруженном парковочном пространстве.

## КАНОНЫ ВНЕШНЕГО ВИДА

Внешне грузовичок типично азиатский, с низко посаженной кабиной с огромными блок-фарами и ниспадающими подоконными



*Рабочее место водителя комфортное, всё под рукой*



Здесь отчётливо видно, как выносные зеркальные стойки существенно увеличивают динамический коридор транспортного средства

на горизонтальную широкую пластмассовую подножку с противоскользкими формами штамповки, забираюсь на место водителя. Сразу отметил, что этот автомобиль представлен в хорошей комплектации: кондиционер, круиз-контроль, в центре панели головное устройство аудиосистемы, спойлер на крыше, передние противотуманные фары.

Кабина Foton Aumark C, опять же традиционно, условно трёхместная, но для двух человек, можно сказать, что для своего класса просторная. Диапазон регулировок водительского сиденья не особо большой (спинка регулируется ступенчато) и ограничен задней стенкой, но устроиться за рулём можно с комфортом. Рулевая колонка подгоняется, к сожалению, только по вылету и фиксируется очень тугим рычагом запорного механизма.

линиями остекления дверей. Издали Foton Aumark C запросто можно спутать со многими конкурентами, и традиционный белый окрас тому способствует. Но не стоит придирается и искать признаки плагиата, все и так всё понимают, просто это некий стандартный подход к ожиданиям потребителей из домашнего региона, таковы там каноны внешнего вида, однако смотрится машинка вполне современно.

Кронштейны зеркал заднего вида закреплены на передней панели кабины и широко разведены в стороны. Передний бампер с противотуманными фарами окрашен в цвет. На крыше кабины красуется спойлер. За кабиной на прочную раму водружён фургон максимально возможных монтажных размеров, он значительно шире и выше кабины, отчего грузовичок (именно грузовичок, не хочется даже говорить грузовик) вы-



На КП предусмотрена возможность отбора мощности для привода оборудования надстроек

глядит слегка неуклюже и по-детски наивно-миловидно. Но что же скрывается за этим безобидным обликом? Начнём с рабочего места.

### ИНТЕРЬЕР СЕРЕДНЯЧКА

Дверные ручки расположены горизонтально, открываю дверь немного изогнув ладонь и встав ногой

Рычаг пятиступенчатой механической КП удобно расположен на специальном подиуме между сиденьями, за ним притаился стояночный тормоз. Панель приборов из приятного на ощупь пластика. Шкалы приборной доски разглядеть не сложно, а благодаря ограниченной в свободе рулевой колонке комбинация прибо-

ров к тому же никогда не перекрывается рулевым колесом.

Нельзя не отметить неплохое качество материалов отделки, да и зазоры между панелями ровные. Справа от водителя блок управления отопителем и кондиционером, аудиосистема, прикуриватель и несколько скромных ниш для мелких вещей наподобие телефона и т. п. Перчаточный ящик похвастать своим внутренним объёмом не может. Зато, по традиции, имеется органайзер в спинке среднего кресла и некое условно организованное пространство для поклажи, инструмента, аптечки и огнетушителя между диваном и задней стенкой кабины.

Некоторые органы управления и клавиши сооружены необычно. На руле имеются лишь имитирующие подштамповки для кнопок управления круиз-контролем и аудиосистемой, но клавиши «круиза» нашлись на панели снизу слева от рулевой



Конденсатор кондиционера с блоком вентиляторов расположен продольно и ниже всех, повредить его элементарно, будьте внимательны!

колонки. Электростеклоподъёмник имеет доводчик только с левой стороны, а клавиша блокировки этого механизма обделена пиктограммой. На рукоятке открывания двери изнутри только намёк на «сапожок» блокировки, ищу кнопку на верхнем торце обивки в углу, нашёл, проверил, есть центральный замок.



Необычно расположены и клавиши управления круиз-контролем – слева снизу, обычно их ищешь на рулевом колесе



Перчаточный ящик и вещевые ниши маловаты, но это же не седельный тягач







*Грузить и разгружать такой фургон – одно удовольствие!*

### НАШЕ МНЕНИЕ: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИГРЫ

Ожидать каких-либо сюрпризов в динамике или, например, эргономике, особенно в этом ценовом сегменте заведомо неправильно. Гораздо интереснее то, что за скромной ценой скрывается вполне работоспособный грузовой автомобиль, имеющий некоторые запасы по полной массе и грузоподъёмности. При этом он вписывается в категорию «В» (ищите просто водителя, а не целого шофёра), и не боится дорожных знаков 3.4, 3.12, 3.15 и 3.22, но позволяет потребителю «поиграть» с целым океаном всевозможных надстроек (яркий пример – фургон протестированного автомобиля), благо даже механизм отбора мощности на КП заботливо предусмотрен...

### НАЦИОНАЛЬНАЯ ОПТИМАЛЬНОСТЬ

Четырёхцилиндровый турбодизель Cummins объёмом 2,8 л в четвёртом экологическом классе согласно спецификации выдает 105 л.с. и 280 Нм крутящего момента на полке 1400–2400 об/мин и в сочетании с 5-скоростной МКП ZF5S400 обеспечивает грузовик до-

статочной динамикой. Как уже я отмечал в начале статьи, некоторые узлы и агрегаты полуторки Foton Aumark унифицированы с другими линейками производителя, более тяжёлыми. Поэтому, когда я тронулся с первой передачи, мне показалось, что она сделана как понижающая – уж очень короткая и тяговитая. Попробовал начать движение со второй – эластичный Cummins мне это позволил, но на порожней машине, на гружёной я бы немного «обидел» сцепление.

Смотрю спецификацию вновь и сразу же нахожу ответ на свой вопрос. Передаточное отношение первой передачи – 5,015, второй – 2,543... Комментарии излишни, унификация унификацией, но... Зато тросовый привод переключения передач и сцепление пока работают без замечаний, нет повышенных усилий, вибраций, посторонних шумов, при маневрировании вперёд-назад на уклоне сцепление не требует двойного выжима.

Обзорность как у японских, так и у южнокорейских конкурентов буквально «каквариумная», благодаря большой площади остекления кабины и лопухам зеркал в стиле «чебурашка» на выносных кронштейнах, но стойки вынесены далеко ватно,

что иногда может препятствовать маневрированию в узком пространстве. Поведение подвесок фургона мне показалась оптимальной: средней жёсткости ходовая часть и минимальные крены в поворотах, балластирование принципиально не меняет характер машины. Вероятно, это заслуга стабилизаторов поперечной устойчивости на передней и задней осях.

### РЕМОНТ БЕЗ ХИТРОСТЕЙ

С точки зрения ремонтпригодности Foton Aumark C VJ1039 – здоровый середнячок. Чтобы добраться до двигателя, необходимо откинуть кабину. Эта операция выполняется достаточно легко, без привлечения наиболее крепких положительных мужчин без вредных привычек.

При откинутой кабине доступ к двигателю и его узлам ничем не ограничен. Под кабиной установлен Cummins ISF2.8s4107, произведённый в Китае. Двигатель соответствует четвёртому экологическому классу, применения раствора синтетической мочевины для нейтрализации выхлопа не требуется, система нейтрализации обходится рециркуляцией отработавших газов. Агрегируется мотор с простой 5-ступенчатой механической КП.

Подвеска на грузовике без изысков: зависимая полностью рессорная со стабилизаторами поперечной устойчивости на всех осях. Навскидку в ходовой части я насчитал 26 (!) пресс-маслёнок для обеспечения регулярной смазки, и это на малотоннажнике категории «В»... Как это ни странно, создатели машины (специалисты Foton Motor Group) этим фактом гордятся, апеллируя тем, что такой конструктив долговечнее необслуживаемых шарниров и резиновых сайлент-блоков.



*Топливный фильтр-сепаратор с подогревом и ручной подкачкой, налицо подготовка к российскому рынку*



*Лицензионный двигатель Cummins ISF2.8s4107 зарекомендовал себя неплохо, доступ для его обслуживания удобный благодаря тому, что кабина откидывается на большой угол*





\* Внутренние размеры. \*\* Размеры проёмов в свету. ☉ Поперечные внутренние размеры.



Трансмиссионная перспектива (вид спереди)



Трансмиссионная перспектива (вид сзади)

## ЕЩЁ НЕМНОГО КОНСТРУКТИВА

Тормозная система здесь гидравлическая с вакуумным усилителем и антиблокировочной системой, спереди механизмы дисковые, сзади барабанные, стояночный тормоз барабанного типа с механическим приводом блокирует кардан. Разъёмы датчиков ABS выведены внутрь рамы без промежуточных соединений: таким образом, наиболее уязвимые элементы антиблокировочной системы тормозов защищены от повреж-

дений и влажности. Ещё из приятных мелочей необходимо отметить наличие зуммера заднего хода с индикацией на приборной панели, закрывающуюся на ключ крышку топливного бака, топливный фильтр-сепаратор с подогревом и кнопкой ручной подкачки.

## ПРАКТИЧНЫЙ ФУРГОНЩИЦЕ

На шасси Foton Aumark C VJ1039 можно установить практически любую надстройку. В нашем тесте это фургон АМЗ-47024А с трёхсторонней разгрузкой, имеющий распашные двери не только сзади, но и

по обоим бортам. Если пытаться открыть одновременно двери задка и боковые, то фиксаторы открытых дверей на наружных панелях пере-

крываются внахлест, позволяя надёжно зафиксировать только одну пару дверей. Здесь надо быть внимательнее при использовании боковых створок, будучи незакреплённой, одна из половинок может прихлопнуть кабину. Во всём остальном это мегаудобное решение, особенно для тесного города. Но помните, больше дверей – больше замков!

Автомобиль на тест предоставило представительство Foton Motor Group в России – ООО «ФОТОН МОТОР».

## НАША СПРАВКА: FOTON AUMARK VJ1039 В НЕКОТОРЫХ ЦИФРАХ

Стоимость «голого» шасси на август 2017 года – 1 320 000 рублей. Заводская гарантия на машину составляет 3 года или 150 000 км, интервал технического обслуживания 20 000 км или один год, в зависимости от того, что наступит раньше. Дилерская и сервисная сеть представлена в Центральном, Южном, Северо-Западном, Приволжском, Уральском и Сибирском федеральных округах. В июле 2016 г. в Москве открылся первый собственный дилерский центр Foton на зарубежном рынке и центральный склад запасных частей. Сейчас компания работает с 18 дилерами по коммерческой технике и 27 по легковым автомобилям, в планах на 2017–2018 гг. – увеличение числа дилеров по коммерческой технике до 50 компаний.

### Техническая характеристика Foton Aumark C VJ1039V4JD3-F с кузовом АМЗ-47024А

Полная масса, кг	3500
Снаряжённая масса шасси, кг	1940
Грузоподъёмность шасси, кг	1560
Двигатель: тип рабочий объём, см <sup>3</sup> мощность, л.с. крутящий момент, Н·м	Cummins ISF2.8s4107 Дизельный, 4 цилиндра в ряд (Еuro 4) 2780 105 при 3600 мин <sup>-1</sup> 280 при 1400–2400 мин <sup>-1</sup>
Коробка передач: количество передач вперёд/назад	Механическая ZF 5S400 5/1
Передаточные числа КП	I – 5,015; II – 2,543; III – 1,536; IV – 1,000; V – 0,789; 3X – 4,481
Сцепление	Сухое, однодисковое
Передационное число главной передачи	4,875
Тормозные механизмы все колёс	Спереди – дисковые вентилируемые, сзади – барабанные
Вместимость топливного бака, л	80
Подвеска	Рессорная на всех осях
Шины	195/75 R16C

