

транспорт

презентация



■ Александр Левчук

# НОВЫЙ ФЛАГМАН В ЛИНЕЙКЕ FORD

40 Дальнобой | август 2008



Грузовики Ford Cargo, продажи которых начались всего год назад, уже успели примелькаться на наших дорогах. Однако с июня сеть супермаркетов грузовой и строительной техники «АВТЕК» предлагает покупателям еще одну модель — тягач Ford 1835T. От предыдущей его отличает усиленная рама, форсированный двигатель и немного измененная кабина

Теперь покупатель имеет возможность подобрать из линейки грузовиков Ford тягач, лучше всего подходящий для конкретных условий перевозок. Начнем с того, что новая рама позволила понизить высоту седла до 1050–1150 мм. При этом колеса остались прежнего размера — 295/80 R22,5. Двигатель увеличенного до 9 л объема обладает 350 л.с. и лучше подходит для 40-тонного автопоезда. И выглядит грузовик несколько по-иному: как настоящий дальнобойный тягач, хотя кабина осталась прежней.

### Снаружи и внутри

Из внешних изменений в первую очередь бросаются в глаза более массивный бампер и крупные приборы светотехники. Действительно, большому грузовику как-то не идут маленькие фары головного света, будто позаимствованные у мопеда. Солидные бампер и фары хорошо гармонируют с увеличенной решеткой радиатора. Тем более двигатель прибавил 50 скакунов и требует эффективной системы охлаждения.

Кабина теперь расположена выше, о чем свидетельствуют три

вместо двух ступенек подъемного трапа. Но куда делось освободившееся пространство? Нет, тоннель двигателя не стал ниже, поскольку кабина осталась прежней. Видимо, нас с вами ждет еще не одна модернизация этой модели. Так что наберемся терпения и подождем обновления самой кабины.

Из внешних изменений следует отметить также наличие верхнего и боковых спойлеров в стандартной комплектации. В сочетании с высокой кабиной они хорошо защищают фуру от завихрений воздушных по-

токов, что влияет не только на экономичность автопоезда, но и на комфорт в салоне, существенно снижая аэродинамические шумы. А для мгновенного отличия от других грузовиков на капоте красуется хромированная накладка с надписью Cargo.

Сама кабина изменений практически не претерпела. Как и подобает флагману марки, здесь применяются лучшие материалы отделки, а высота и внутренний объем кабины — максимальные.

Ранее мне не приходилось сидеть за рулем фордовского тягача, поэтому познакомиться с ним было весьма интересно. Тем более остались свежие воспоминания от поездки в Швецию. После обилия всевозможных «наворотов» в жилом отсеке тягачей большой европейской семерки кабина Ford смотрится просто, даже в чем-то по-спартански. Но именно эта простота и отсутствие лишних элементов могут сыграть решающую роль при покупке тягача, когда покупателю необходима рабочая лошадка за разумную цену.

Видимо, азиатский рынок, под который изначально и проектировались эти автомобили, диктует свои условия. Здесь во главу угла ставится простота, доступность и функциональность. Мы, территориально находясь между Европой и Азией, принимаем и европейский подход (где все строится вокруг и для водителя), и азиатский (где преобладает функциональность). Наверное, именно поэтому в России на внутренних перевозках доля турецких «Фордов» неуклонно растет, обгоняя по динамике продаж традиционные «МАЗ», «КАМАЗ» и, уж тем более, китайских производителей. Главную роль в этом играют приемлемая цена, высокая надежность и хорошо развитый сервис.

Возвращаясь к внутреннему пространству, еще раз хочется упомянуть о высоком тоннеле двигателя. Если его в этой модели заметно понизить, вся кабина будет смот-

реться совсем по-другому. Бюджетный пластик торпедо несколько смазывает первое впечатление, навеянное солидной внешностью самого тягача, но в остальном эргономика водительского места нареканий не вызывает. Очень понравились сиденья. Как говорят в Одессе, это вещь! Руль легко регулируется по наклону и вылету. Зеркала с отличным обзором имеют подогрев и электрорегулировку. Зеркало перед машиной облегчает маневрирование в стесненных условиях.

## Пробный заезд

Выжимаю сцепление. Оно здесь гидравлическое с пневмоусилителем, поэтому обладает небольшим ходом, кроме того, информативное и легкое, как у малолитражки. Рычаг переключения передач — с тросовым управлением и пневматическим усилителем. Переключение тугое, но четкость включения — на высоте. Коробка передач от ZF разделена на два ряда, плюс делитель. Включать передачи удобно, а переход с первого ряда на второй хорошо ощутим, так что перепутать сложно.

На новой машине пружины кулисы еще жесткие, заднюю передачу пришлось включать двумя руками. Пустая машина легко стартует с 4 передачи. Если держать стрелку тахометра в зеленой зоне между 1,5 до 2 тыс. оборотов, разгон весьма эффективен, только успевай ступени переключать. Причем в первом ряду передачи довольно короткие, а во втором они становятся длиннее с каждым переключением вверх. В

стандартной комплектации тягача Ford Cargo устанавливается ретардер, эффективность которого впечатляет. Осаживать им пустую машину без помощи тормозов интересно, но приходится перед маневром оглядываться назад, не ровен час, кто-то влетит под грузовик. Ретардер имеет четыре рабочих положения и нейтрал, так что тормозное усилие легко регулируется.





Руль на этом тягаче новый, модернизированный. Показалось, что он стоял на транзитах прошлого поколения. Рабочие тормоза на пустой машине хватают мгновенно, потому дозировать усилие надо аккуратно. Нашим перевозчикам, меняющим свои «МАЗ» или «КАМАЗ» на новые Ford Cargo, понравится, что на этих машинах сто-

ят барабанные тормоза. Несмотря на это, современные системы безопасности ABS и ASR не забыты и придут на помощь в экстремальной ситуации.

## Резюме

Выбирая грузовик, перевозчик руководствуется многими фактора-



- Более мощный двигатель
- Усиленная рама
- Энергоемкая подвеска
- Функциональная кабина
- Богатая базовая комплектация
- Конкурентная цена

ми. Тягачи разделяют по области применения. Для международных перевозок — свой перечень требований, и здесь лучше использовать машины в полной мере ему отвечающие и обеспеченные сервисной поддержкой на пути следования.

Для региональных перевозок и перевозок по странам СНГ требования и условия более щадящие.

Здесь коэффициент эффективности и рациональности использования моделей Ford Cargo наиболее высок. Креп-



- Отсутствие места для заправки
- Тугое включение передач
- Небольшое количество ниш и ящиков для вещей водителя

кая рама, хорошая комплектация, современная силовая линия, рассчитанная не менее как на миллион километров, ретардер в базовом оснащении, выносливые барабанные тормоза, достаточно разветвленная сервисная сеть — это серьезные козыри в борьбе за своего покупателя, причем на фоне вполне приемлемой цены.

Рост популярности модели Cargo среди перевозчиков всего за год продаж говорит о верности выбранной стратегии и правильном направлении маркетинговой политики.

## Краткие технические характеристики:

- Колесная формула — 4x2
- Собственный вес — 7,27 т
- Полная масса автопоезда — до 40 т
- Двигатель Ford Ecotorq — 350 л.с., Euro-3, 6 цилиндров
- Бак — 520 л
- Максимальная скорость — 117 км/ч
- Кабина с высокой крышей и двумя спальными местами
- Гарантия — 2 года или 200 тыс. км**
- Цена по состоянию на 15.07.2008 — 68600 евро**