

СЕВЕРНЫЙ ВОЯЖ КИТАЙСКОГО ПИКАПА

ЭКСТРЕМАЛЬНЫЙ ТЕСТ-ДРАЙВ FOTON TUNLAND В УСЛОВИЯХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА

В конце прошлого года я волею случая оказался на открытом тест-драйве пикапа Foton Tunland. После внимательного осмотра и короткой ознакомительной поездки по искусственным препятствиям никакого определённого мнения о машине у меня не сформировалось — наоборот, возникло ещё больше вопросов. И в беседе с сотрудниками представительства у нас возникла идея организации настоящего масштабного тест-драйва в условиях Русского

Севера, то есть в тех местах, где «Тунланду», возможно, предстоит жить и работать. Идея была простой: пройти несколько тысяч километров по заснеженному бездорожью на совершенно стандартном автомобиле — жёстко, без всяких скидок и специальной подготовки. Единственной доработкой, которую мы себе позволили, стала установка автономных подогревателей охлаждающей жидкости и топлива. Вообще-то, турбодизель Cummins ISF2.8 имеет собственный проточный подогреватель,



установленный непосредственно в корпусе топливного фильтра, но он автоматический, что мне не очень понравилось. К тому же достоверных данных по эксплуатации этого подогревателя в условиях низких температур мы не нашли, и имело смысл подстраховаться, установив перед фильтром ещё один мощный подогреватель с ручным управлением.

И вот наступил день старта. Грузовой отсек, как чёрная дыра, поглотил весь багаж в виде туристического снаряжения, запаса топлива, продуктов и прочих необходимых предметов и при этом оказался заполненным примерно наполовину. Подвеска на появившиеся в кузове триста килограммов снаряжения никак не отреагировала, не просев ни на сантиметр, что, в общем, было ожидаемо, учитывая заявленную грузоподъёмность 925 кг. С размещением всевозможных мелочей в салоне проблем тоже не возникло, благодаря объёмным дверным карманам, трём бардачкам и подстаканникам, в которые удобно легли телефоны и портативная радиостанция. А вот подключить в единственную имеющуюся розетку

навигатор, зарядки телефона, радиостанции и фонарей не получилось, и пришлось использовать выносной тройник.

Поехали! Первый этап пути был сравнительно лёгким, и полторы тысячи километров трассы от Москвы до Ухты мы преодолели не заметив. Машина хорошо рулится, легко набирает скорость, а благодаря загруженному кузову уверенно тормозит и ускоряется без пробуксовки. Так что от двухдневного перегона остались только приятные впечатления.

После Ухты началась обледенелая заснеженная дорога, а потом и вовсе зимник. Ожидалось, что на ухабах пикап, по сути маленький грузовик, начнёт безбожно «козлить», но и здесь подвеска отреагировала на удивление спокойно. Несмотря на высокую скорость движения и частую разгрузку осей, пробоев не было. Если сравнить с моим боевым пикапом Great Wall Deer, у Foton Tunland подвеска гораздо лучше отрабатывает рельеф и легче переносит загрузку. Так что, на мой взгляд, для суровой

Tunland весьма экономичен, и его 75-ти литрового бака хватает более чем на 800 километров



вседорожной эксплуатации менять её не потребуется. Кстати, о подготовке. На машине стоят колёса размером 30 дюймов. Визуально без лифта должны поместиться и 32-е, коих будет совершенно достаточно для умеренного бездорожья. Передатки в КПП подобраны хорошо, пониженный ряд в раздаточной коробке имеет неплохое понижение — 2,48:1 (для сравнения: в новом УАЗ «Патриот» — 2,55:1).

Зимник Харьяга—Нарьян-Мар прошли без задержек. Дул ветер, было много переёмов, но все они были проходными. Мотор оказался весьма эластичным, и на третьей повышенной передаче получалось двигаться в диапазоне 20–50 км/ч (1500–2500 об/мин). Пониженной

передачей за всё время воспользовались всего несколько раз, вылезая из особенно глубоких переёмов, на которых пикап подсаживался. При этом всегда удавалось выбраться самостоятельно.

Скатавшись в Нарьян-Мар, мы отправились в Архангельск через Микунь, Усогорск и Карпогоры. И снова обледевшие грейдеры и зимники. Но, проехав почти семьсот километров за день, мы не сильно утомились. Надо сказать, что салон у Tunland вполне эргономичен и удобен. Сиденья в меру жёсткие, тело не устаёт (собственно, несколько ночей мы и спали на этих же сиденьях и особого дискомфорта не испытывали). Небольшая, но важная для меня деталь: верхняя полка облицовки двери очень

Машина хорошо рулится, легко набирает скорость, а благодаря загруженному кузову уверенно тормозит и ускоряется без пробуксовки



Стела «Полярный круг» на пути из Печоры в Нарьян-Мар. Фотография на память



Откидной задний борт пикапа служил нам в качестве кухонного стола



широкая и на неё удобно класть руку даже при закрытом окне, что позволяет менять посадку и давать отдых руке во время многочасовой рулёжки.

Немного о расходе топлива. Объём бака у пикапа 76 литров. На трассе с общей загрузкой около 500 кг и скоростью 90–110 км/ч Tunland на заднем приводе потребляет 8,5–9 литров топлива. По зимнику на полном приводе и третьей передаче со средней скоростью около 40 км/ч расход топлива увеличивается до 11 литров на сотню. Представляете, с какой завистью смотрел на нас экипаж второй машины (Toyota Land Cruiser 105), когда на обратном пути, после перегона Архангельск—Грязовец (800 км), доливал 100 литров топлива против наших 60...

Не менее интересно было наблюдать за реакцией на пикап местных водителей. Если в интернете после публикации анонса путешествия многие высказывались в ключе «для китайского автомобиля он слишком дорог», то водители Крайнего Севера встречали машину совсем иначе: спрашивали о мощности мотора, расходе топлива, о грузоподъёмности и только потом интересовались ценой. А услышав её, чаще всего говорили: «Ну чего, нормальные деньги за такую машину». Возможно, разница в восприятии объяснялась тем, что, когда они видели стандартный автомобиль, который своим ходом без проблем путешествует по зимникам Заполярья, многие вопросы отпадали сами собой.



«И что же, неужели он не ломался?» — спросит недоверчивый читатель, всегда ищущий подвох и скрытую рекламу. Ломался, а как же! За шесть с половиной тысяч километров по северным дорогам было две поломки: перегорела лампочка ближнего света в правой фаре и лопнули стёкла дополнительных фар в бампере...

Впрочем, на этом испытания не заканчиваются. Идея экстремальных тест-драйвов понравилась компании Foton (причём как в России, так и в Китае), и мы договорились организовать ещё несколько дальних и, возможно, более жёстких поездок. Так что шанс проверить Tunland на прочность нам ещё представится. **z!**

