

ПУТЕШЕСТВИЕ ПО ТУНЛАНДИИ

FOTON TUNLAND G7 > ПОЛНАЯ МАССА: 2980 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2024 Г. > ЦЕНА: 3 810 000 РУБ.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ РЫНОК ПРОБУЕТ НА ПРОЧНОСТЬ ПИКАП FOTON TUNLAND G7. В АКТИВЕ — ДВУХЛИТРОВЫЙ ДИЗЕЛЬ С МОМЕНТОМ 388 НМ, 8-СТУПЕНЧАТЫЙ АВТОМАТ ОТ ZF, ПОДКЛЮЧАЕМЫЙ ПОЛНЫЙ ПРИВОД И ПАСПОРТНАЯ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ ПОЧТИ В ТОННУ. ПОЖАЛУЙ, ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ АВТОМОБИЛЕЙ СЕГМЕНТА, ЕСЛИ РАССМАТРИВАТЬ ЕГО ДЛЯ СЕБЯ > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА, МИХАИЛА ОЖЕРЕЛЬЕВА И ВИТАЛИЯ АВДЕЕВА

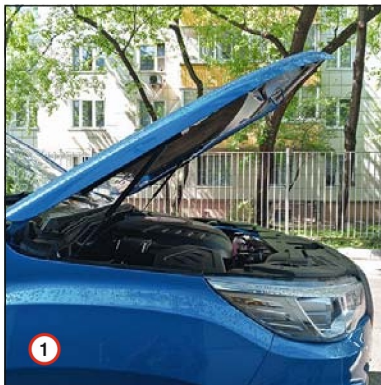
Российский авторынок никогда еще так четко не разделял пикапы на два лагеря: машины сугубо для работы и технику, предназначенную преимущественно для отдыха. Хороший пикап, как и хороший рабочий инструмент, сегодня в цене. Работать на легком грузовике с автоматом приятнее, чем трудиться на таком же, но с механикой. Если машина укомплектована пакетом передовых электронных систем безопасности, то вообще здорово! Одно плохо — работодателей, предлагающих столь продвинутую технику,

практически нет. Tunland — машина дорогая, для работы не особо подходящая, достаточно посмотреть на ее стоимость. Как вам коммерческий автомобиль, чей кузов чуть больше полутора метров в длину, ценой почти четыре миллиона рублей?

Марка не в первый раз пробует на зубок отечественный рынок. Tunland у нас предлагали с 2016 по 2019 год. В те времена конкуренции с признанными грандами сегмента машина не выдержала — было продано не более трехсот единиц. За прошедшее время китайцы мо-

дель доработали, провели ее рестайлинг, опробовали получившуюся конструкцию на рынках Латинской Америки и Юго-Восточной Азии. К этому моменту у нас случился передел рынка. Компаниям, ранее представлявшим в России интересы американских, японских и европейских брендов, стало банально нечего представлять. Дистрибьюцией второго пришествия китайского пикапа модели G7 в нашей стране занимается компания «МБ Рус», ранее продвигавшая автомобили с трехлучевой звездой на капоте.

1. Требую, чтобы крышка капота открывалась на нормальный угол!
2. Водительское кресло снабжено электрорегуляторами, рулевая колонка настраивается по высоте.



ПАСПОРТНЫЕ ДАННЫЕ

Машина не несет во внешности откровенные заимствования от раскрученных американских моделей сегмента, хотя общий тренд схвачен: хром в оформлении передка, название марки во всю ширь решетке радиатора, узлы и агрегаты от производителей, которым наш человек доверяет. У себя на родине машину предлагают с механической шестиступенчатой коробкой, для России — только гидромеханический 8-ступенчатый автомат ZF. Под капотом — двухлитровый турбодизель 4F20TC семейства Ascari мощностью 163 л. с. и крутящим моментом 388 Нм. Двигатель класса Евро-5 разработан с привлечением австрийского бюро AVL. Еще из сильных сторон пикапа — подключаемый полный привод, а раздаточная коробка здесь от знаменитой Borg Warner. Полный привод, кстати, может работать в режиме Auto, это дает Tunland G7 преимущество перед одноклассниками по удобству при движении снежной

зимой или летом, когда дорога чередуется внедорожными участками с крошечными пятнами асфальта. Клиренс составляет солидные 210 мм.

Кузов легкого грузовика размерами 1520x1580x440 способен выдержать груз массой 900 кг. Так как задний мост рессорный, это же грузовик, можно предположить, что он выдержит и большую нагрузку, позволили бы его геометрические размеры. Внешне машина демонстрирует окружающим, что она грузовик, парой внушительного вида крюков по обоим бортам. Внутренняя поверхность кузова отделана защитным покрытием. Если приобретаете версию Premium, пол грузового отсека будет закрыт резиновым ковриком-поддоном. У нас на тесте как раз такой был. Из-за него после первого дождя в кузове появилось «озерцо». В пикап помещается одна палета легко, две — если откинуть задний борт. Учитывая просто роскошные тяговые возможности мотора, к пи-

капу можно цеплять прицеп полной массой до 750 кг — хоть какое-то разнообразие в плане коммерческого использования машины. Судя по высокому крутящему моменту двигателя (388 Нм), машине по плечу таскать двухосные прицепы грузоподъемностью в 1300 кг с собственной тормозной системой, чтобы возить катера и яхты, но ПДД этого не позволяют делать — жаль.

СДЕРЖАННО ИЛИ SOSTENUTO

Внутреннее пространство салона грузовика являет некий компромисс между нынешним засильем в китайских автомобилях экранов от игровых консолей и традиционными аналоговыми приборами. Такой стиль в музыке обозначают как *sostenuto*. Пикап относится к коммерческой технике, а ею в нашей стране в основном управляют мужчины консервативных взглядов. Давление в шинах и сред-





ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. Распределением потоков воздуха заведуют простые кнопки.



СПОРНО. Подсветка активного режима работы трансмиссии тусклая.

няя скорость с расходом топлива скромно выведены на центральный щиток приборов. Сиденья отделаны кожей «молодого дерматина». Водительское снабжено электрорегулировками. Рулевая колонка регулируется по высоте, есть возможность переключать передачи вручную подрулевыми лепестками. Если честно, не знаю, для чего эта функция. Автомат очень шустро подтыкает подходящую под темп движения передачу, зачем соревноваться с ним? При смене ряда бортовой компьютер подсказывает об этом событии — есть пиктограммы, предупреждающие об автомобилях, идущих в потоке параллельно. Распределением потоков воздуха из печки заведуют простые физические кнопки — красота!

1. Задний мост на рессорах позволяет грузить 900 кг.
2. Машина демонстрирует окружающим, что она грузовик, парой внушительного вида крюков по бортам.
3. Пикап — машина для двоих, несмотря на наличие второго ряда. Сидеть на той лавке с подлокотником все равно мучение.

Особенный шик модели придает расположение на панели прикуривателя (!), неизменного спутника всех автомобилей до 2014 года выпуска. Потом с курением начали бороться, и производители вставляли в его нишу дополнительную 12-вольтовую розетку. Над козырьком переднего пассажира прописан разъем USB, пригодится для видеорегистратора. После продолжительного движения на полном приводе между тахометром и спидометром загорелось предупреждение: «Пожалуйста, остановитесь для отдыха». Ну кто еще так позаботится о водителе, как не Tunland? Машину можно сопоставить с пикапом Dongfeng DF6, это в некотором смысле копия пикапа Nissan Navara для Китая, он тоже про-

дается в России и комплектуется автоматической коробкой.

КОНСТРУКТИВ

Пикап по ходовой части является образцом такого рода техники: рама, передняя независимая подвеска на двойных поперечных рычагах, задний мост на рессорах. Как пишут маститые блогеры — дисковые тормоза «в круг». Задние колесные арки закрыты подкрылками, так поступает не каждый производитель из Китая. Если возьмете пикап для себя, озаботьтесь антикором, лишним он не будет. Заодно дополнительно защитите раздатку. Импортёр штатно предлагает лишь защиту картера, даже металлическую, но лучше перестраховаться,



4. Кузов размерами 1520x1580x440 мм. Хорошо виден резиновый поддон.

если собираетесь ездить по направлениям, а не по автострадам. Попутно придется заменить шины. Штатные только для асфальта и укатанной грунтовки. Зато в активе у вас будет двухлитровый дизель и нормальный автомат, а не полуторалитровая жужжалка с вариатором, неперменные спутники большинства китайских кроссоверов. Над шумоизоляцией машины работали, это чувствуется, но в пикапе все равно шумновато. Да, помните, что пикап — машина для двоих, несмотря на наличие второго ряда и второй пары дверей. Сидеть на той лавке с подлокотником все равно мучение, а потому на бортах пикапа в пору писать как на военных грузовиках времен Советской Армии: «Приказ — пассажиров не брать!»

ТРОЕ НА ОДНОГО

Только в движении понимаешь, что машина лишь на ходу отрабатывает свою стоимость с поправкой на жесткую рессорную подвеску. Это внешне пикап большой и неповоротливый, на дороге происходит преобразование! Автомат (вместе с остальной электроникой и камерами) позволяет уделить время активному управлению. За рулем пикапа просто тянет лихачить, хотя я законопослушный водитель и сумел выжать в городе 9,8 л/100 км на пустой машине. Помимо стандартного варианта движения есть «овощной» Eco и активный Sport. В спортивном режиме кажется, что двигатель становится более голосистым, как будто под капотом настоящий V8, а не рядная четверка.

Глядя на новые китайские пикапы, представленные в России,



так и хочется сказать: «Братья-китайцы, выпуская очередной пикап, сделайте ему нормальную ручку на центральной стойке для сиденья второго ряда, сделали же таковые для водителя и переднего пассажира!» Еще обязательно установите на машине нормальный угол открывания крышки капота. Подберите другие амортизаторы или установите пружины. Наконец, поставьте просто стойку, но длинную. Я не призываю делать как у ЗИЛ-130, но машину надо обслуживать, а этот процесс наш человек любит иногда выполнять сам. Здесь омывайку залить, значит проявить чудеса эквилибристики. У пикапа есть центральный замок, но его возможности не распространяются на задний борт. Закрою я крышкой кузов и чего, запирает мне багажник по старинке, отдельным ключиком? Стоил бы пикап на полтора миллиона дешевле, с этим можно было бы мириться, но вы просите за свой грузовичок почти четыре миллиона!

Помимо меня своими впечатлениями о машине поделились коллеги — бывший владелец японского пикапа и заядлый дачник, эксплуатирующий кроссовер. Каждый из них отметил в пикапе свое. Возможно, что их оценки тоже пригодятся вам для собственного представления о том, какая это машина: коммерческая или не очень. 🚚

ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА РЕКЛАМЫ

Восприятие китайского пикапа основываю на впечатлениях от Nissan Navara, который был в семье. Внешне G7 получился броским, в потоке на меня засматривались. Салон удобный. Двигатель с коробкой работают хорошо, но путь от дома до дачи и обратно показал, что расход топлива великоват. По трассе вышло больше 11 л, «японец» на аналогичной дистанции потреблял менее 10 л дизеля. Петли для багажа внизу бортов нет, оттого груз невозможно хорошо закрепить. Камера заднего вида транслирует подслеповатую картинку, и все портит жесткая, почти зубодробительная подвеска! На мой взгляд, цена топовой комплектации завышена. Забыл про поддон в кузове. На обратном пути багажник был пустым, потоком воздуха его прибило к заднему борту, чуть не потерял этот коврик. Считаю этот «девайс» лишним.

МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР «АВТОПАРКА»

Внедорожные свойства пикапа проверил на спуске к реке по грунтовке, размокшей от дождя и майского снегопада. В режиме 2H пикап, двигаясь «мордой вниз» под уклон, то и дело норовил скривить траекторию, а то и вовсе встать к склону боком. Пришлось перейти в режим 4L. После этого машина стала чуткой и послушной. При том, что техника обута в летнюю шоссейную резину, я выехал! Спорным показалось управление раздаточной коробкой — шайба переключателя свободно вращается по кругу, не имеет фиксированного предела, а подсветка активного режима слишком тусклая даже днем. Спорным показалось наличие прикуривателя и пепельницы, это просто какая-то провокация? За петли для крепления груза спасибо. Намек, что пикап — это все-таки коммерческий автомобиль.

FOTON TUNLAND G7

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x4
Полная масса, кг	2980
Снаряженная масса, кг	2075
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5340/1940/1870
Колесная база, мм	3110
Объем топливного бака, л	76
Двигатель:	
тип	дизельный, 4-цилиндровый, с турбонаддувом, Евро-5
рабочий объем, см ³	1969
мощность, л. с. при мин ⁻¹	163 при 3400
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	388 при 1600–2400
Коробка передач	автоматическая, 8-ступ.
Подвеска	
передняя	независимая, рычажная
задняя	зависимая, рессорная
Тормоза	дисковые, с ABS
Размер шин	265/60R18

СЕРВИС

Заводская гарантия	3 года или 150 000 км
Межсервисный пробег	10 000 км

КОНКУРЕНТЫ

Dongfeng DF6, JAC T8 Pro, Great Wall Poer KingKong



8-ступенчатая АКП.



Неудобный второй ряд.