

У нас куда ни глянь – кругом «внедорожники». Даже самый откровенный «паркетник», чуть-чуть задранный универсал записывается во «внедорожники», хотя до реального бездорожья они и доехать-то вряд ли смогут: насмерть завязнут уже на ближних подступах к настоящим приключениям. Не то что Foton Sauvana – вот уж действительно автомобиль, пожирающий линию горизонта своим недюжинным внедорожным аппетитом.

Михаил КАЛИНИН |



# FOTON SAUVANA: ПОНЯТНЫЙ И ДОСТУПНЫЙ

Смотрите видео наших тестов на Youtube-канале «НА авто ТВ»





Как тут быть? Почитаешь новости – манна небесная. То одни вывели «внедорожник», то другие. Не автопарк, а страна повальных «внедорожников». Но стоит только отправиться на таком, прости господи, «внедорожнике», по грибы (почему по грибы? Да потому, что осень), как кипучей энергией вскипает коробка, мохнатой пчелкой жужжит муфта и всякие прочие дифференциалы при их наличии. В итоге некогда бодрый обладатель увеличенного клиренса и просторного багажника превращается в полутонную грудку никчемного металла, которую и бросить жалко, и ремонтировать слишком уж накладно. В грибах, право слово, толку и то больше.

Однако это досадное во всех смыслах обстоятельство ни капли не смущает гордых своими премьерными повелителей автомобильного Олимпа, упорно продолжающих впаривать народу под видом «внедорожников» жестяные коробочки о четырех колесах. А тот, в свою очередь, даже наученный неоднократным горьким опытом, снова и снова наступает на одни и те же грабли: осень, грибы, эвакуатор; осень, грибы, эвакуатор...

Не пора ли сказать: «Хватит!» – этому самоотверженному мазохизму? Да, на российском рынке настоящих вседорожников очень мало, но тем не менее они есть. А с выходом Foton Sauvana в сегменте до 1,5 млн руб. даже появился настоящий автомобиль.

Предвидя определенный скепсис в отношении китайского происхождения модели, сразу замечу: а вы не сомневайтесь. Вы просто попробуйте на ней прокатиться, как прокатился я. Причем не щадите ее – она способна выдержать многое, потому что запас прочности у машины очень серьезный. На мой взгляд, Foton Sauvana – в определенном смысле модель знаковая. Она знаменует собой новый этап в развитии автомобилестроения Поднебесной.

Нет, не спору, возможно, подобным путем еще до «Фотона» пошли и другие китайские марки, но то, что я увидел в Foton Sauvana, ни в одном другом представленном на российском рынке автомобиле из КНР я не видел. Это действительно новый путь, причем это реально тропа войны для самодовольных конкурентов всех остальных частей света. Дело в том, что китайцы наконец перестали не только копировать продукцию ев-





ропейских, американских и японских автобрендов, но и пытаться создавать и производить все самостоятельно, собственными силами, как когда-то незабвенные советские автомобилестроители. Вы, конечно же, помните, к чему это привело в нашей стране? К полному краху как автомобилестроительной, так и автокомпонентной индустрии. Они в продолжительных судорогах в итоге все-таки скончались под тяжестью собственной ответственности, не в силах справиться с нею.

Так вот, китайцы, судя по всему, разобрались, до чего их может довести матерый эгоцентризм. И решили больше не пытаться задавить нас авторитетом своей многовековой цивилизации. На дворе-то XXI век, императорским фарфором династии Цинь под капотом уже мало кого удивишь. Сегодня нужны точные, апробированные, надежные решения, которые могут предложить только специалисты. Коробки передач – специалисты по производству коробок передач, мосты – специалисты по производству мостов, системы впрыска – специалисты по производству систем впрыска и т. д.

Конечно, и раньше на автомобилях из КНР можно было встретить отдельные узлы и агрегаты глобальных брендов, но чтобы интеграция носи-

ла настолько тотальный характер – с этим я сталкиваюсь впервые.

Судите сами. Идем по порядку. Двигатель. В Foton Sauvana стоит бензиновый двигатель 4G20TI, разработанный Volkswagen для своей коммерческой линейки. Точно таким же комплектуется VW Multivan, в дополнительном представлении, безусловно, не нуждающийся. Только на Foton Sauvana данный агрегат устанавливается продольно, в связи с чем изменены форма передней крышки, конструкция крепления двигателя, немного изменены крепление навесного оборудования, форма впускного и выпускного коллекторов, а также используются другая топливная аппаратура, блоки управления и ПО.

Foton Sauvana пока продается в России только с этим двигателем. В зависимости от КПП его раскручивают на максимальную мощность 201 л. с. (версия с МКПП) и 217 л. с. (версия с АКПП). По оборотам все еще задорнее: соответственно, 300 и 320 Н·м при об/мин. Мало? Достаточно. И для бездорожья, и для шоссе. По гладкому асфальту я спокойно разогнал автомобиль до 180 км/ч, причем он отлично, даже в известной степени «по-спортивному», держал скорость. Ну, то, что у него хватает мощности для динамического драйва, я думаю, сомнений не вызывает, а вот ответ-

ная реакция ходовой по-хорошему изумляет.

Вы, безусловно, знаете, как ведут себя неуклюжие массивные вседорожники на скорости, при движении по городу с постоянными разгонами-торможениями и фатально «пьяными полицейскими». Именно неуклюжие, развалистые, плавно перекачиваемые с бока на бок. Так плавно и регулярно, что даже водитель не всегда способен справиться со своими внутренними порывами. Foton Sauvana держится на удивление более чем стойко, даже достаточно жестко. Хотя, казалось бы, спереди независимая «двухрычажка» со стабилизатором поперечной устойчивости, а сзади, как и полагается, зависимая подвеска.

Не знаю, в чем секрет, перебрал множество версий, даже давление в шинах померил – может, перекачаны. Но нет, все стандартно. Единственное предположение, которое мне кажется достаточно правдоподобным, – диаметр колес. Foton Sauvana предлагается с колесами R17 и R16, которые кардинальным образом меняют поведение автомобиля. Я еще не совсем определился, какие из них для меня более предпочтительны, но то, что на автомобиле можно реально гнать, прямо гнать-гнать-гнать без страха, без ежесекундного подруливания, без тихоокеанской болтанки, а потом как бы так невзначай свернуть на бездорожье, причем не выбирая места, не ища проселка, а просто – резко руль вправо, там, где мозг мысль кольнула, и прямо в поле наперерез вольным стадам – типа короткий путь знаю, – меня очень вдохновило.

А можно и в лес, и на берег озера, не боясь забуксовать и просесть в песок ниже ватерлинии. Да куда угодно – Foton Sauvana действительно предлагает невероятную свободу выбора, о которой многие любят рассказывать, однако добиваются лишь единицы. Ну и, повторюсь, лично меня как любителя высоких скоростей подкупило гармоничное сочетание комфорта при динамичном вождении и внедорожном. То есть грязь пораскидать – это, конечно, не ко мне, но вот быстренько до грязи долететь – это я с радостью. А коли долетел, то не ехать же сразу обратно. Ай, и ладно, потолкаюсь на липкой жиже, помешу земельку-матушку – Foton Sauvana делает это с удовольствием и на очень высоком энтузиазме. Это универсальный автомобиль (один из немногих,





которые я повстречал), подходящий и для экстремальных, и для общегражданских условий.

Впрочем, я отвлекся. Я же все про технологии и новые подходы. Идем дальше. Как раз про «грязь поместить». Начнем с трансмиссии. «Автоматом» здесь работает ZF 6HP21 – современная коробка, усовершенствованная, адаптивная, 6-ступенчатая. Она достаточно популярна у автолюбителей КПП, особенно, по понятным причинам, у немецких. Такая же стоит на калининградских BMW X5 3-й и 5-й серий, на Audi A4, F6, Jaguar XF и пр. Солидный послужной список, не правда ли?

Механика – Aisin. Конструктивно эта коробка рассчитана до 500 Н·м, Foton Sauvana выдает, как я уже сказал, до 320 Н·м. То есть запас прочности агрегата всем на радость: крутите, да раскрученными будете.

Раздаточную коробку поставляет Borg Warner – это имя на автокомпонентном небосклоне известно всем (турбины, кстати, также «борговские»). Раздаточная коробка имеет понижающий ряд (понижающее число 2,48). Предусмотрено три режима работы привода. Первый, самый простой режим: 2Н – по умолчанию на Foton Sauvana задействован задний привод. Максимально универсальный – Auto 4Н. Тут тоже все ясно. Единственное, что стоит добавить, – при разгоне осуществляется предна-тя до 20 % на переднюю ось.

Режим 4L – понижающий ряд трансмиссии. Примечательно то, что пакет фрикционных, отвечающих за подключение полного привода, в режиме 4L не используется: передача крутящего момента осуществляется через дополнительный обводной вал. Таким образом, при выборе 4L мы получаем фактически жестко подключенный бездифференциальный полный привод. Это увесистый такой плюсики в карму и надежность агрегата в целом, и в его износостойкость, и в функциональные возможности.

Задний мост – DANA 44-й серии. И опять же, никому ничего объяснять не надо. Это более совершенная, мощная и надежная конструкция. Главная пара моста – 3,91. Число специально немного повышено для того, чтобы обеспечить достойную динамику на трассе. Важный момент: даже в базовых комплектациях в заднем мосту предусмотрен самоблокирующийся дифференциал повы-

шенного трения, кулачковый, со сто-процентным замыканием.

Ну и все остальное. Топливная аппаратура – Bosch (здесь в принципе вариантов не так чтобы очень много), программное управление, блоки управления – Continental, навесное оборудование – Delphi и Hitachi, кресла – Johnson Controls.

То есть Foton Sauvana – это не очередной китайский «нонейм», собранный из неизвестных железок, найденных на ближайшей свалке в пустыне Гоби. В основе конструкции автомобиля (рамного автомобиля – я, кажется, забыл обратить внимание на этот немаловажный аргумент) – «железки» очень проверенные и очень авторитетные. Такие же «железки» стоят на самых известных и популярных моделях, продающихся по всему миру, и в том числе – в нашем Отечестве. Что, естественно, самым положительным образом отражается на ремонтопригодности и доступности запчастей. И это тоже очень существенный аргумент в пользу Foton Sauvana.

А теперь – о доступности. Только сразу начинайте держаться за кресло. Цена Foton Sauvana стартует с 1454,99 тыс. руб. в базовой комплектации. И эту базовую комплектацию сложно назвать базовой – в ней есть все необходимое даже без приставки «самое», просто есть все, что нужно. Больше – уже изыски для пристрастных. По сути, не требуется никаких дополнительных вложений в дооснащение, Foton Sauvana в базе совершенно самодостаточен.

Перечисляю главное:

- ESC – электронная система динамической стабилизации автомобиля;
- HNC и HDC – системы помощи при подъеме и спуске;
- TPMS – система контроля давления в шинах;
- фронтальные подушки безопасности водителя и переднего пассажира;
- задние датчики парковки;
- электропривод и обогрев зеркал;
- передние и задние электро-стеклоподъемники;
- легкосплавные колеса;
- кондиционер.

В стартовой версии также присутствует аудиосистема 1DIN с четырьмя динамиками, радиоприемником, CD-проигрывателем, а также разъемами USB и AUX.

Конечно, если фантазия разыгралась, можно и третий ряд сидений заказать, и хромовые побрякушки (хотя лично мне хром показался чересчур избыточным для Foton Sauvana), и кожаные сиденья, и много других богатых опций. В максимуме Foton Sauvana будет стоить 1704,99 тыс. руб., что также, согласитесь, очень привлекательно.

Ребята хотят к 2020 г. продавать более 6000 Foton Sauvana в год. И думаю, с таким автомобилем, если нас в очередной раз что-то не потряхнет, – это более чем реально.

В общем, для первого ознакомления с автомобилем, наверное, хватит. Я обязательно вернусь к нему, чтобы полнее насладиться его возможностями и побольше рассказать о них в нашем журнале.

