

Благосостояние – штука относительная. Тридцати лет не прошло с того момента как рухнул СССР, а вместе с ним и «железный занавес», а мы уже не считаем списанного из колхоза полуживого «козлика» в личном пользовании пределом внедорожных мечтаний. Более того, в массовом сознании отечественных любителей полного привода

прочно укоренилась мысль о том, что автомобиль нужно покупать новым, с гарантией, и желательно зарубежного производства. Роль такой относительно доступной иномарки среди классических рамных внедорожников еще совсем недавно и с большим успехом играл Great Wall Hover H3/H5 – качество на порядок выше «УАЗ Патриот» и цена заметно ниже Toyota Land Cruiser Prado сделали этого «китайца»

кумиром всей российской провинции. К сожалению, «Великая Стена» не устояла перед разрушительным натиском очередной кризисной волны, смывшей с российского рынка не один автомобильный бренд. Сильнейшие, конечно, выжили, но даже «японцев» из Mitsubishi, не вовремя затеявших смену поколения Pajero Sport, ощутимо потрепало.

Однако все плохое либо когда-нибудь кончается, либо входит

в привычку. Прочно встав ногами на очередное «дно», автолюбители немало успокоились, начали несмело оглядываться в поисках больших, но доступных внедорожников и обнаружили, что ничего кроме «УАЗ Патриот» за миллион рублей в более-менее приличной комплектации на горизонте не видать. Но считаю, и не я один, что этих денег, при всем моем уважении к отечеству, «Патриот» не стоит. Toyota Land

Cruiser Prado, стартующий с двух миллионов, и Mitsubishi Pajero Sport, начинающий свой разбег с этой же суммы, перешли в область несбыточных мечтаний.

На этом фоне новичок Foton Sauvana, по цене от 1 454 990 руб. за базовую версию до 1 704 990 руб. за «топовую», выглядит относительно реальным предложением, которое стоит рассмотреть в подробностях.

ГОРОД****

Foton Sauvana – заложник своих размеров, найти для него место на парковке не всегда просто, к тому же камера заднего обзора есть только в максимальной комплектации. Однако габариты чувствуются очень хорошо, зеркала большие, информативные, площадь остекления велика, так что можно обойтись и одним парктроником, а бордюры не мешают. Несмотря на турбонаддув, отклик на педали газа на пробочных скоростях прозрачный, без резкого внезапного подхвата, АКПП при переключениях не дергает, подвеска без проблем отрабатывает любые городские неровности.

ВЫБОР НАСТОЯЩИХ РАМНЫХ ВНЕДОРОЖНИКОВ В РОССИИ СОКРАЩАЕТСЯ С КАЖДЫМ ГОДОМ, ПРИЧЕМ МЕЖДУ ОБНОВЛЕННЫМ «УАЗ ПАТРИОТ» И «ЯПОНЦАМИ» ЗИЯЕТ ТАКАЯ ЦЕНОВАЯ И КАЧЕСТВЕННАЯ ДЫРА, КОТОРУЮ ПРОСТО НЕОБХОДИМО ЗАПОЛНИТЬ. СМОЖЕТ ЛИ СПРАВИТЬСЯ С ЭТОЙ ТРУДНОЙ ЗАДАЧЕЙ КИТАЙСКИЙ FOTON SAUVANA?

ТЕКСТ И ФОТО: ГРИГОРИЙ АЛЕШИН

«ФОТОН» ЗАПОЛНЯЕТ ВАКУУМ

КОМФОРТ****

Очень большой салон, огромный багажник, качественная сборка, приятное на вид торпедо, в базовой комплектации есть все от электрозеркал и стеклоподъемников до кондиционера и магнитолы, правда слишком бюджетной. Несмотря на отсутствие регулировки руля по вылету посадка удобная, во втором ряду просторно, а большинство комплектаций располагают и отнюдь не детским третьим рядом сидений. С бензиновым двигателем претензий к шумоизоляции почти нет, но интересно, что будет с дизелем – соплатформенный пикап Foton Tunland не радуется тишиной в салоне.



В базовой комплектации неплохое оснащение: есть кондиционер, электростеклоподъемники, зеркала с электроприводом, простейшая стереосистема



кузовом, салон отделяется чуть богаче – и готов новый внедорожник. Кстати, не такой уж и новый: в Китае его продают с 2014 года. Причем Sauvana имеет к вышеупомянутому Toyota Fortuner самое непосредственное отношение – рама и подвеска у них практически одинаковые.

СТАТЬЮ ВЫШЕЛ

Внешность Foton Sauvana солидна и похвально сдержанна: блестяшек меньше, чем в «японцах», нет ненужных излишеств, вроде стекающих к бамперу задних фонарей или вычурных фар, снизу везде прочный некрашенный пластик. Sauvana (4830 мм) намного длиннее ушедшего Great Wall Hover H3/H5 (4645 мм), с запасом опережает «Патриот» (4750 мм), превосходит Pajero Sport (4785 мм) и Land Cruiser Prado (4780 мм). «Китаец» шире своих соперников, а по колесной базе уступает только Pajero Sport, но всего на 10 мм, зато клиренс у него самый большой – 220 мм.

Таким огромным и высоким Foton Sauvana вышел не случайно, ведь сделан он на базе внушительного пикапа Foton Tunland по тому же рецепту, что Mitsubishi Pajero Sport и Toyota Fortuner, который обещают начать продавать у нас этой осенью. Рецепт простейший: берется рама пикапа, в задней подвеске рессоры меняются на пружины, все это накрывается полноценным

Приборка интересная: спидометр и тахометр в «колодцах», правда, из-за сочетания голубых шкал и белых цифр считывать показания тяжело

ЧУДНЫ ДЕЛА ТВОИ...

На первый взгляд Foton Sauvana выполнен по классической схеме: рама, неразрезной задний мост на пружинах, передняя независимая подвеска на двойных поперечных рычагах, понижающий редуктор в трансмиссии. Однако при ближайшем рассмотрении оказывается, что от внедорожной классики Foton Sauvana ушел не в самом правильном направлении. Вместо традиционного полного привода



Кондиционер с собственным монитором, вместо дешевой магнитолы в «верхних» комплектациях – медиацентр с интерактивным экраном

типа Part Time, которым до сих пор не брезгует сама Toyota, передняя ось «Саваны» подключается через многодисковую муфту Borg Warner. Так китайцы решили убить сразу двух зайцев – сэкономить на полноценном межосевом дифференциале с блокировкой и похвастать перед покупателем возможностью использовать 4x4 на асфальте.

Под капотом как минимум до осени будет лишь созданный на основе «фольксвагеновского» TSI двухлитровый бензиновый «турбомотор» мощностью 201 либо 217 л.с. в зависимости от степени форсировки. Хорошо хоть в будущем обещают тот же, что у «Тунланда», турбодизель Cummins 2.8 мощностью 163 л.с. – ждем, как говорится, не дождемся, но начинать продажи настоящего внедорожника, комплектуя его бензиновым, да еще турбированным, мотором весьма рискованно.

С коробками дело обстоит намного лучше – на выбор предлагают пятиступенчатую механическую КПП Aisin O38U, либо шестиступенчатый «автомат» ZF 6HP 21. В заднем мосту Dana 44 вместо жесткого блока, к сожалению, стоит самоблок с довольно низкой степенью блокировки.

РАЗИТЕЛЬНАЯ РАЗНИЦА С УАЗОМ

Уверен, что посидев за рулем Foton Sauvana, многие потенциальные



Глубина брода, указанная производителем, составляет 800 мм, но патрубок от корпуса воздушного фильтра, установленного высоко, спускается вниз, за передний бампер. Если патрубок не снять, мотор легко нахлебается воды даже в броде по пороги. Проблему обещали решить, однако прежде, чем лезть в воду, советуем проверить, как установлен патрубок



покупатели «Патриота» глубоко задумаются: не затянуть ли поясок потуже, чтобы подкоптить на «Савану», ведь салон «китайца» мало того что больше, он несравнимо интереснее на вид и качественнее собран. Да, здесь тоже твердый пластик, но не такой убогий, как в «Патриоте», а фенольных запахов, характерных для ранних китайских автомобилей, нет и в помине. Кроме потолочных рукояток на передних и средних стойках имеются дополнительные ручки – есть за что ухватиться на плохой дороге. Руль без подогрева, регулируется только по высоте, но профиль кресла удачный, площадка для отдыха левой ноги расположена

глубоко – ногу можно вытянуть, так что даже рослому водителю сидеть удобно.

На выбор предлагаются шесть комплектаций, причем Luxury – суть та же начальная Basic, только с «автоматом». «База» отнюдь не «голая»: все стеклоподъемники и боковые зеркала с электроприводом, на центральной консоли разъемы USB и AUX, две розетки на 12 Вольт, кнопки управления магнитолой на руле, есть кондиционер, простая стереосистема.

Блок управления кондиционером даже имеет свой монитор, правда разобраться в премудростях регулировки обдува и настроить температуру с первого раза оказалось нелегко. Пока я понял, куда крутить бесконечные «шайбы» и обнаружил едва заметные подсказки, стекла успели основательно запотеть.

А от простейшей магнитолы внят уши, настолько низкого качества звука я не припомню даже у других «китайцев», к тому же радио с трудом ловит станции уже на окраинах столицы, в области уверенного приёма и вовсе не дожدهшься.

Зуммер, сигнализирующий о превышении 120 км/ч, приходилось отключать при каждом обгоне на автомагистрали – «вырубить» его совсем нельзя. Но это

Режимы трансмиссии переключаются «шайбой», есть помощь при спуске с холма, система динамической стабилизации отключается

издержки «бюджетной» версии, уже в следующей комплектации есть круиз- и климат-контроль, датчик дождя, нормальная медиасистема с семидюймовым интерактивным экраном.

Салон очень просторный, «сам за собой» я сел с огромным запасом, нижняя подушка заднего дивана плоская, центральный тоннель сзади не высок – трое взрослых пассажиров усядутся спокойно. Багажник огромный, в колесных арках есть

FOTON SAUVANA 2.0 AT (4G20T13)

ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	бензиновый, рядный, турбо, 4 цилиндра
Рабочий объем, см³	1981
Макс. мощность, л.с. при об/мин	217/5500
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	320/1750–4500
ТРАНСМИССИЯ	
Тип привода	4WD
Тип КПП	АКПП6
ПОДВЕСКА	
Передняя / задняя	независимая/зависимая
ТОРМОЗА	
Передние / задние	дисковые/дисковые
МАССА	
Снаряженная/полная масса, кг	2035/2530
Размер шин	265/70R16
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Разгон 0–100 км/ч, с	10.5
Максимальная скорость, км/ч	н.д.
РАСХОД ТОПЛИВА	
Городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	н.д.
Топливный бак, л	75

Кресла с тканевой обивкой гораздо удобнее тех, что обшитые «кожзамом» стоят в сплатформенном пикапе Foton Tunland



Сзади очень просторно, можно сесть, положить ногу на ногу



1. Центральный тоннель сзади не высок, в торце подлокотника спрятана пара подстаканников

2. Печка и подстаканники в багажнике есть у всех «Саван» – в расчете на обитателей «галерки»

подстаканники, справа блок управления и дефлекторы обдува отдельного отопителя, ведь большинство версий Foton Sauvana семиместные, с третьим рядом сидений.

НЕПРОБИВАЕМЫЙ

В комплекте с «механикой» бензиновый двигатель Foton Sauvana имеет мощность в 201 лошадиную силу, с автоматической КПП идет тот же мотор, форсированный до 217 л.с., – «Патриоту» с его нищенскими 135 л.с. за «Саваной» в любом случае не угнаться. Даже у Toyota Land Cruiser Prado мощнее только четырехлитровый бензиновый «атмосферник», а с трехлитровым бензиновым 209-сильным Mitsubishi Pajero Sport, можно сказать, паритет.

Динамика разгона впечатляет: до «сотни» Sauvana с АКПП добирается за 10.5 секунд. Еще свежа в памяти «турбояма», вернее «турбопропасть», которой отличался



1

Great Wall Hover H3 с двухлитровым бензиновым лицензионным мотором 4G63 от Mitsubishi. Пока не начинала работать его турбина, он жутко «тупил», а потом прыгал вперед бешеным ослом, изрядно пугая водителя и окружающих. «Савана» совсем другая, в нижнем диапазоне оборотов провала нет, а с 1800–1900 об/мин чувствуется уверенный, плавный и прогнозируемый подхват.



2

ТРАССА ****

Динамики для обгонов достаточно, «автомат» довольно расторопный. Управляемость не хуже, чем у японских внедорожников начальных версий – без регулируемых амортизаторов и систем компенсации кренов, которые и так не слишком велики. Раскачка на серийных неровностях небольшая, мелкие неровности подвеска не пересчитывает, немного болтает только в глубокой асфальтовой колее, однако в целом курсовая устойчивость достойна похвалы. Руль довольно «честный», хоть и балует излишком информации. Замедление уверенное, без резких клевков, однако ход педали тормоза великоват, прожимать ее приходится с усилием. Комфортная скорость – 120–140 км/ч, средний расход топлива даже в таком режиме не превышает 16.5 литров на 100 км, а на 90–100 км/ч «аппетит» снижается еще на пару – тройку литров.

Автоматическая коробка тоже ведет себя корректно, лишь немного «задумывается» на старте. Переключения шестиступенчатого «автомата» заметны, но обходятся без грубых толчков, в спортивном режиме он почти совсем перестает лениться, а на ручное управление переходить бесполезно – все равно электроника сама переключает передачи вверх, не доводя стрелку тахометра до красной зоны.

Тормоза, дисковые на всех колесах, обеспечивают уверенное замедление, но ход педали тормоза великоват, чтобы резко остановиться, ее приходится прожимать больше обычного. Руль оснащен «честным» гидроусилителем, и хотя



3

в нулевом положении заметна пустота, в поворотах обратная связь удовлетворительная.

Крены на удивление умеренные, на серийных неровностях нет сильной раскачки, небольшие претензии к курсовой устойчивости появляются лишь в глубокой асфальтовой колее и уж во всяком случае не приходится, как на UAE, постоянно подруливать. Но главное – абсолютно непробиваемая подвеска, лежащие полицейские, трещины в асфальте, ухабистый грейдер – «Саване» все нипочем. Замкнуть пружины до отбойников почти невозможно, при этом Foton не такой жесткий, как Pajero Sport прошлого поколения, комфортная скорость на грунтовке переваливает за 100 км/ч. За



4

3. При сложенных сиденьях грузовой отсек гигантский, ведь «Савана» – один из самых больших внедорожников в своем классе

4. Только в базовой комплектации у «Саваны» два ряда сидений, во всех остальных есть довольно просторный третий ряд

систему динамической стабилизации не надо доплачивать, она есть в базовой версии и действительно работает, так что Foton Sauvana готов к любым дорогам, и не важно, что под колесами – разбитый асфальт или щебенка с ямами.

ОСТОРОЖНОЕ БЕЗДОРОЖЬЕ

Чем чаще встречаешься с азиатскими «полноприводниками», тем больше утверждаешься во мнении, что, кроме японцев, на Дальнем

ГРЕЙДЕР *****

Очень удачная подвеска – не «диван», поэтому обходится без прыжков на крупных волнах, но и не «дерево» – довольно мягко обрабатывает даже крупные ухабы. Ходы огромные, энергоемкость отличная, пробить «Савану» почти невозможно. По щебенке не таскает, относительная курсовая устойчивость сохраняется и на 90–100 км, и в основном благодаря хорошо настроенному шасси – система динамической стабилизации вмешивается не часто, так что «Савана» совсем не против быстрой езды по грунтовкам.

Востоке в оффроуде никто настоящему не разбирается. Чем, спрашивается, не угодил подключаемый полный привод «Тунланда»? Почему бы не предложить и такой вариант, ведь спрос на него в России был бы гарантированно высоким, но альтернативы «кроссоверному» полному приводу «по требованию» у Sauvana, к сожалению, нет.

В трансмиссии три режима, подключаемых с помощью сервоприводов. В положении 2H муфта полностью разомкнута, ведущей остается

У Foton Sauvana прекрасная подвеска – очень энергоемкая, но не слишком мягкая, клиренс 220 мм, снизу некрашенный пластик





1



2



Противобуксовочная система неплохо справляется со своими обязанностями. В трансмиссии есть «понижайка», но передняя ось подключается через многодисковую муфту, как у кроссоверов

целых 800 мм. Крутящий момент в 320 Нм доступен в диапазоне от 1750 до 4500 об/мин., противобуксовочная система, помощь при спуске и подъеме на холм в базовой версии, в «базе» идет и самоблок задней оси.

Во время теста я попал в хорошую переделку – несколько километров пришлось выбираться на асфальт по тракторной колее под проливным дождем. Несмотря на асфальтовую резину, Foton на удивление легко справился с задачей – на днице ни разу не подсел, тяги на «понижайке» хватало с запасом, противобуксовочная система срабатывала вовремя и корректно, самоблок тоже не ленился.

УТЕШИТЕЛЬНЫЕ ВЫВОДЫ

Признаюсь, Foton Sauvana мне понравился: аккуратный и очень просторный салон, хорошая сборка, бодрый, экономичный двигатель

(средний расход за неделю теста составил всего 13.8 литров на 100 км), приличный «автомат» с экологичным, спортивным и зимним режимами, достойная управляемость, довольно мягкая, но непробиваемая подвеска. ESP и помощь на спуске/подъеме есть в базовой версии, геометрическая проходимость отличная, цена терпимая. Как говорится, я бы взял, однако есть нюансы.

«Кроссоверный» тип полного привода ставит крест на тяжелом оффроуде, заманчивая идея сделать из «Саваны» серьезный экспедиционный внедорожник теряет смысл. Бензиновый «турбомотор» вряд ли отличается большим ресурсом, так что лучше подождать турбодизель, к тому же двигатель Cummins нам уже давно и хорошо известен – меньше будет проблем с ремонтом и обслуживанием.

Разрыв в цене с «УАЗ Патриот» все же великоват, а вот к «японскому

БЕЗДОРОЖЬЕ****

Отличная геометрическая проходимость, клиренс 220 мм, небольшие свесы, снизу некрашенный пластик, штатная металлическая защита моторного отсека, заявленная глубина брода 800 мм. Противобуксовочная электроника без доплаты, ассистент спуска, самоблок в заднем мосту, неплохая тяга на низах, особенно если включить «понижайку», но не стоит рассматривать «Савану» как «заготовку» для по-настоящему тяжелого бездорожья. Бензиновый, да еще турбированный двигатель объемом только два литра – наверняка не самый надежный агрегат, трансмиссия, хоть и с демультитпликатором, но по сути – кроссоверная, тяга на переднюю ось передается через многодисковую муфту, правда в положении 4L она бокируется. С таким набором боязно пускаться в длительное «одиночное плавание» вдали от цивилизации, а вот для сложного сельского оффроуда способностей «Саваны» хватит с большим запасом, при этом даже не придется задумываться, как их применить – в режиме AUTO «китаец» сам разберется, когда включить полный привод.

- 1. Защита моторного отсека – точная копия «тойотовской»
- 2. В заднем мосту имеется самоблокирующийся дифференциал

только задняя ось. В положении AUTO электроника реагирует на пробуксовку задних колес, частично замыкая муфту и перекидывая тягу на переднюю ось, так же как у большинства кроссоверов. При резком разгоне, например если рвануть с места в карьер, минимум 20% тяги уйдет на «передок». В положении 4L в работу включается планетарный понижающий редуктор, а диски в муфте смыкаются полностью, так что крутящий момент поровну рас-

пределяется между осями. Включать «понижайку» надо как положено – на стоящем автомобиле, через «нейтраль».

Вроде все хорошо, но к автоматическому режиму есть вопрос. Стоя на мокрой траве, плавно нажимаю газ, задние колеса слегка пробуксовывают, и только после этого с легким ударом подключается передняя ось. Может быть, это недостаток конкретной машины, ведь мне достался один из первых «Фотонов» тестовой партии, собранной на белорусском заводе «БелДжи»? К тому же, раз подключившись на скользкой поверхности, передняя ось работала на грунте без задержек. Но в любом случае муфта не так надежна, как классический Part Time или Full Time – момент она держит только до установленного предела, ее можно перегреть, и хотя на практике у меня этого не получилось, где гарантия того, что она не спасует на действительно тяжелом бездорожье?

А залезть в серьезные «пампасы» на Sauvana так и подмывает, ведь у «китайца» многое для этого есть. Отличный клиренс в 220 мм, штатная металлическая защита двигателя, очень хорошая геометрическая проходимость – угол въезда 28 градусов, угол съезда 25, заявленная глубина преодолеваемого брода –

РЕЗЮМЕ****

Foton Sauvana хорош именно в стандартном исполнении, добавить к нему можно разве что усиленную защиту днища и скрытно установленную лебедку. Это настоящий сельский автомобиль, но на нем не стыдно, а главное удобно, ездить и в городе. «Савана» бьет ушедший Great Wall H3/H5 по всем статьям, а с УАЗ Патриот разделяется в пух и прах, но это не значит, что Foton Sauvana станет новым кумиром российской провинции. При цене минимум в полтора миллиона он вынужден соперничать с очень свежими поддержанными японскими внедорожниками и базовыми комплектациями новых японских пикапов.



Foton Sauvana не станет «экспедиционником» для жесткого оффроуда, но как сельский автомобиль для самых плохих дорог он прекрасен



А – УГОЛ ВЪЕЗДА 28° В – УГОЛ РАМПЫ Н. Д. С – УГОЛ СЪЕЗДА 25°



Ход подвески огромный, окончательно вывесить «Савану» нам так и не удалось

итальянцу» – пикапу Fiat Fullback, Sauvana подходит вплотную. Но главное, за те же деньги легко купить трех-пятилетний японский пикап или внедорожник – хотя бы тот же Mitsubishi Pajero Sport предыдущего поколения, вполне надежный и намного более ликвидный. Так что «Саване» вряд ли суждено повторить триумф Great Wall, однако стабильный спрос гарантирован, особенно если очередной кризис снова не ударит по потребителям, успевшим почувствовать вкус к покупке новых «иномарок», хотя бы и китайских заменителей «Тойоты».