

ПИКАПЫ ВНУТРИ РИНГА

ПРИКЛЮЧЕНИЯ FOTON TUNLAND
НА ЕВРОПЕЙСКОМ ОФФ-РОУД
ФЕСТИВАЛЕ

Когда мы получили приглашение посетить европейский Pickup & 4x4 Festival, который должен был состояться в Будапеште на знаменитой трассе Hungaroring, то раздумывали недолго — надо ехать! И, конечно, не на каком-нибудь самолёте или поезде, а за рулём пикапа. Причём не обычного и широко известного, а такого, которого в Европе отродясь не видывали. Вы, наверное, сразу же подумали про недавно обновлённый УАЗ Пикап? Признаться, мелькнула такая мысль и у нас, но, согласитесь, это уж как-то совсем просто. Тем более что про УАЗ в Европе, так или иначе, слышали (более того, в Венгрии у него даже есть дилер), а вот, к примеру, Foton Tunland мог бы стать настоящим открытием — на западных границах Таможенного союза



У парадного въезда на Hungaroring бывает многолюдно только в дни крупных соревнований, например, Формулы 1. В день Pickup & 4x4 Festival зрителям был разрешён въезд на центральную площадку внутри гоночного кольца

И вот мы отправляемся на европейский фестиваль в Венгрии своим ходом прямо из Москвы. Проверить маршрут, а заодно Foton Tunland — пикап, который прошёл уже не одно серьёзное испытание в условиях вечной мерзлоты и жаркого юга



люди в форме всегда с большим удивлением читают название марки в документах. И так, мы выбрали Tunland. На нём мы преодолеем 2000 километров от Москвы до Будапешта, чтобы взглянуть на уникальное событие глазами его участников.

В Старом Свете на подобные мероприятия тоже принято добираться своим ходом. И это понятно—расстояния небольшие, почему бы, в конце концов, и не съездить. За день-два до начала фестиваля со всех концов Европы собираются в Венгрию машины. Едут с прохладного севера скандинавы, толкаются в раскалённых летних пробках итальянцы, плывут на пароме англичане... В нашем случае выходило немного сложнее—путь неблизкий, да ещё и не прямой. Но чем чёрт не шутит, почему бы не попробовать? И вот мы отправляемся на европейский фестиваль в Венгрии своим ходом прямо из Москвы. Проверить маршрут, а заодно Foton Tunland—пикап, который прошёл уже не одно серьёзное испытание в условиях вечной мерзлоты и жаркого юга. Поэтому и рассказ наш будет состоять из трёх частей: во-первых, о поездке, во-вторых, о машине, и, в-третьих, о самом мероприятии.

Старт путешествия был назначен на утро среды, 5 июля, а это значит, что на дорогу у меня три дня—ведь начинается фестиваль в Будапеште 8-го, в субботу. Как мы уже говорили, пикапом, который представит на слёте нашу страну, стал Foton Tunland, в компании которого мне предстояло провести больше недели. Машина крупная, рамная, с трёхметровой колёсной базой и неразрезным задним мостом. Под капотом—знакомый по лёгким коммерческим грузовикам четырёхцилиндровый турбодизель Cummins, объёмом 2.8 л, с впрыском Common Rail, технологией рециркуляции выхлопных газов и механической пятиступенчатой коробкой передач. Надо признать, от такого сочетания веет солидностью и основательностью, хотя маленький червячок опасений всё же свербил: в Европе эта марка неизвестна, дилеров нет, а пробег у белого пикапа уже перевалил за 25 000 км. Для тестовой машины, которую в хвост и в гриву гоняло большое количество драйверов, пройденные километры можно смело умножать на два, а то и на три. Но Foton показал себя молодцом—неплохие управляемость и разгон, удобная посадка, достойная плавность хода (неожиданная для рессорного пикапа



Автомойки в Венгрии только автоматические, либо работают по системе самообслуживания

Foton показал себя молодцом — неплохие управляемость и разгон, удобная посадка, достойная плавность хода (неожиданная для рессорного пикапа грузоподъёмностью 925 кг)



Foton Tunland отлично вписывается в типично европейский сельский пейзаж

Под надписью «Robot wash» скрывается автомат, включающий «керхер» с водой или шампунем за несколько монет. Бумажные купюры не принимаются!

грузоподъёмностью 925 кг). Недостатков эргономики, к счастью, всего несколько. Прежде всего, бликующая приборка в сочетании с совершенно нечитаемым указателем уровня топлива, который идентичен такому же «градуснику» температуры двигателя. Не очень понравились крутилки печки, положение которых приходится угадывать из-за слепых рисков. Ну и конечно, только наши восточные друзья могли додуматься сделать на магнитоле разъём под флешку в формате mini-USB. И, поверьте, это не мелочи, потому что ехал я без напарника и поначалу расстроился, что не удастся развлечь себя музыкой, но

предусмотрительные ребята из российского Foton, оказывается, положили в бардачок специальный переходник, и дорога сразу стала веселее.

Весь маршрут, а это 1882 км в одну сторону, я разбил на три примерно равные части по 600 км, чтобы двигаться днём и не вымотаться за рулём к концу поездки. Таким образом, покинув расстояния, решаю ехать так: Москва—Минск—Жешув—Будапешт. Навигатор автоматом прокладывает маршрут через Украину, но, учитывая сложные отношения между нашими странами, я решил не рисковать, а

поехать проторенной дорогой по Беларуси и уже там пересечь границу с Польшей. Из оборудования для путешествия у меня с собой навигатор Garmin и офлайн-карты в смартфоне... Что ещё нужно для поездки в одиночку? Минимальный багаж, документы на автомобиль, страховка. «Зелёную карту» я оформил на трассе в Смоленской области, перед границей с Беларусью, в одном из многочисленных пунктов. Пятнадцать минут, 2 100 рублей — и заветный бланк, разрешающий колесить по всем странам Евросоюза в течение 15 дней, лежит в бардачке.

Дорогу до Бреста описывать не буду — широкая трасса М1 хорошо известна всем, кто хоть раз ездил в Беларусь. Ограничение 120 км/ч, причём превышение допускается на 9 км/ч, после чего можно попасть на штрафы. Конструкции с дорожными камерами видны издали, иногда встречаются патрульные машины, но в целом движение ненапряжённое. Дизельное топливо в соседней стране стоит 1,29 местных рубля, т.е. 39 российских. Это заметно дешевле европейских цен, поэтому я стараюсь под завязку заправиться топливом «от Батьки». Везде можно расплатиться картой, обменивать деньги не обязательно. Границу с Евросоюзом я проходил не в Бресте, а через переход Домачёво, что километрах в пятидесяти южнее. Опытные люди подсказали, что машин там гораздо меньше, и, судя по проложенному маршруту, мне было как раз по пути. На всё про всё я потратил два часа, да и то только потому, что у польских пограничников был обед. Досматривающих моя персона не заинтересовала, а вот машина удивила — марку Foton в техпаспорте они видели впервые в жизни. Кстати, на границе просят предъявить только паспорт, СТС и страховку — никаких доверенностей и путевых листов (наша машина оформлена на юрлицо) не спрашивают. Забегая вперёд, отмечу, что на обратном пути эта процедура заняла всего 20 минут, и это с учётом долгих пристрастных расспросов белорусской таможенницы, которая отказывалась верить, что турист, побывавший в Европе, не везёт с собой никаких покупок.

Ещё раз проверил маршрут на двух навигаторах — предложенный ими путь на Жешув (275 км от границы) почти совпадал, однако по трекингу было видно, что ведёт он местными дорогами через города и посёлки. Это означает частые

ограничения скорости в 50 км/ч, поэтому на скорое прибытие рассчитывать не приходилось. Советом ехать через Варшаву, куда идёт скоростное шоссе, я не воспользовался, поскольку это приплюсовывало чуть больше 300 км пробега. В итоге путь до отеля занял около четырёх часов, поскольку, помимо медленных отрезков под Люблином, я угодил на почти 15-километровый участок дорожного ремонта с десятком реверсивных светофоров. Часто попадаются знаки о снижении скорости на неровностях, но моему пикапу они нипочём — ямы и стиральные доски откликаются лишь серьёзной тряской, о пробоях подвески, понятное дело, речи не идёт. Трафик в Польше спокойный, но местные легко идут на превышение скорости, и, чтобы не выпасть из потока, я вынужден был соответствовать. Пикап легко держит любую скорость вплоть до максимальной, главное приноровиться к особенностям настройки двигателя. Уверенная и напористая тяга появляется под педалью примерно с 2 000 до 3 000 оборотов, при меньшей частоте на быстрый отклик рассчитывать не приходится. Дизельное топливо в Польше стоит в среднем 4,30 злотых за литр, т.е. почти 70 рублей по нынешнему курсу, но Tunland не просил заправки, и я ехал на белорусской солянке, залитой перед границей. При умеренном режиме движения дизель расходует около 8,5 л на сотню, так что, в сочетании с 85-литровым баком, запас хода более чем достаточный.

Последний отрезок до Будапешта уже кажется лёгкой прогулкой — всего каких-то 450 км. Здесь стоит упомянуть о том, что в Словакии и Венгрии за проезд по автомагистралям взимают плату, для чего нужно приобрести виньетку. Сейчас винетки в этих странах электронные, то есть после оплаты (10 евро на 10 дней) номер машины заносят в базу данных, а саму оплату можно совершить через интернет либо на ближайшей после границы заправке. Игнорировать этот пункт не стоит, если вы, конечно, не собираетесь ехать местными тихими дорогами — штраф за безбилетный проезд составляет около 50 евро. Словакию проезжаю транзитом через Прешов и Кошице — в целом водители едут здесь спокойнее, видимо, сказываются национальный характер, частые патрули на загородных трассах и более жёсткие штрафы. А на подступах к Будапешту начинается прекрасный 150-километровый автобан без ограничения скорости — идеальное место,

Итог поездки? В целом пикап показал себя добротным, неприхотливым и универсальным транспортным средством. Главное не требовать от рабочей по сути машины чего-то сверхъестественного и он полностью оправдывает ваши ожидания



На идеально новом асфальте венгерского автобана пикап показал максимальную скорость 179 км/ч



чтобы проверить максималку Tunland. Покрытие ровное как стекло — в среднем поток идёт в режиме 120–140 км/ч, но у меня под педалью есть ещё запас. Результат — 170 км/ч по спидометру, 165 — по GPS. Равных мне не было, разве что иногда на хвост наседали BMW и Porsche, которым здесь принято уступать. Несмотря на кажущуюся громоздкость, пикап обладает отменной прытью и стоит на трассе, как паровоз на рельсах, хотя, конечно, долго ехать на максимальной скорости желания нет, да это и небезопасно. Следует быть начеку при обгоне фур — пикап с кунгом и начинает сильно парусить, как только проходишь большегруз.

По дороге пополняю запас топлива: в Венгрии горючее ещё дороже — 362,9 форинта (79,8 руб.) за литр солярки. Кроме того, неприятный сюрприз ждал меня на заправке Agip, туалет на которой оказался платным. Причём автомат на входе принимает только монеты, а где же их взять? К слову, на других АЗС, встречающихся на автобанах каждые 30 км, таких казусов не наблюдалось. В Будапешт я приехал около семи вечера и даже успел помыть машину, почти две тысячи километров пробега принимавшую на себя удары полчищ насекомых. Мойки здесь двух видов: либо автомат, либо самообслуживание с «керхером» в руках — персонал в процессе не участвует. Но автоматическая мойка,

оплаченная картой, не сработала, и я так и не понял почему — венгерский язык, как известно, не отличается простотой. Объясняюсь с местным оператором заправки, и с помощью жестов выясняется, что мешает установленный на пикапе шноркель, на который реагирует защитная система. Приходится ретироваться в пункт самообслуживания. Чтобы включить «керхер» на минуту, нужно заплатить примерно 20 руб. и, конечно же, монетами, зато потом отмывайся, насколько позволит кошелёк...

Следующий день был целиком посвящён фестивалю, затем день на отдых, и пора ехать обратно. В этот раз я решил не искать приключений и поехал по уже знакомой дороге.

Каковы итоги поездки? Foton Tunland за всю поездку сжёг около 370 л топлива, заправившись семь раз, из них два в Европе. Математический расчёт показывает средний расход в 9,25 л на сотню! Правда, нужно учитывать, что машина была практически пустой, но и я специально не экономил, ехал в режиме, который был разрешён правилами, и настолько, насколько позволял поток. В целом пикап показал себя добротным, неприхотливым и универсальным транспортным средством. Главное не требовать от рабочей по сути машины чего-то сверхъестественного и он полностью оправдывает ваши ожидания.

С самого начала организаторы вовсю подогревали интерес к фестивалю, заявляя, что ничего подобного на территории Европы ещё не было. Любопытно. Правда, после прочтения аннотации возникал резонный вопрос: как можно разместить фестиваль внедорожной техники на кольцевой трассе? Не будут же полноприводники носиться по гоночному треку? А может быть, фестиваль устроит по соседству с «Хунгарорингом»?

Все официальные мероприятия Pickup & 4x4 Festival проходили в один день, в субботу. Организаторы обещали несколько сотен участников, поэтому, предполагая возможные пробки на въезде, я выехал пораньше и уже в 8 утра был на месте (трасса находится километрах в двадцати от венгерской столицы, и эти километры по автобану проезжаются минут за пятнадцать). Утром ещё не жарко, а днём столбик термометра поднимается до +35 (по ощущениям даже выше). На парковке около трассы расположился шатёр, где проходила регистрация. Всё по-европейски неторопливо, толчеи нет, хотя желающих довольно много. Здесь нужно купить билет и получить опознавательную наклейку на машину вместе с программой мероприятия (она, понятное дело, на венгерском языке). Кстати, языковой барьер так и не позволил мне разобраться с программой, потому что из знакомых слов я нашёл там только «Koncert».

Въехав на территорию «Хунгароринга» и ориентируясь на жестикюляцию парковщиков, я оказался на большом поле внутри гоночного кольца. Никакого асфальта и бетона — площадка с естественным грунтом и травой. Сцена, ряды машин, кафе — с первого взгляда очень напоминает нашу приснопамятную «Автоэкзотику». Почти сразу я нашёл одного из главных организаторов, Габора Штерна, с которым мы переписывались накануне — он пообещал всячески заботиться обо мне и «Фотоне» и помочь разобраться в происходящем. К счастью, Габор — один из немногих, кто разговаривает по-английски, он быстро перевёл программу дня и подсказал, что нужно делать дальше, тем более что план-схема мероприятия у меня уже есть. Здесь же я познакомился и с главным идеологом фестиваля — Левенте Боши из венгерской компании по продаже аксессуаров для внедорожников. Неудивительно, что темой мероприятия стали пикапы и автомобили 4x4, ведь это хороший

повод напомнить о себе и найти новых клиентов. У компании на экспозиции свой стенд, да и призы для участников предоставлены Pickup4x4.hu.

Итак, чем же развлекали участников фестиваля? В программе были заявлены многочисленные покатушки по внедорожным трассам, которые, как выяснилось, находятся внутри гоночного кольца. Дело в том, что на территории главного венгерского автодрома (к слову, сертифицированного для проведения гонок «Формулы-1») работает собственная школа внедорожного вождения Off Road Centrum Hungaroring. Для обучения предназначен полигон с искусственными препятствиями и две трассы, проложенные посреди естественного рельефа. Создаётся полное ощущение дикой природы, находишься как будто бы в джунглях, и только иногда доносящийся звук гоночных моторов напоминает, что в каких-то сотнях метров проходят кольцевые гонки.

На поле рядами, как перед битвой, расположена техника участников. Причём это не только пикапы, но и обычные внедорожники. Среди них много современных автомобилей в разнообразном обвесе — Toyota Hilux, Volkswagen Amarok, Ford Ranger, Fiat Fullback, Nissan Navara... Встречается и экзотика — например, настоящая «котлета», собранная на базе Unimog, или короткий Nissan Patrol на 38-х колёсах. Кроме того, много классики — от Toyota Land Cruiser 40 и Land Rover Defender до наших УАЗ-69 и «Нивы». В боковой части поля разместили статические экспозиции местных дилеров: Isuzu, Fiat, редкая Mahindra и местный УАЗ, выставивший Hunter и бесшумную «буханку».

Мой Tunland вызвал у посетителей и участников фестиваля огромный интерес. Как мы и рассчитывали, о марке Foton здесь никто не слышал, и, увидев российские номера, все решили, что машина сделана в России. Мне пришлось разочаровать коллег — внедорожник китайский, но официально продаётся в нашей стране. Впрочем, для венгров это ещё большая экзотика, поскольку с советской техникой они, так или иначе, знакомы, а представители автопрома Поднебесной для них, похоже, как пришельцы с другой планеты. Открыв капот, они долго расспрашивали, что за мотор, какая подвеска... Я отвечал, как мог, с помощью жестов, отдельных английских слов и припасённых для фестиваля



Одно из развлечений вестиваля — покатушки на бигфуте, собранном местными умельцами из кузова древнего Ford F600 и узлов сельской техники



На выставке встречалась разновозрастная техника — от олдтаймеров до новых пикапов на стендах дилеров



Самодельная раampa с качелями на шасси полуприцепа — изобретение школы внедорожного вождения Off Road Centrum Hungaroring — была доступна всем желающим, но только в качестве пассажиров



СКОЛЬКО СТОИТ УЧАСТИЕ

Всего предусмотрено четыре вида билетов с разными возможностями. Детям до 14 лет вход бесплатный. Самый дешёвый билет для безлошадных — 1 990 форинтов (440 руб.) — помимо собственно зрелища, за эту сумму можно было воспользоваться услугами внедорожного jungle taxi. Билет типа Pickup & Road стоит 4990 форинтов (1 100 руб.) и позволяет въезжать на территорию на своём пикапе и проходить две специальные трассы. VIP-проход дороже (2 200 руб.), зато с таким билетом можно взять уроки внедорожного вождения с инструктором и прокатиться пассажиром на бигфуте. Самый дорогой билет — VIP-Gold (3 300 руб.), помимо перечисленных развлечений, даёт право пообедать и проехать на бигфуте не только в кузове, но и за рулём.

русскоязычных брошюр— благо цифры технических характеристик универсальны и понятны без перевода. Все с уважением разглядывали 2.8-литровый Cummins, просили посидеть в салоне... Судя по их реакции, пикап понравился, однако, узнав цену, они смущенно качали головами, ведь в Венгрии, к примеру, новый Fiat Fullback стоит 6 240 000 форинтов, что соответствует примерно 1 373 000 рублей. Другими словами, его цена практически такая же, как и у Foton Tunland в комплектации Comfort (1 349 000 рублей). Кажется, у венгров моя китайская лошадка пока не имеет шансов против известного бренда...

Но довольно стоять на месте, нужно попробовать трассы и заодно испытать Tunland. Большинство участников сразу же разъехались по разным точкам и стоят в очередях на трассы внедорожной школы. Сначала я поехал на испытание под названием «Джунгли». Сопровождающего инструктора нет, и на старте выдают только рацию. Маршрут живописный, с перепадами высот, песчаными уклонами и подъемами в окружении густой растительности. Пикап идет уверенно, без напряжения, но в нескольких местах всё-таки приходится включать пониженную передачу раздатки. По опыту, в российских школах вождения на трассах подобной сложности водителя не выпускают без инструктора, а здесь — ездай! С другой стороны,

владелец использует собственную машину и вряд ли захочет её испортить, а если застрял, на помощь придут сотрудники внедорожного центра.

Вторая трасса немного интереснее. Причём есть возможность выбрать одну из двух троп— обычную или экстремальную. Судьи на выпуске не советуют сворачивать на сложный участок, потому что машина у меня, по сути, стандартная. Моему примеру последовали почти все участники. Но даже «обычная» трасса впечатляет заковыристым рельефом. Позже, пройдя ответвление для экстремалов пешком, я увидел чуть ли не отвесные подъёмы с осыпавшимся грунтом, проложенные по краям оврага и обрамлённые толстыми деревьями... Да, всё-таки это развлечение для подготовленной техники, а Foton обязательно должен невредимым вернуться в Москву.

А вот третья площадка с искусственными препятствиями в виде горки, ванны с водой и боковых уклонов предполагает упражнения в компании инструктора. Он подсказывает правильную траекторию, помогает выбрать нужную передачу и обращает внимание на обороты двигателя. Задорные участники на Dodge Ram, видимо, не очень прислушиваются к профессионалу, дают по газам и выезжают из водяной ванны с веером брызг... но без номеров. Персонал долго



Трасса с искусственными препятствиями позволяет отработать навыки внедорожного вождения под присмотром инструктора

вылавливает их в грязной воде граблями. На Foton регистрационная табличка на всякий случай прихвачена пластиковыми стяжками, поэтому я прошёл все препятствия без опаски. Мой инструктор похвалил мощность двигателя и прочность «Фотона», однако заметил, что для полного счастья китайскому пикапу не хватает самоблокирующегося дифференциала в заднем мосту. Что ж, это справедливо.

пенная мойка с девушками в купальниках, концерты местных рокеров и конкурсы бикини. В финале состоялось награждение победителей конкурса на самый эффектный автомобиль. Номинировались в пяти категориях— Urban Explorer, Limitless Explorer, SUV, 4x4 и Hunter. Приятно, что меня отметили за самый дальний пробег на фестиваль. Ну а завершился Pickup & 4x4 парадом участников вокруг автодрома.



«В Европе, конечно, проводятся фестивалы внедорожников, но они рассчитаны главным образом на суровых парней, поклонников джип-триала и трофи, уважающих экстрим. А нам хотелось сделать доступное мероприятие, куда можно прийти, даже вовсе не имея автомобиля, и хорошо провести день»

Левенте



По моим наблюдениям, большинство участников приехали сюда именно за покатушками, а не для того, чтобы подобно коровам задумчиво пастись на поле. Ведь обучение в Off Road Centrum стоит недёшево, а на фестивале упражнения включены в стоимость билета. И, конечно, есть прекрасная возможность не только продемонстрировать свой пикап или пообщаться с единомышленниками, но и получить удовольствие от пилотирования собственного полноприводника в его родной стихии. Помимо основной программы, посетители катались в кузове монстр-трака, собранного местными умельцами из кабины от фордовского грузового капотника, кузова пикапа, оригинальной рамы и колёс от советского комбайна. А рядом неутомимый водитель Volkswagen Amarok демонстрировал своим пассажирам класс езды по специальной мобильной рампе с качелями и «американской горкой» с 45-градусным подъёмом и спуском. Хотя, признаюсь, мне больше понравились

Уже после фестиваля Левенте рассказал, что мероприятие посетило больше тысячи участников, причём географический состав оказался на удивление широким. Приехали не только из сопредельных Словакии, Румынии и Чехии, но и из Польши, Сербии, Австрии, Германии и Словении. На мой вопрос, как родилась идея мероприятия, Левенте сказал: «В Европе, конечно, проводятся фестивалы внедорожников, но они рассчитаны главным образом на суровых парней, поклонников джип-триала и трофи, уважающих экстрим. А нам хотелось сделать доступное мероприятие, куда можно прийти, даже вовсе не имея автомобиля, и хорошо провести день». Глядя на уставшие, но довольные лица участников и организаторов, я подумал, что праздник в формате 4x4, кажется, удался и ребята не зря намереваются сделать его регулярным. По крайней мере, мы точно приедем сюда в следующем году. Например, на нашем Chevrolet Avalanche...»