

ГАЗЕЛЬ ПО-КИТАЙСКИ

Тяговитый дизель и хорошая вместимость – это здорово. Но чем Foton Toano может отпугнуть?

Автор Юрий Тимкин, фото: Евгений Михалкевич



В сегменте 3,5-тонного комтранса безраздельно властвует Газель. Все остальные – УАЗ, Соллерс, Dongfeng – безуспешно пытаются перетянуть одеяло на себя. Недавно к ним добавилась еще одна модель – Foton Toano.

Тернистый путь

Поставляют Тоано из Китая в виде цельнометаллического фургона. Цена такой машины 3,68 млн рублей. А все переделки по кузову проводят уже у нас – в Нижнем Новгороде.

Грузопассажирский комби, микроавтобус, рефрижератор, скорая помощь – модификаций масса. Предлагается по два варианта колесной базы (3350 и 3750 мм), длины (5495 и 5990 мм) и высоты (2415 и 2700 мм). Мы взяли на тест Тоано комби 6+1 (7 мест), с максимальной длиной и высотой (4,25 млн рублей).

Огромный автомобиль! Я было сунулся на нем парковаться в свой двор, но тщетно – нос выпирает на добрый метр, преграждая проезд. Пришлось оставлять на грузовом паркинге.

– Что, братан, уже зацвела? – показывает на рыжики у порогов фактурный водитель грузовика.

Так и есть: кузов не оцинкован – Foton довольствуется катафорезным грунтованием с погружением в ванну. Хотя специально для нашего рынка

Foton Toano

Длина/ширина/высота/база
5990/2090/2700/3750 мм
Снаряженная/полная масса 2800/3500 кг
Объем грузового отсека 6,9 м³
Двигатель дизельный, R4, 16 клапанов, 2776 см³; 110 кВт/150 л.с. при 3400 об/мин; 330 Н·м при 1400–2800 об/мин
Топливо/запас топлива ДТ/80 л
Трансмиссия задний привод; М6

китайцы усилили антикор днища и повысили толщину ЛКП (раньше не превышала 100 мкм).

Груз и пассажиры

Некоторые доработки проводят и в Нижнем Новгороде. Вместо фанеры (как на тестовой машине) боковины грузового отсека сейчас стали обшивать композитным материалом – выглядит презентабельнее и влагу не впитывает. Поменяв алгоритм сборки задних дверей, добились улучшения герметичности – на первых образцах внутрь засасывало воду.

Распашные двери в стандартной версии открываются на 180 градусов, но за доплату могут и на 270. Эх, добавить бы сюда еще поручень – без него внутрь забираться неудобно.



У рессор заднего моста всего два листа, но выглядят они крепкими. Задние тормоза – дисковые.

Версия с высокой крышей практична – можно стоять в полный рост. Люк в задней стенке – отличное решение для грузопассажирских версий. Длина отсека до перегородки – ровно 2 м, а с учетом «лаза» – 3,45 м. Ширина отсека в разных точках варьируется в пределах 1,44...1,75 м, высота – 1,95 м.

Грузовой отсек вмещает приличные для комби 6,9 м³. В перегородке – полезный люк. Есть такелажные петли и подсветка.

Пассажирское отделение встретило квартетом плотно приставленных друг к другу темно-серых сидений. Их производят в Нижнем. А «родные» передние кресла непрактичного светлого оттенка – их бы тоже лучше перешить. В остальном обстановка отличная: просторно, есть люк, USB-порт, а за доплату будут складной столик и даже «плазма».

Всё просто

Снаружи Тоано старается быть похожим на мерседесовский Sprinter. Но водительское место проще – по эргономике, продуманности и вниманию к мелочам.

Руль не регулируется никак! Некуда положить не то что телефон, даже бумаги: потолочной полки нет, а поверх передней панели вместо лотка – заглушка-обманка. И бардачок совсем махонький.

Однако посадка удобна, обзорность хороша: составные боковые зеркала дают исчерпывающую картинку, плюс



есть актуальная для шестиметровой машины камера заднего вида. Из других плюшек – кондиционер, центральный замок, электростеклоподъемники.

Старый знакомый

Полная масса Тоапо – 3,5 т, а снаряженная – 2,8 т. Получается, что его официальная грузоподъемность всего 700 кг. В реальности, говорят, машина может спокойно взять на борт тонну.

Тоапо снабжается 150-сильным турбодизелем Cummins ISF 2.8 – его до недавних пор ставили на Газели. Надежный и тяговитый. Заявленные 700 кг тащит хоть бы хны. С первой передачи стартует без касания педали газа. Со второй – с минимальным газом.

Шестиступенчатая механика понравилась – переключается точнее и четче, чем шестиступка Газели NN. Когда целый день мотаешься по городу – это очень важно.

На магистрали Тоапо спокойно поддерживает 100 км/ч. Но быстрее ехать не хочется – начинает требовать подриуливаний.

Расход на трассе составил 9,5–10 л/100 км, в городе – 12 л/100 км. Причем после разгрузки заметного выигрыша не произошло.

Понравились тормоза, по настройкам почти легковые. И плавность хода неплоха.

В нынешнем виде Тоапо просуществовать недолго – в середине года ожидается обновление. Появится дизель рабочим объемом 2,5 л. Машина получит новый экстерьер и салон – тогда-то и увидим, изучают ли в Фотоне запросы наших клиентов.



Интерьер неплохо собран, но светлая обивка сидений не к месту. Водительское кресло в удобстве уступает газелевскому, и оно не поддрессоренное.



Четыре сиденья закреплены жестко, но есть еще вариант с тремя креслами на салазках.

Турбодизель ISF 2.8 фирмы Cummins в России хорошо знаком. При должном обслуживании он весьма надежен. Отличается громкой работой и аппетитом выше среднего.



ОБНОВЛЕННЫЙ АБС 58140V

ОБЪЕМ БАРАБАНА
10 м³



ВЕДУЩИЕ МОСТЫ
16 т



ПОЛНАЯ МАССА
40,5 т



ЛИЗИНГ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ «КАМАЗ-ЛИЗИНГ»

- СУБСИДИЯ МПТ НА САМОСВАЛ СОСТАВЛЯЕТ 10 %, НО НЕ БОЛЕЕ 500 ТЫС. РУБ.*
- АВАНС ОТ 0 %
- УМЕНЬШЕНИЕ СУММЫ ДОГОВОРА ПРИ СНИЖЕНИИ СТАВКИ БАНКА РОССИИ
- СНИЖЕННЫЕ ПЛАТЕЖИ В НАЧАЛЕ ГРАФИКА**

* Срок действия программы МПТ (Минпромторг) – до 30.11.2025.

** Данные условия предоставляются по результатам проверки деятельности лизингополучателя на основании полного пакета документов. Заявку можно оставить на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ»

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org

Весь товар сертифицирован. Реклама. Не является официальной офертой.