

FOTON TUNLAND V9

Когда «Эмоции» — это не просто слово

Никогда не думал, что полноразмерный пикап может вызывать настолько яркие чувства. С одной стороны, это утилитарный инструмент, рабочая лошадка с грузовой платформой. С другой, когда я впервые увидел FOTON TUNLAND V9 в комплектации «Эмоции», поймал себя на мысли, что этот автомобиль не про компромиссы. Он про универсальность без оговорок. Про возможность не выбирать что-то одно, а получить весь набор сразу. текст ДМИТРИЙ ОРЛОВ



Забираю машину утром. Июль, легкая дымка над МКАД, столица просыпается — идеальный фон, чтобы проверить, насколько комфортно пятиметровому гиганту в городе. Первое, что бросается в глаза, — масштаб. 5617 миллиметров в длину и 2090 в ширину. Это не просто много, это честный американский формат. Рядом

с TUNLAND V9 среднеразмерный пикап выглядит слегка недокормленным. Но уже через пятнадцать минут я перестал замечать габариты. Зеркала огромные, обзорность отличная, а система кругового обзора на 360 градусов с видеорегистратором рисует картинку такого качества, что парковаться можно с закрытыми глазами. Ну почти.

В салоне — тишина. Дизельного рокота нет и в помине, потому что под капотом работает новый бензиновый двухлитровый турбомотор 4K31TD. 245 лошадиных сил, 380 ньютон-метров момента, экологический стандарт Евро 6. Запускаю двигатель — и слышу лишь приглушенное урчание. Восьмиступенчатый автомат щелкает передачи



почти незаметно. Разгон плавный. В городе мотор не напрягается, а расход по методике NEDC обещает 11,6 литра на сотню в смешанном цикле. С баком на 76 литров можно планировать маршрут от Москвы до Воронежа без остановок на заправку.

Отдельная история — подвеска. Спереди независимая конструкция на двойных поперечных рычагах, сзади — зависимая с четырьмя продольными рычагами и тягой Панара. То есть пустой пикап не прыгает на лежащих полицейских и стыках эстакад. Я специально проехал по разбитому асфальту — энергоемкость впечатляет. При этом задняя подвеска спроектирована под серьезные грузы, и грузоподъемность в 730 килограммов тому подтверждение. Платформа с внутренними размерами 1577 на 1650 миллиметров и глубиной 530 миллиметров примет

стройматериалы, квадроцикл или полный комплект туристического снаряжения.

Выезжаю за город. Здесь TUNLAND V9 раскрывается иначе. На трассе он плывет — иначе не скажешь. Длинная база в 3355 миллиметров дарит курсовую устойчивость, какой не ждешь от рамного пикапа. Круиз-контроль, контроль слепых зон, система предупреждения о сходе с полосы и мониторинг усталости водителя превращают дорогу в расслабленное путешествие. Шесть подушек безопасности и предупреждение о лобовом столкновении добавляют спокойствия.

Сворачиваю на проселочную дорогу. Автоматически подключаемый полный привод 4x4 и электрическая блокировка заднего дифференциала — здесь это не маркетинговые строчки в брошюре. Сухая

грунтовка, колея, подъем в горку — TUNLAND V9 проходит все без напряжения. Клиренс в 240 миллиметров позволяет не высматривать каждый камень. Шины 265/70R18 держат машину уверенно, а подвеска глотает все, что оказывается под колесами.

Открываю панорамную крышу с люком — в салон врывается теплый воздух. Вентиляция сидений работает на отлично. Двухзонный климат-контроль с функцией очистки воздуха делает дело тихо и эффективно. Мультимедийка с 14,6-дюймовым экраном моментально подхватывает смартфон, а 12,3-дюймовая цифровая приборка радует четкой графикой. Беспроводная зарядка избавляет от путаницы проводов. С сумерками включается AMBIENTная подсветка — пустячок, но приятно.

Что я понял за день с FOTON TUNLAND V9? Он не пытается притворяться кем-то другим. Не говорит выбери комфорт или проходимость, город или бездорожье, работу или семейный выезд. Он дает все сразу. Комплектация «Эмоции» оправдывает название: за рулем действительно испытываешь эмоции. И главная из них — уверенность, что эта машина справится с любой задачей. А в мире пикапов это, пожалуй, самое ценное качество.

