



SPRINTERОПОДОБНЫЙ

Появившийся на российском рынке в ноябре 2023 года фургон Foton Toano стилистически явно смахивает на Mercedes-Benz Sprinter, хотя китайские товарищи утверждают, что это их собственная разработка.



Александр СОЛНЦЕВ / Фото автора и ООО «МБ РУС»

Сдается, лукавят, ведь не секрет, что ещё в феврале 2012 года Daimler AG и Foton создали совместное предприятие Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. Правда, речь шла о выпуске средних и тяжелых грузовиков модельного ряда Auman, а также дизельных двигателей – рядных «шестерок» Mercedes-Benz OM 457 LA. Логично предположить, что позже швабы могли поделиться с китайскими партнерами и наработками в сегменте LCV. Выпуск Foton Toano стартовал в 2015 году на заводе в округе Вэйфан, провинция Шаньдун. Помимо России,

если верить производителю, китайские малотоннажники поставляются также в Италию, Германию, на Мальту, в Южную Америку, Индию, Новую Зеландию, Австралию, Египет... Кстати, их официальный дистрибьютор в РФ – АО «МБ РУС», бывшее АО «Мерседес-Бенц РУС», торговавшее помимо прочей мерседесовской продукции теми же Спринтерами. Опять совпадение?

Внешность, однако, обманчива. Агрегатная база Toano не имеет ничего общего с мерседесовской. Под капотом Cummins ISF 2.8 производства Beijing Foton Cummins Engine Co., Ltd. СП с аме-

риканцами по выпуску 2,8- и 3,8-литровых дизелей серии ISF было образовано в марте 2008-го. Ими долгое время комплектовались малотоннажные автомобили ГАЗа – семейства Соболь, ГАЗель и Валдай. Пикантность ситуации заключается в том, что нынче в моторные отсеки газовских малотоннажников устанавливают дизель G 2.5, известный ранее как Foton Aucan FD25. Он был разработан в 2021 году при участии известной инжиниринговой компании Ricardo. Причем этот мотор легче – за счет меньшего рабочего объема, алюминиевой ГБЦ и стального



Цельнометаллический фургон Foton в версии L3H2. Гарантия на автомобиль составляет три года без ограничения пробега. Сервисный интервал 12 месяцев или 20 000 км

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

О текущей ситуации на рынке малотоннажников мы попросили рассказать Александра Паршутину, бренд-директора Foton в АО «МБ РУС».

– На данный момент российский рынок легких коммерческих автомобилей переживает период стабильного роста, но он всё же неравномерен. В последние годы увеличился спрос на более экономичные и универсальные модели, что связано с необходимостью оптимизации расходов, особенно среди малого и среднего бизнеса. Мы видим, как покупатели постепенно начинают рассматривать китайские бренды, такие как Foton и Forland, как более доступную и одновременно качественную альтернативу европейским и японским моделям. Наши фургоны Foton заняли значительную долю в этом сегменте, отвечая запросам бизнеса на недорогие и надежные решения для грузоперевозок в условиях городской среды.

■ Есть ли какие-то особенные факторы, которые влияют на динамику рынка?

– Да, безусловно. Основные факторы – это экономические и геополитические условия, которые воздействуют на все аспекты импорта и производства LCV. В текущих реалиях многие компании обратили внимание на более доступные и практичные решения. В этом плане китайские бренды, такие как Foton, смогли предложить конкурентоспособные условия. Вторым важным фактором является цифровизация логистики и ритейла, которая стимулирует

малый и средний бизнес обновлять автопарк. Автомобили небольшой массой и с высокими эксплуатационными характеристиками становятся востребованными среди компаний, ориентированных на «последнюю милю» доставки.

■ Какие новые тенденции наблюдаются на рынке LCV?

– Мы наблюдаем, что рынок развивается в сторону технологичности и повышения экологичности. Растет спрос на модели с возможностью интеграции телематических систем, которые позволяют контролировать и оптимизировать эксплуатацию автопарка. Это особенно актуально для фургонов Foton, которые пользуются популярностью среди предприятий, ориентированных на более эффективную логистику. Также есть тенденция к увеличению доли электрических LCV, и хотя пока спрос на электромобили сдерживается ценой и инфраструктурными ограничениями, интерес к ним явно растет.

■ Можно ли дать какие-то определенные прогнозы развития рынка на ближайшие годы?

– В ближайшие годы, по нашим прогнозам, рынок LCV продолжит стабильный рост с постепенным увеличением доли китайских брендов. Мы уверены, что фурго-



ны Foton будут только укреплять свои позиции на российском рынке благодаря оптимальному соотношению цены и качества. Такие машины помогут предприятиям поддерживать свои транспортные затраты на приемлемом уровне. Важным фактором станет и внедрение новых моделей с учетом потребностей российского бизнеса, так как клиенты все больше ценят универсальность и доступность послепродажного обслуживания. Поэтому мы активно работаем над расширением сети сервисных центров и повышением доступности запчастей, что должно поддержать доверие потребителей к китайскому LCV.

■ Как изменится структура рынка?

– Рынок постепенно смещается в сторону более доступных решений. Если ещё недавно основными игроками были европейские бренды, то сегодня китайские производители, такие как Foton, активно захватывают долю рынка. В условиях сокращения ассортимента традиционных поставщиков это вполне логично: бизнес стремится снизить расходы, и китайские LCV предлагают необходимое качество по доступной цене. В будущем можно ожидать, что именно сегмент компактных и экономичных LCV будет расти быстрее других, так как они подходят как для малого бизнеса, так и для крупных компаний, использующих легкие грузовики для доставки в городах.



Объем грузового отсека этой самой длинной версии фургона со средней высотой крыши – 10,4 м³. Довольно широкие из-за двухкатной ошиновки колесные арки не позволяют разместить сзади палету поперек. Такелажные петли предусмотрены, увы, только на полу



Для удобства погрузки доступна двустворчатая задняя дверь с углом открывания до 270°. Но это опция, за которую придется доплатить 39 000 руб.



В ходе теста мы разместили в чреве Тоано бочки с водой суммарной емкостью 200 л

коленвала – и тяговитее Cummins'a, тем не менее прописку под капотом Тоано он пока не получил. Почему пока? Дело в том, что, по словам представителя МБ РУС, во второй половине 2025-го планируется рестайлинг модели. Тоано

получит обновлённый интерьер и экстерьер, новый ДВС объемом 2,5 л и КП. Впрочем, не факт, что это будет Foton Aucan FD25.

Кстати, о коробке передач. 150-сильная рядная «четверка» агрегируется

с шестиступенчатой МКП Getrag MT82, разумеется, китайской сборки. За всё время теста фургона L3N2 к работе связки мотор-КП претензий не возникло. Передачи ладно цепляются друг за друга, обеспечивая незагруженному



◆ В моторном отсеке хорошо знакомая нашим перевозчикам рядная «четверка» Cummins ISF 2.8 с системой впрыска топлива common rail

◆ Как и следовало ожидать, горловины для залива AdBlue здесь нет. Соответствие нормам Евро-5 достигается за счет EGR, системы рециркуляции отработавших газов

◆ Для улучшения обзорности нижнюю сферическую секцию внешних зеркал заднего вида можно было бы сделать побольше



Интерьер кабины отличают добротные материалы отделки и аккуратная подгонка панелей. Для водителя и пассажира предусмотрены подушки безопасности. Но вот на вещевых отсеках китайцы явно сэкономили

фургону весьма динамичный разгон. Другое дело, что Cummins любит высокие обороты, и переключать передачи надо не меньше чем на 2000 об/мин. В ходе теста мы разместили в его чреве бочки с водой суммарной емкостью 200 л, и резвости у Тоано немного поубавилось. Тем не менее не вызывает сомнений, что 330 Нм крутящего момента (в диапазоне 1400–2700 об/мин) и передаточного отношения главной пары 4,1 хватит для того, чтобы обеспечить цельно-

МИМОЕЗДОМ СЕРТИФИКАТ «КОМФОРТ»

АО «МБ РУС», официальный дистрибьютор пикапов Foton Tunland G7 и фургонов Foton Toano в России, объявило о запуске системы сервисных контрактов «Комфорт», которая позволит владельцам машин китайской марки оптимизировать затраты на техническое обслуживание. Приобретение сервисного сертификата «Комфорт» дает возможность получить право на проведение четырех, шести, восьми или десяти ТО по определенной стоимости. В пакет услуг входят работы по проведению планового технического обслу-

живания согласно инструкции по эксплуатации автомобиля, включая стоимость необходимых запасных частей и расходных материалов.

Так, в фургонах Foton Toano и пикапах Foton Tunland G7 будут осуществлены замена масел и масляного фильтра, топливного фильтра, элемента воздушного фильтра, воздушного фильтра салона, охлаждающей жидкости, тормозной жидкости, масел в коробке передач, редукторе заднего моста и гидроусилителя



рулевого управления, а также смазка шлицевого соединения карданного вала. В комплекс услуг входит однократное проведение работ по регулировке

углов установки колес в течение периода действия сертификата.

Срок действия сертификата может составлять до четырех лет.



◆ Отчасти недостаток места для вещей на передней панели компенсируют вещевые отсеки в дверных картах



Рулевая колонка не регулируется ни по высоте, ни по углу наклона. Обновленный Тоано уже получит эту опцию



◆ Многофункциональное рулевое колесо, на которое выведено, в частности, управление круиз-контролем



Блок регулировки внешних зеркал заднего вида, подъема/опускания стекол, блокировки дверей



металлическому фургону приемлемую тяговитость даже при полной загрузке (в нашем случае – 900 кг).

Cummins ожидаемо оказался голосист, но в меру вибронгружен на оборотах холостого хода. С ростом скорости к баритону двигателя начинают примешиваться аэродинамические и прочие шумы. На скорости 105-108 км/час, что соответствует примерно 2500 об/мин по тахометру, весь этот нестройный хор начинает изрядно давить на барабанные перепонки, напроць отбивая всякую охоту ехать быстрее. Не спасает в этом

НЕКОТОРЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКОГО ФУРГОНА FOTON TOANO L3N2 (по данным производителя)

ГАБАРИТЫ и МАССА

| | |
|--|----------------|
| Колёсная формула | 4x2 |
| Внешние размеры, мм | 5990x2090x2415 |
| Размеры грузового отсека, мм | 3580x1775x1666 |
| Объём грузового отсека, м ³ | 10,4 |
| Колёсная база, мм | 3750 |
| Полная масса, кг | 3500 |
| Снаряжённая масса, кг | 2600 |

ДВИГАТЕЛЬ и ТРАНСМИССИЯ

| Двигатель | |
|---------------------------------|-----------------------|
| Марка, модель | Cummins ISF 2.8s5F148 |
| Экологический класс | Евро-5 |
| Мощность двигателя, л.с./об/мин | 150/н.д. |
| Крутящий момент, Нм/об/мин | 330/1400-2700 |
| Количество цилиндров | 4 |
| Рабочий объём, л | 2,8 |

Коробка передач

| | |
|--------------------|---|
| Модель, тип | Getrag MT82, механическая 6-ступенчатая |
| Передаточное число | 4,1 |

ОБОРУДОВАНИЕ ШАССИ

| | |
|--------------------------|---------------|
| Тормоза передние/задние | дисковые |
| Объём топливного бака, л | 80 |
| Шины | 195/75 R16 LT |

◆ На дисплей между шкалами спидометра и тахометра выводится некоторая бортовая информация, в том числе давление в шинах. Трудности перевода... речь, конечно же, о среднем расходе топлива



Рычаг 6-ступенчатой МКП на приливе центральной консоли. Есть «защита от дурака» – для включения передачи заднего хода надо приподнять кольцо под набалдашником



◆ На экран мультимедиа выводится изображение с камеры заднего вида. Сама камера размещена над номерным знаком

◆ Аккумуляторы размещены под креслом водителя. В нише под креслом пассажира нашлось место для аварийного комплекта



смысле, увы, и шестая передача. Поэтому на трассе я предпочитал выставлять круиз-контроль, понятно, не адаптивный, на 90 км/ч и получать удовольствие: на дороге Тоано стоит как влитой. Что касается расхода топлива, то бортовой компьютер показал в итоге 10,5 л на практически пустой машине, если ему, конечно, можно верить.

Подвеска у Тоано, даже незагруженного, оказалась на удивление мягкой. Что касаемо её конструкции, то здесь без сюрпризов. Спереди McPherson, сзади установлены рессоры. Тормоза дисковые по кругу, и к ним никаких претензий не возникло. К слову, машина оснащается ABS и ESP девятого поколения. Зато недостаточное количество вещевых

отсеков в кабине, мобильный телефон мне так толком пристроить и не удалось, равно как и отсутствие крючков для верхней одежды, вызвали справедливые нарекания. Хотя в целом интерьер кабины смотрится весьма неплохо: как добротные материалы отделки, так и аккуратная подгонка панелей.

Рулевая колонка не регулируется ни по вылету, ни по углу наклона, но человек среднего роста может устроиться за баранкой вполне комфортно. Во всяком случае, автор этих строк при росте 175 см так ни разу и не воспользовался регулировками сиденья. А вот у человека ростом выше среднего уже могут возникнуть проблемы. Вот почему в недалекой перспективе предполагается сделать

в перегородке, отделяющей кабину от грузового отсека, выштамповку за водительским сиденьем, с тем чтобы обеспечить ему большую амплитуду перемещений. Увы, изменить геометрию левой колесной арки вряд ли получится. Места для отдыха левой ноги здесь явно маловато.

Порадовало наличие камеры заднего вида (опция). Незаменимая вещь при маневрировании. При этом она расположена достаточно высоко, над номерным знаком, и не забрызгивается. Неоднозначное впечатление оставила система отопления кабины, а точнее, режим обдува. При температурах в районе нуля и высокой влажности воздуха стекла начинали запотевать, несмотря на все попытки направить на них из дефлекторов теплый воздух. А для того,

Двухскатная ошиновка заднего моста. Резина размерности 195/75 R16 LT. Односкатная ошиновка имеет размер 215/75R16 LT



Подвеска без откровений: спереди McPherson, сзади рессоры





Тоано обходится без модных ныне светодиодов – головная оптика галогенная линзованная

чтобы включить подогрев внешних зеркал заднего вида, к кнопке, отвечающей за эту процедуру, пришлось прикладывать изрядные усилия. Как мне потом объяснили сотрудники МБ РУС, сделано это специально, дабы избежать случайного нажатия кнопки при посадке-высадке, так как кнопка расположена достаточно низко под рулевым колесом с левой стороны. К мультимедиа вопросов не возникло. Подключение Bluetooth, в отличие от целого ряда легковых «китайцев», сложностей не вызва-

ло. Звучание радио с двумя динамиками для машины такого класса ухо не резало. Мягко говоря, не Bose, но слушать можно.

Общеизвестно, что китайские производители, как правило, оперативно реагируют на пожелания российских продавцов своей техники и вносят изменения в конструкцию применительно к особенностям местной эксплуатации. Как обстоят в этом смысле дела с Тоано? По словам Дениса Ананьева, инженера по поддержке продаж и взаимодействию

с кузовопроизводителями АО «МБ Рус», днище кузова и колесные арки подвергаются дополнительной обработке антикоррозионным составом. Изменен и процесс нанесения ЛКП, который включает в себя электрофорез, а также двойной слой краски и лака. Разработаны подогрев сиденья водителя (опция – 5000 руб.) и топливного фильтра (опция – 61 000 руб.).

В РФ цельнометаллические фургоны Foton Toano поставляются с разными вариантами длины и высоты: L2H2,



Грузопассажирская версия Тоано в исполнении компании «Луидор»

L3H2, L3H3 полной массой 3,5 и 4,2 т с односкатной и двускатной ошиновкой. Грузопассажирские автомобили, их созданием на базе ЦМФ занимается нижегородский Луидор, представлены в трёх вариантах: Standart – с фиксированной перегородкой и схемой посадки шесть пассажирских + одно водительское место; Comfort – с фиксированной перегородкой и схемой посадки 5+1 и PRO – со сдвижной перегородкой и схемой посадки 5+1. Кроме того, в модельной гамме есть ещё микроавтобус со схемой

посадки 8+1, а также АСМП классов В и С, ритуальный автомобиль и рефрижератор. Ожидается, что во второй половине 2025-го компанию им составит автобус с числом посадочных мест 15+1.

По регистрационным данным «Автостата», в 2024 году в России было продано 1008 Foton Toano, что составило 4% рынка LCV. Если говорить о ценовом позиционировании модели, то она займет промежуточное положение среди

одноклассников – выше соллеровского Atlant'a и ГАЗели NN, но ниже Dongfeng серии K. А других официальных игроков в этом сегменте рынка LCV на сегодняшний день попросту нет, если не считать параллельный импорт и новоявленную марку Avior, перспективы которой пока туманны. ■

♦ В линейке Тоано помимо фургона и его грузопассажирской версии присутствуют также микроавтобус, АСМП классов В и С, ритуальный автомобиль и рефрижератор

