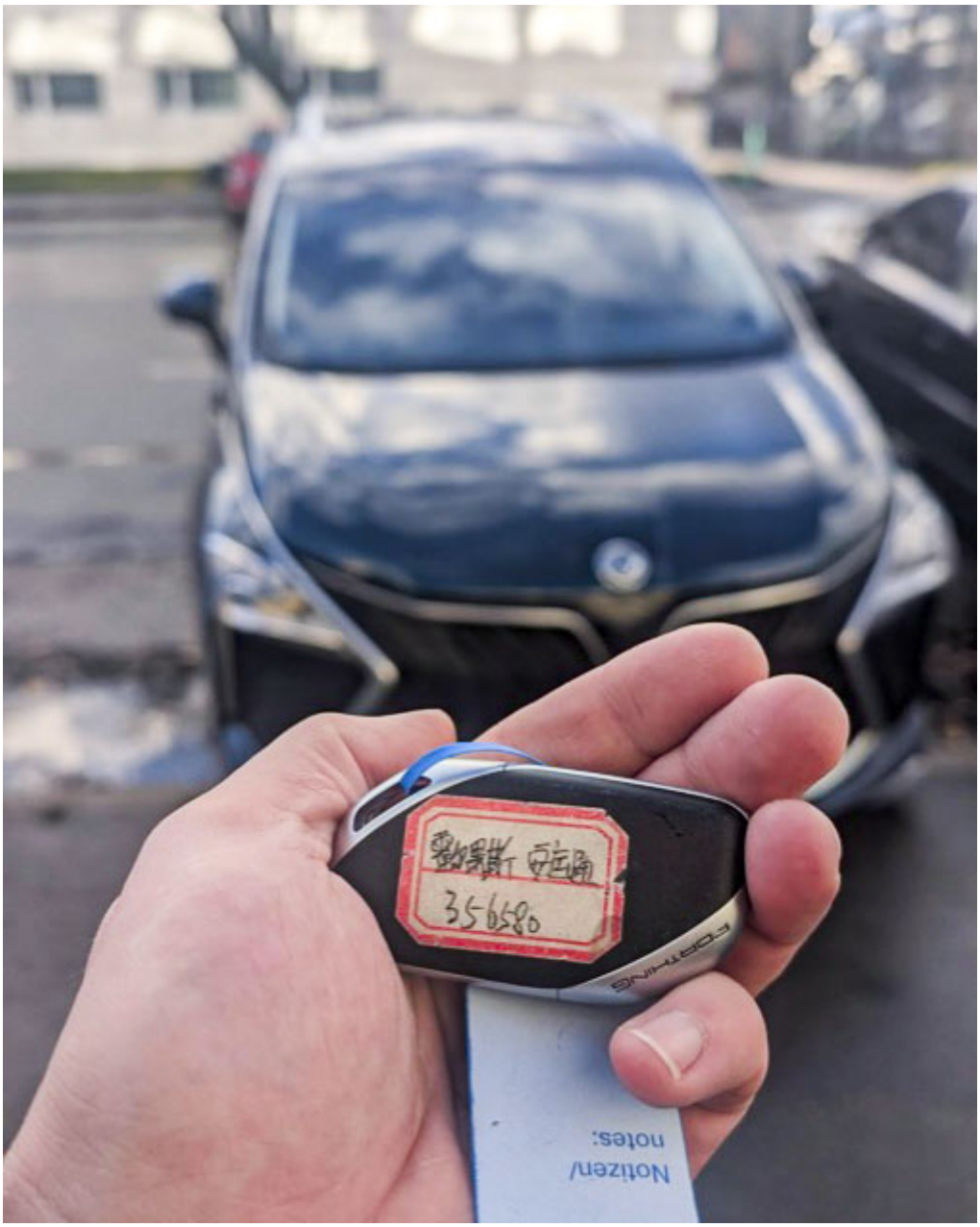
Dongfeng Forthing U Tour M4 - lohiseva nimega, kuid huvitav Hiina ime

7 kuud tagasi - 17.03.2026 Autor: Marko Habicht

Dongfeng Forthing U Tour M4 on 7 kohaline mpv, mis tahab pakkuda palju ruumi, palju varustust ja natuke kallima auto tunnet. Eesti hinnakirjas algab see umbes 31 000 euro juurest. Pikkust on 4850 mm ja teljevahet 2900 mm. See tähendab, et paberil on tegu päriselt suure pereautoga, mitte lihtsalt pikaks venitatud linnamaasturiga.

Esimene mulje on hea. Kui ei vaataks nina peal olevat logo, siis ei arvaks tingimata, et tegu on meie maal tundmatu Hiina margiga. Salong jätab korraliku mulje, led esituled töötavad hästi ja pööramisel aitavad nurgatuled samuti kaasa. Kui selle auto hind jääb alla 40 000 euro, siis on esmamulje pigem tugev kui nõrk.

Hiina päritolu teema tuleb selle auto puhul nagunii jutuks. Kui keegi ütleb, et tema Hiina autot ei osta, siis sama loogikaga peaks ta välistama ka Volvo. Seda ei ole vaja pikalt jahvatada, aga taustaks tasub see ära märkida. Tänane autoturg ei ole enam nii mustvalge, et päritoluriik üksi ütleb kogu tõe ära.



Suur kere ja kolm päriselt kasutatavat rida

U Touri peamine trump on ruum. See ei ole auto, kus kolmas rida on lisatud ainult brošüüri pärast. Kolmandasse ritta saab panna ka täiskasvanu nii, et sõit ei muutu kohe karistuseks. Just siin tuleb välja vahe näiteks Dacia Joggeriga. Jogger on hea ja mõistlik auto, aga U Tour on suurem, laiem ja rohkem klassikalise mpv loogikaga.

Teises reas on kaks eraldi kapteniistet. See on lahendus, mida hindavad nii suure perega liikujad kui ka taksojuhid. Keskmine rida näeb hea välja, istmed on mugavad ja ruumi on piisavalt. Lisaks on istmete juures nupud, millega saab ruumi ümber sättida ka tagantpoolt. See on praktiline detail, eriti siis, kui autos käib pidev sisse-välja liikumine.

Samas tuleb siin kohe välja ka üks auto suuremaid nõrkusi. Ligipääs kolmandasse ritta ei ole nii hea, kui istmeskeemi vaadates loodaks. Esiistme ette tõmbamine on vaevarikas ja keskmise rea vahelt läbi ronimine ebamugav. Keskmise rea elektriline mehhanism ei aita samuti palju. Nupp liigutab kas istmepõhja või seljatuge, mitte mõlemat korraga. See teeb kogu protsessi aeglaseks ja veidi kohmakaks. Siin on hästi näha üks U Touri põhiteema. Mõni asi näeb uhke välja, aga kasutuses ei ole päris lõpuni läbi mõeldud.

Salongis on palju head, aga ka mõni arusaamatu valik

Salongi üldmulje on selle auto tugev külg. Materjalid tunduvad hinna kohta korralikud, istmed on mugavad ja suur klaaspind annab avarust. Neli istet on korraga soojenduse ja ventilatsiooniga. See on asi, mida selles hinnas ei saa pidada enesestmõistetavaks ning oleks märkimisväärne ka kaks korda suurema hinnalipiku juures.

Aga siis tuleb vastu järgmine kummaline otsus. Neljal istmel on soojendus ja ventilatsioon, kuid roolisoojendust sõiduk ei paku. Eesti kliimas on see puudus, mitte detail. Just sellised otsused tekitavad tunde, et auto on ehitatud lääne kliendile, kuid kõigist harjumustest ja ootustest ei ole lõpuni aru saadud.

Ekraanide ja ühenduvuse pool jätab samuti kahetise mulje. Apple CarPlay ja Android Auto töötasid alguses hästi ja juhtmevabalt. Kõik tundus lihtne ja kaasaegne. Siis lakkas süsteem töötamast. Ühenduse taastamine ei olnud enam sirgjooneline ning menüü loogika jäi segaseks. Sama lugu oli helisüsteemiga.

Tagumiste kõlarite helitaseme muutmise kohta ei õnnestunud lihtsalt loogilist menüüpunkti leida. See ei tähenda, et süsteem oleks täiesti halb, aga see nõuab rohkem harjumist, kui sellise auto puhul ootaks.

Kliimaseadmega oli samuti omajagu janti. Temperatuur ei püsinud proovisõidul stabiilsena. Vahel läks liiga külmaks, siis jälle liiga soojaks. Pikemal sõidul tähendab see, et sa pead rohkem nuppe näppima, kui tahaksid.

Üks huvitav detail oli telefonihoidja lahendus. Kahe ventilaatori vahel on koht spetsiaalse hoidiku jaoks. See on iseenesest nutikas mõte. Samas tuleb sobiv hoidik tellida tõenäoliselt sõiduki omaniku poolt Hiinast ja Eesti saadavus ei ole selge. Aliexpressis täitsa olemas kuid Jälle näide sellest, kuidas hea idee on olemas, aga kohalik lahendus jääb veel poolele teele.

Ja siis veel üks ajast maha jäänud detail. Kõik pistikupesad on usb a. Usb c pesi ei ole ühtegi. See ei tapa kasutuskogemust ära, aga 2026. aasta auto kohta on see veider.

Turvavarustus on paberil tugev, päris auto vajab kontrolli

Paberil näeb U Tour turvalisuse poolest hea välja. Mudelil on 5 C-NCAP tärni ja ametlikes materjalides räägitakse pikast juhiabisüsteemide loetelust. See kõik kõlab hästi. Probleem on selles, et konkreetne demosõiduk ei kinnitanud kogu seda lubatud pilti.

Proovisõidu autos puudusid adaptiivne püsikiirushoidja ja aktiivne reahoidja. Mõnes teises varustuses võivad need olemas olla, kuid ostja jaoks tähendab see üht lihtsat asja. Varustuse nimekiri tuleb enne ostu päriselt üle kontrollida. Ainult üldise mudelikirjelduse põhjal ei maksa eeldada, et kõik juhiabid on sinu autol olemas.

Igapäevasest kasutusest rääkides on kõige kasulikumad asjad selles autos pigem parkimis- ja nähtavuslahendused. Suur kere tähendab, et hea kaamerapilt ja selge valgustus annavad päriselt juurde. Just siin tundub auto oma suuruse juures kõige loogilisem.

Sõit on mugav, aga mõned küsimused jäävad õhku

Mootori ja käigukasti poolel on turuti erinevusi ning eri lehtedel liiguvad erinevad numbrid. Eesti müügiinfo räägib bensiinist ja hübriidist, aga kõiki tehnilisi üksikasju ei ole ühtmoodi lahti kirjutatud. Seda tasub ostjal samuti tähele panna. Kui tahad täpselt teada, mis võimsus, mis käigukast ja milline varustus sinu konkreetsel autol on, tuleb seda kontrollida just selle versiooni põhjal, mida sulle pakutakse.

Proovisõidu keskmine kütusekulu tuli 7,9 l/100 km. See ei ole halb tulemus, arvestades auto suurust ja bensiinimootorit. Samas ei ole see ka number, mis teeks sellest ilmse lemmiku taksosse või teenusveoks, kus kilomeetri hind on sageli kõige olulisem. Ertiti praeguste kütusehindade juures, seda enam et kodulehel suurelt number lubab kulu 6.6L/100

Sõidumugavus ise on korralik. Mitme tunni pikkune sõit ei olnud väsitav. Müratase jäi hinnaklassi arvestades täiesti talutavaks. See on oluline, sest just odavama otsa suurtel autodel kipub maanteemüra kiiresti tüütuks muutuma. U Tour siin päris alt ei vea.

Küll aga tuli proovisõidus välja üks häiriv detail. Tagasillast kostis käginat, mille täpset põhjust ei saanud kohapeal diagnoosida. See võib olla konkreetse auto viga, mitte mudeli üldine probleem. Aga see on asi, mida ei saa lihtsalt kõrvale jätta.

Tugevused ja nõrkused

U Touri tugevused on selged. Auto on suur, kolm rida on päriselt kasutatavad, teise rea kapteniistmed on mugavad ja varustust on palju. Led esituled ja nurgatuled töötavad hästi. Salong jätab hinna kohta väga korraliku mulje. Kui hind püsib seal, kus ta praegu algab, siis pakub see auto ruumi ja varustust rohkem, kui paljud ostjad esialgu arvaksid.

Sama selged on nõrkused. Kasutusloogika ei ole alati lõpuni läbi mõeldud. Ligipääs kolmandasse ritta on kohmakas. Keskmise rea mehhanism on aeglane. Roolisoojendus puudub, kuigi istmed on uhkelt varustatud. CarPlay ja Android Auto ei käitunud stabiilselt. Kliimaseade kõikus. Kõik pesad on usb a. Tagasillast tuli käginat. Ja kõige lõpuks tuleb kontrollida, kas sinu konkreetne auto sisaldab neid juhiabisid ja lisasid, mida brošüür lubab.

Kellele see auto sobib

Forthing U Tour M4 sobib inimesele, kelle jaoks on oluline ruum, mitte logo. Kui sul on suur pere, vajad päriselt kolme kasutatavat rida või tahad teenusveoks mugavat ja avarat salongi, siis tasub seda autot vaadata. Dacia Joggeriga võrreldes saad suurema kere, rohkem mugavust ja rohkem istmevarustust ning 7000€ kõrgema hinna. Chrysler Pacifica tüüpi autodega võrreldes saab U Tour-e osta seevastu lausa kaks ning ülejäänud mis valikus on kas kaubiku põhjale ehitatud või ei oma täiskasvanule kastutatavat kolmadat rida.

See ei ole kindlasti auto inimesele, kes tahab uhke brändiga eputada või ei ole nõus tegema järeleandmiseid. Tegu on praktilise tööriistaga, konkurentsivõimelise hinnaga. Kui see auto sind huvitab, siis tee proovisõit rahulikult ja teadlikult. Vaid nii saad aru, kas need kummalised otsused on sinu jaoks tühised või hakkavad need sind iga päev häirima.

- Testid
- Sõidukid

Pilt

Abc Motors
Aia põik 2, Harku
FORTHING
U-TOUR
868 HHL