

РОЗА МИРА



«Мицубиси-Фузо» (яп. «фузо» – роза) имеет заводы по всему миру. На одном из них, в Набережных Челнах, где собирают модель «Кантер», побывал **Андрей Сидоров**.

Первую поездку по России «кантеры» совершают железной дорогой. Время от времени в Набережные Челны приходит состав с Дальнего Востока с сорокафутовыми морскими контейнерами. В них машинокомплекты, которым у нас предстоит превратиться в грузовики. Но это произойдет чуть позже, а в Челнах на заводе «Фузо КАМАЗ Тракс Рус» из них соберут лишь «шасси с кабиной грузового транспортного средства».

Впрочем, «на заводе» – сказано слишком громко. По сути, это единственный, пусть и огромный, сборочный цех, в котором лишь собирают воедино то, что приходит из Японии в ящиках. Сами ящики, кстати, тоже идут в дело – гофрированные щиты из оцинковки охотно покупают дачники.

Из довольно обширной гаммы для сборки в России пока отобрали только модель FE85D последнего, седьмого поколения, полной массой 7,5 т.

У «Мицубиси» 15 сборочных заводов. В Россию идет так называемый чилийский вариант. У него благодаря увеличенному лонжеронам и толщине проката самая прочная рама, а задняя подвеска аналогична той, что стоит на более тяжелой модели «Файтер». Иначе говоря, вариант, максимально приспособленный для наиболее тяжелых условий. Локализация производства минимальна – шины «Кама-218», антифриз да тормозная жидкость.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Fuso Canter FE85D

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	7565×2135×2250
Колесная база, мм	4470
Масса снаряженная/полная, кг	2690/7500
Максимальная скорость, км/ч	104
Максимальный преодолеваемый подъем, %	39,5
Радиус поворота, м	7,8
Топливо/запас топлива, л	ДТ/100

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Mitsubishi 4M50-7AT7, Евро-3, с наддувом, P4, 4,9 л, 110 кВт/150 л.с. при 2700 об/мин, 471 Н·м при 1600 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – листовые рессоры с амортизаторами; тормоза – барабанные, с двухконтурным гидроприводом, антиблокировочной системой, системой распределения тормозных сил и вакуумным усилителем; шины – 225/75R16С.

НАША СПРАВКА

Марка «Мицубиси Фузо» появилась в 1932 году и предназначалась для грузовиков и автобусов концерна «Мицубиси». В 1970 году автомобильное отделение «Мицубиси хэви индустриз» было преобразовано в «Мицубиси моторс корпорейшн» (ММС), а год спустя начало сотрудничать с американской компанией «Крайслер». В 2000 году после объединения «Крайслера» с немецким «Даймлером» к последнему перешло 34% акций ММС. Сегодня компания носит название «Мицубиси Фузо трак энд бас корпорейшн», а «Даймлер» – ее владелец. В 2009 году последний приобрел 11% акций ОАО «КамАЗ», было подписано соглашение с «Мицубиси Фузо корпорейшн» о создании СП «Фузо КамАЗ Тракс Рус». В апреле 2010 года в Набережных Челнах собрали первый «Мицубиси-Кантер».

Ну, разве что еще вакуум – для усилителя тормозов его готовит из нашего воздуха японский шибберный насос. Правда, в апреле собираются освоить клепку рамы, а чуть позже – топливные баки на 150 л, с электроподогревом.

ДВИГАТЕЛЬ

«Мицубиси 4D50-7AT7» – настоящий грузовой дизель с приводом ГРМ шестернями от переднего носка коленвала и двумя распредвалами

На правах рекламы



KAMAZ

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- ❄ Бортвой тягач с высокой эксплуатационной эффективностью
- ❄ Комплектуется двигателем Cummins, коробкой передач ZF и платформой 7800x2470мм
- ❄ Увеличены грузоподъемность (до 14,5 т) и межсервисный пробег (до 30 тыс. км)



Весь товар сертифицирован. Реклама.

KAMAZ - 65117

KAMAZ

8-800-555-00-99

callcentre@kamaz.org

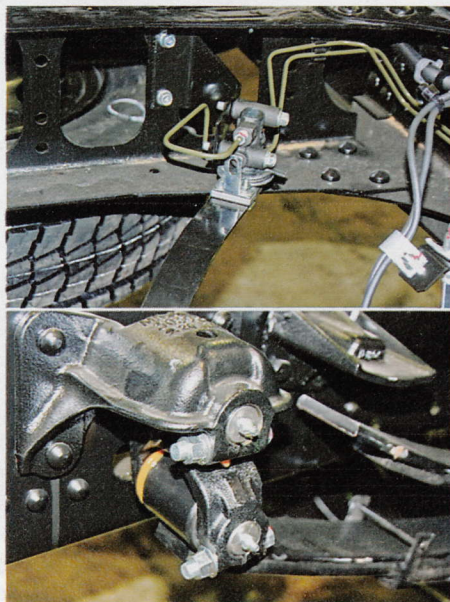
www.kamaz.ru



в алюминиевой головке блока (с четырьмя клапанами на цилиндр). Два распредвала – изюминка конструкции, редко встречающаяся у дизелей коммерческого назначения. А есть еще зернышко изюминки – два балансира вала! На рядных «четверках» с объемом цилиндра чуть больше литра (размерность мотора 114×120 мм) такую заботу о снижении вибраций встретишь нечасто. Гильзы сухие, что практически исключает их кавитационное разрушение, а заодно снижает внешний шум: более жесткая конструкция меньше вибрирует. Система питания – электронно-управляемая «коммон рейл» с трехпорционным впрыском топлива, производства «Бош». Соответственно нет трескучего ТНВД и позвякивающей муфты опережения впрыска. Возможно, поэтому мягкость работы челнинского «Фузо-Кантер» бросается в уши – хоть промороженный после ночной стоянки, хоть прогретый, мотор работает мягко и тихо.

Нормы Евро-3 этот мотор одолевает рециркуляцией отработавших газов EGR (Exhaust Gas Recirculation) с их жидкостным охлаждением

✔ «Колдун» помогает точнее отслеживать момент блокировки колес.



✔ Рессоры на пальцах с пресс-масленками. Они хоть и требуют периодической смазки, но работают точнее и служат дольше сайлент-блоков.

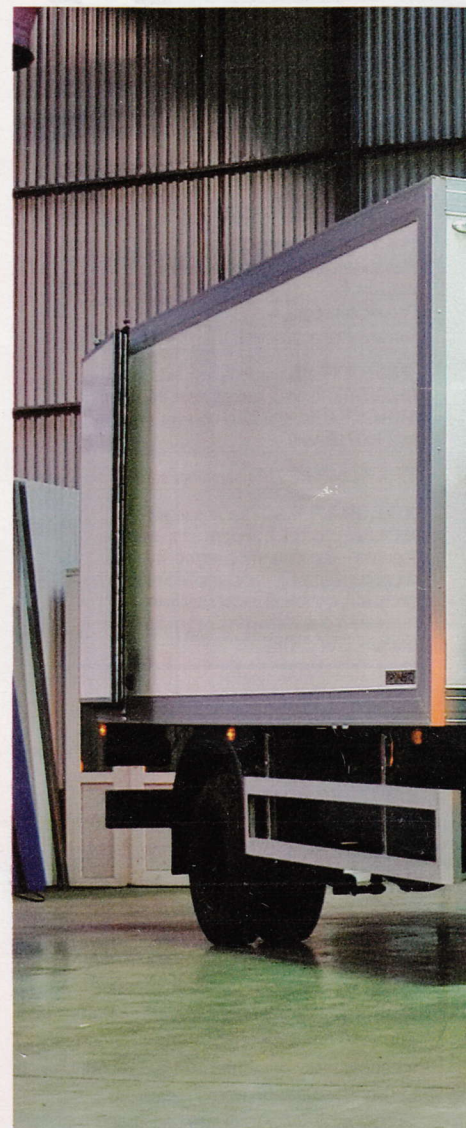
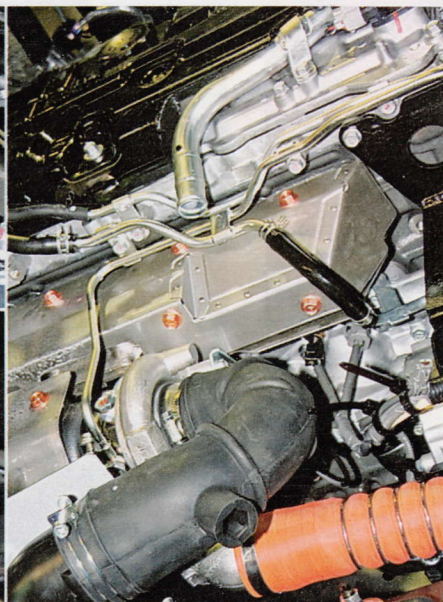
✔ При подкраске царапин и сколов, неизбежных в производстве, используется горячая сушка эмали.

и турбокомпрессором с регулируемой турбиной. Для Евро-4, когда его введут в России, установят сажевый фильтр, а с приходом к нам Евро-5 планируют оснащать машину двигателем разработки «Ивеко» с коробкой передач ZF. Но пока это время не наступило, «Кантер» имеет некоторое конкурентное преимущество – коллеги, поспешившие за экологией, обратного хода уже не дадут (предыдущие модели сняты с производства) и вынуждены делать более дорогие моторы.

ТРАНСМИССИЯ

«Мицубиси Фузо трак энд бас корпорейшн» располагает собственным производством механических коробок передач и ведущих мостов. Если вы встретите «Кантер» с роботизированной КП или классическим автоматом с ГМП, то и эти агрегаты сделаны в Японии – компанией «Айсин Сейки». Она входит в концерн «Тойота», а ее сцепления и коробки передач пользуются большим спросом у многих японских, корейских и даже американских автозаводов. Машину, собранную в Челнах, комплектуют только шестиступенчатой механической коробкой.

✔ Вентиляция картера открытая – требования Евро-3 для грузовиков это допускают.



Задний мост – гипоидный, с единственным передаточным числом 5,714. Зато есть самоблокирующийся дифференциал.

ХОДОВАЯ

Рама – лонжеронная лестница с уменьшающейся спереди высотой профиля. Поскольку в модельном ряду «Кантера» автомобили с семью вариантами базы, от 2500 до 4470 мм, делать рамы разной длины да еще с переменным сечением спереди и сзади было бы дорого. Высота лонжеронов в середине 226 мм, ширина полки 70 мм, толщина 6 мм.

Однако в Челнах коротышей не собирают, вариантов базы всего четыре: 3410, 3870, 4170 и, самая длинная, 4470 мм. На такую легко становятся шестиметровый фургон или бортовая платформа – один из наиболее востребованных перевозчиками размеров. При этом сохраняется достаточная маневренность машины: благодаря



На правах рекламы

большим углом поворота колес радиус разворота у самой длинной всего 7,8 м.





Привод барабанных тормозов с автоматами регулировки зазоров – двухконтурный гидравлический, с антиблокировочной системой, вакуумным усилителем и, чего не встретишь на легковых автомобилях, регулятором тормозных сил на заднем мосту. Необходимость в «колдуне» вызвана существенной разницей в массе порожнего автомобиля и груженого. При собственной массе шасси чуть более 2,6 т грузоподъемность – почти 5 т! Заметим, кстати, что КамАЗ-4308 при той же грузоподъемности и назначении (развозной, по сути, грузовичок) весит около 4,5 т. И пусть он на 10% дешевле, покупатель все чаще выбирает современную и эффективную машину – портфель заказов на «Кантер» заполнен на два месяца вперед. А в перспективе собираются освоить сборку «Файтера». Его полная масса 12 т, из них шасси – всего 4 т.

3P



РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

-  Увеличение сервисного интервала на 80%
-  Увеличение удельной грузоподъемности на 8%
-  Снижение расхода топлива на 10%
-  Увеличение ресурса на 15%



Весь товар сертифицирован. Регламент

KAMAZ - 6520

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

