

## НЕ СЧЕСТЬ АЛМАЗОВ



**НИКОЛАЙ  
МОРДОВЦЕВ**  
заместитель  
главного  
редактора

Еще несколько лет назад нам в голову не приходило, что японский грузовик можно будет купить в России не только новым, но еще и с правильным – левым рулем, и при этом он будет с российским VINом. Знакомимся с Mitsubishi Fuso Canter, который теперь собирают и в Набережных Челнах.







Прошлой осенью в Ганновере на стенде Daimler португальские Mitsubishi Fuso Canter притягивали внимание посетителей богатым выбором надстроек



Mitsubishi Canter шестого поколения был примерно в тех же габаритах



Полноприводные версии Canter отличаются гренадерской выправкой...

Mitsubishi – крупнейший и старейший машиностроительный концерн Японии, созданный в 1873 году, специализировался на судостроении и выпуске различного оборудования. С того времени известна его эмблема – три красных ромба, символизирующих три алмаза. В 1917 году была приобретена лицензия на производство итальянского легкового автомобиля Fiat Zero – его назвали Mitsubishi «А», первый серийно выпускавшийся в Японии автомобиль. На следующий год на его основе были изготовлены первые грузовики. С 1920 года существует собственное производство ДВС, с 1928 года начали выпускать самолеты Mitsubishi. В 1934 году была образована компания Mitsubishi Heavy Industries, в которой было автомобильное подразделение. В 1932 году применительно к грузовикам и автобусам возникла марка Mitsubishi Fuso. «Фузо» – одно из древних названий Японии. После Второй мировой войны компания кроме грузовиков и автобусов выпускала американские джипы Willis CJ3B, даже

мотороллеры и автобусы на электрической тяге. В 1963 году было создано первое поколение бескапотных грузовиков Canter. «Кантер» – и не поймешь как перевести с английского: «легкий галоп» или «притворщик». Наверное, все же Sant сродни нашему «кантовать», «переворачивать». В 1970 году автомобильное отделение Mitsubishi Heavy Industries было преобразовано в Mitsubishi Motors Corporation (MMC). В 1971 году MMC начало сотрудничать с американской компанией Chrysler. В 2000 году после объединения Chrysler с немецким Daimler к Mercedes-Benz перешло 34% акций Mitsubishi Motors Corporation. Сегодня компания носит название Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, а Daimler AG – ее главный акционер с долей 85 процентов. После того как в 2009 году Daimler приобрел 11% акций ОАО «КАМАЗ», а потом довел свою долю до 25%, было подписано и соглашение с Mitsubishi Fuso Corporation о создании СП «Фузо КАМАЗ Тракс Рус». Уже в апреле 2010 года в Набережных Челнах собрали первый Mitsubishi Canter.





**Мотор, коробка идут на комплектацию именно японских Mitsubishi Canter**



**Все агрегаты, узлы и детали, вплоть до последней лампочки, приходят в Набережные Челны в контейнерах – комплектами на автомобиль. Остается собрать**



**У коробок есть лючок для отбора мощности к приводу гидронасоса**



**Рама Canter постепенно обрастает навеской. Конвейера пока нет**



**Японцы говорят: «Canter может быть покрашен в любой цвет, при условии...»**

Canter – семейство грузовиков полной массой от 3,5 до 7,5 тонны грузоподъемностью до 4,5 тонны, в зависимости от массы надстройки и колесной базы автомобиля. Это один из самых удачных и масштабных совместных проектов Mitsubishi Fuso Truck and Bus и Daimler AG. В год выпускают около 100 тысяч грузовиков. Предприятия находятся в Японии, Египте, на Филиппинах, для Европы Fuso Canter делают в Португалии. Продажи осуществляются практически по всему миру, автомобили экспортируют в Северную и Южную Америку, в Англию, Австралию, Европу, Африку, страны Океании и Ближнего Востока. Шасси Mitsubishi Fuso Canter используют не только для установки бортовых тентованных платформ или разнообразных фургонов, на их основе делают самосвалы для работы в сельском хозяйстве и на небольших строительных объектах. Для городского коммунального хозяйства Mitsubishi Fuso Canter оборудуют различными специализированными надстройками, существуют автомобили с цистернами.

Для производства в Набережных Челнах из всей гаммы Fuso Canter пока отобрали только модель FE85D, самого современного, седьмого поколения полной массой 7,5 тонны. Причем говорят, нашлись горячие головы, которые предлагали дать автомобилю какой-нибудь камазовский индекс, убрать алмазы с облицовки... У челнинского Fuso Canter нет каких-то существенных дополнений в конструкции, отражающих будущие российские условия эксплуатации. Считается, что автомобиль и так достаточно адаптирован. Разве что в топливный бак обязательно добавляют присадку-антигель, чтобы летняя солянка не стала «киселем» при первых морозах на застоявшемся у дилера автомобиле.

С учетом того, что предприятие работает меньше года, нет смысла спрашивать о достигнутом уровне локализации. Понятно, что он минимальный. Из отечественных – здесь только эксплуатационные жидкости, может быть, аккумулятор, возможно, шины из Нижнекамска. Пока выполнена главная задача: отлажен процесс

сборки грузовиков, темп – восемь автомобилей в смену. К середине ноября 2010 года изготовили 400 грузовиков. Все детали автомобилей в 40-футовых контейнерах сначала везут по морю, а в Набережные Челны они приходят по железной дороге. Как говорят руководители производства, важный момент в истории СП произойдет в 2012 году – на этот срок намечено освоить сборку рамы. Сейчас ее привозят уже склепанную, разве что большинство кронштейнов навешивают в Челнах.

Первыми дилерами «Фузо КАМАЗ Тракс Рус» стали: в Москве компания «Мерседес Бенц Север», в Казани – «Фузо Центр Казань». В Казани работает учебный центр, где обучают особенностям конструкции и технической эксплуатации Fuso Canter сотрудников российских дилерских центров. Всего на начальном этапе планируется открыть 30 дилерских центров. Гарантия на автомобиль – три года. Для справки: в Европе продажами и обслуживанием автомобилей Mitsubishi Fuso Canter занимаются 90 представительств Mercedes-Benz.



**Технические характеристики**

Полная масса, кг	7500
Снаряженная масса шасси, кг	2625-2690
Разм. борт. платформы, мм	6200x2300x600
Макс. скорость, км/ч	104
Двигатель, рабочий объем, л	Mitsubishi Fuso 4D50-7AT7 Евро-3/Евро-4; 4,899 л
Мощность, л. с. при об/мин	150 при 2700
Крутящий момент, Н.м при об/мин	471 при 1800
Коробка передач	6-ступенчатая
Сцепление	однодисковое, диафрагменное, диаметр 330мм
Замедлитель	заслонка на выпуске
Ведущий мост	с одинарной гипоидной передачей
Топливный бак, л	100
Ходовая часть	подвеска рессорная; тормоза: впереди и сзади барабанные, с гидроприводом
Шины	7,50R-16
Цена, тыс. рублей с НДС	от 1459 до 1536



**Мотор очень компактный и резвый. Похоже, японские литры меньше белорусских, тех, что на ММЗ, а «лошади», наоборот, крупнее и не стучат «копытами»...**



**В приводе вентилятора – вязкостная муфта и поликлиновой ремень**



**Топливная аппаратура Common Rail, Bosch, а сделана в Чехии**



**Японцы не догадались спрятать воздушный фильтр от российской грязи**

**Двигатель**

За все время существования модели Mitsubishi Fuso Canter на эти автомобили ставили различные двигатели – как дизели, так и бензиновые, тогда еще чуть ли не карбюраторные моторы. Понятно, что в конечном счете приоритет был отдан именно дизелям, причем вопреки журналистским легендам вовсе не только атмосферным, а современным – с турбонаддувом и интеркулером. Самые экологически чистые Fuso Canter, ориентированные на рынок Европы, Америки, Австралии и самой Японии, оснащаются еще и гибридными силовыми установками, состоящими из 3-литрового дизеля мощностью 125 л. с. и 60-сильного электромотора. Еще интереснее – Fuso Canter электромобиль, демонстрировавшийся на выставке IAA-2010 в Ганновере. В России подобные автомобили в первую очередь появятся только на Олимпиаде в Сочи к 2014 году, а лет через пять, возможно, в городах-миллионниках.

Казалось бы, для легкой гаммы Fuso Canter могли бы приспособить «расточенную» версию какого-нибудь легкового дизеля Mitsubishi с ремнем в приводе распредвала. Ведь, было дело, до 2000 года на Canter устанавливали дизель 4M40 2,8 литра, 125 л. с., в основе которого мотор джипа Mitsubishi Pajero. Для более тяжелых версий Fuso Canter применяли соответствующий дизель из гаммы двигателей промышленного назначения производства компании Mitsubishi Heavy Industries. Там мощностной диапазон выпускаемых дизелей – от 6,3 л. с. у одноцилиндрового 300-кубового мотора-«газонокосилки» до 5079 л. с. у огромного судового двигателя. Наиболее подходящим был бы D04FD-TAA объемом 4,25 литра и мощностью 140 сил. Однако на Mitsubishi Canter устанавливают свои моторы. Для европейского рынка применяется 3-литровый дизель 110, 125 и 145 л. с., выпускаемый с 2002 года, выполняющий нормы Евро-5 и теперь уже EEV. Для Fuso Canter, собираемого

в Набережных Челнах, предназначен дизель модели Mitsubishi 4D50-7AT7 рабочим объемом 4,899 литра, мощностью 150 л. с. при 2700 об/мин и моментом 471 Н.м при 1800 об/мин. Казалось бы, невелики результаты. Однако это самая слабая настройка мощности двигателя, есть еще одна – 180 лошадиных сил, с ней моторы идут на комплектацию именно японской версии Fuso Canter, той, что для внутреннего рынка. Понадобится выпускать «японцев» с такими двигателями на «КАМАЗе» – элементарно перейдут на более мощный мотор. Это настоящий «грузовой» автомобильный дизель, с приводом ГРМ, надежными шестернями переднего расположения, и распредвалов здесь два. Они установлены в алюминиевой головке блока, с четырьмя клапанами на цилиндр. Два распредвала – «изюминка» в конструкции, редко встречающаяся у дизелей коммерческого назначения. Блок гильзован сухими гильзами, размерность мотора 114x120 мм.

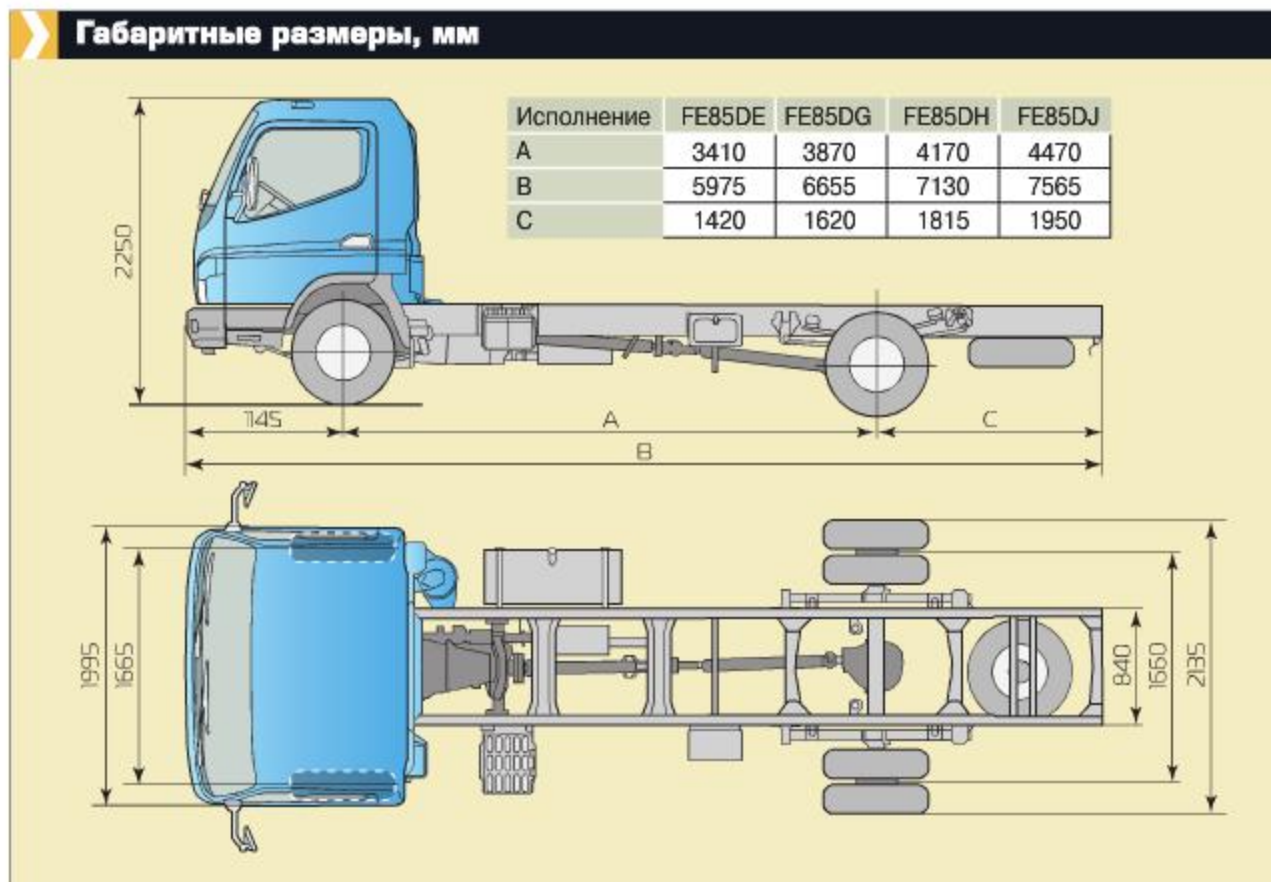


**Масляный фильтр будет удобнее всего менять именно с ямы**



**Для России нужен топливный фильтр-отстойник с подогревом**

На что сразу обращаешь внимание, запустив двигатель челнинского Fuso Canter, как мягко и тихо он работает. Причем это заслуга самого мотора, а не сверхсовершенной хитроумной шумоизоляции: у японских грузовиков на полу обычно лежит тонкий-тонкий слой синтетического войлока и поливинилхлоридный коврик. Кажется, что под кабиной Fuso Canter спрятан не четырехцилиндровый дизель объемом 5 литров (вспомните работу минских дизелей с ТНВД), а небольшая рядная бензиновая «шестерка». Причем у мотора одинаково ровный характер вне зависимости от его температуры и оборотов. Даже если он и проморожен несколькими зимними ночами и «трудится» на холостом ходу, то все равно не генерирует по всему автомобилю противную мелкую дрожь. Для создания этого «чуда» есть обыкновенные технические решения. Первое: здесь установлена самая современная и экономичная топливная аппаратура – электронноуправляемая Common Rail



**Лепестки «корзины» – без подпятника. Заклинит выжимной – сожжет пружину**

производства Bosch. Впрыск топлива в камеру сгорания – тремя порциями разного объема: и давление в цилиндре нарастает плавно, и механическими регуляторами ТНВД не гремит. Аппаратура изготовлена не в Японии, но и не где-нибудь в Китае, а в Чехии. Когда-то для советских автоперевозчиков чешские ТНВД и форсунки Motorpal были чуть ли не эталоном качества и надежности. И сейчас на двигателе Fuso Canter нет оснований сомневаться в ресурсе более современных компонентов топливной аппаратуры этого производителя, да еще и цена должна быть вполне приемлема. При этом у Fuso Canter декларируется следующий расход топлива на сотню: по трассе – 17 л, смешанный цикл – 19 л, городской – 21 литр. Второе, и самое главное: вибрации гасят два балансирных, уравнивающих вала – сверхредкое явление на четырехцилиндровых моторах объемом одного цилиндра около литра. Также не допускает передачи вибрации двигателя на раму опти-



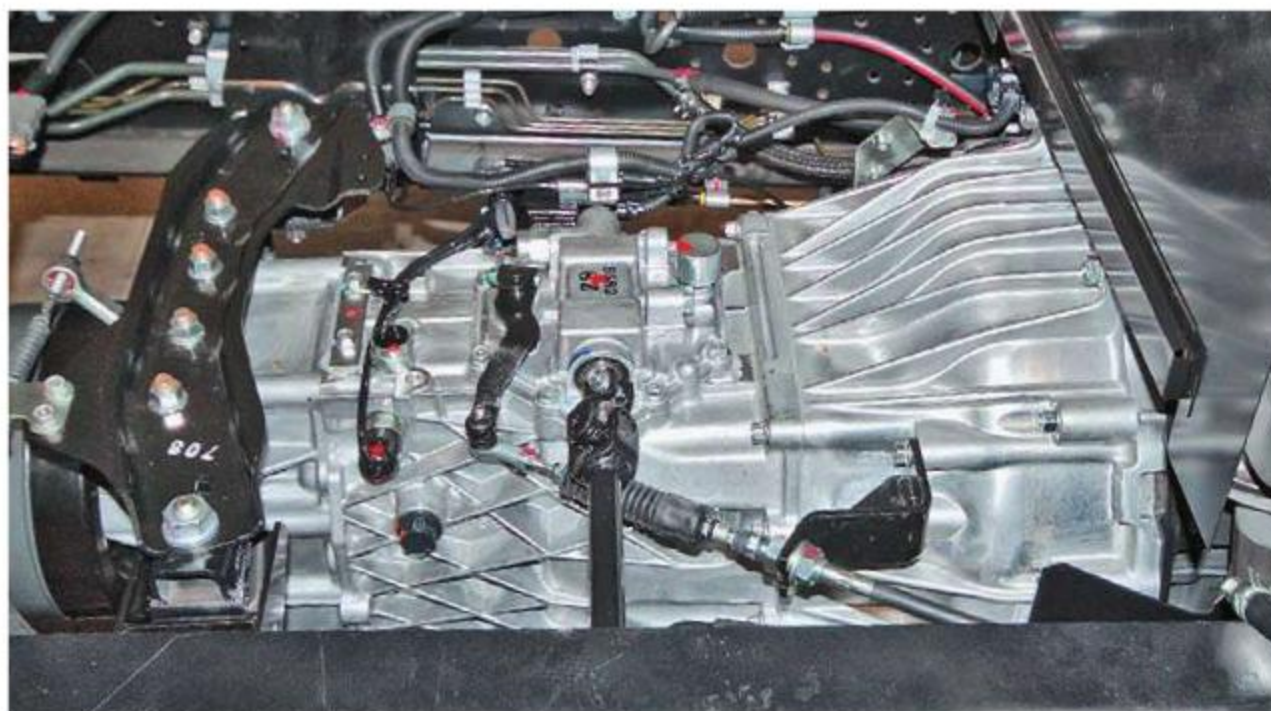
**Стояночный тормоз барабанный, установлен на вторичном валу коробки**

мизированные по жесткости подушки подвески мотора и «гофра» приемной трубы глушителя. В тщательности борьбы с лишней «тряской» прослеживается хорошая наследственность от двигателей легковых Mitsubishi – там очень часто применяют балансирные валы. В Европе валами уравнивает силы инерции второго порядка только Scania, на своих 9-литровых рядных «пятерках». То, насколько серьезно и не скупясь японцами сделан двигатель, кроме балансирных валов подтверждает и наличие водо-масляного теплообменника. С ним в жаре городских пробок стабильнее температура масла, оно не теряет вязкости, не осыпаются в шлам ценные присадки.

Норм Евро-4 этот мотор достигает благодаря рециркуляции отработавших газов EGR (Exhaust Gas Recirculation), причем с жидкостным охлаждением газов. То есть ничего кроме солярки заливать в бак не придется. Более высокого уровня уже, видимо, придет-



Коробка передач крепится к блоку двигателя дюжиной болтов



Картер коробки – алюминиевый, с вертикальными разрезами. Потому прочнее, чем с несколькими лучками. Управление – тросами, четкое и легкое



А так выглядит коробка Canter с гибридной силовой установкой...



...между сцеплением и механической коробкой установлен электромотор



В коробке шесть передач, диапазон чисел: от 5,4 до 0,71

ся достигать нейтрализуя выхлопные газы водным раствором мочевины AdBlue. Японский стартер корпорации Mitsubishi Electric в очередной раз поразил компактностью, тихой работой и мощностью. Во всяком случае, на московском 20-градусном морозе проблем с запуском Fuso Canter не было. Кстати, стартеры Mitsubishi применяют даже французы на двигателях тяжелых грузовиков Renault Premium. Там «машинка» размером с «волговский» СТ-230 легко крутит коленвал 11-литрового дизеля! Генератор тоже установлен неслабый – 80 ампер. У советских автобусов, и то, генератор стоял только 60-амперный, а вся та гирлянда лампочек была вовсе не энергосберегающей. Аккумуляторы Bosch – австрийские, их применяют тоже в самом мощном исполнении – Heavy Duty, то есть 110 ампер-часов и с «отдачей» 850 ампер. При этом напряжение на «борту» самое правильное для дизеля – 24 Вольта.

Чем не перестаю восхищаться, знакомясь с японскими грузовиками, так это очень тщательно выполненными соединительными разъемами про-

водки. А ведь в 80-х годах нам казалось, что нет ничего лучше вазовско-камазовских «пап-мам»... Здесь своя герметизирующая резиночка есть у каждого провода на входе в колодку, разъем тоже уплотнен. Российские лужи, дорожная соль не смертельны для выполненной таким образом проводки. Однако, глядя на блок реле и предохранителей, отвечающих за работу двигателя Fuso Canter, только и остается надеяться на его тщательную герметизацию. Блок установлен рядом с аккумуляторной батареей, сзади левого переднего колеса. Если оборвется резиновый брызговик на «крыле» кабины, вода и грязь неизбежно будут лететь на этот важный коммутационный «ящик»...

В приводе вентилятора применен надежный поликлиновой ремень и вязкостная муфта – в холода «пропеллер» не будет без толку перемешивать воздух под кабиной. В системе охлаждения из недостатков только низко расположенный радиатор. От земли до него всего 290 мм – совсем немного. Водителю необходимо серьезно инструктиро-

вать, чтобы не очень-то скакал на Fuso Canter через бордюры и не лез без разбора в первую попавшую колею.

Понятно, что локализовать в Чelнах производство двигателя для Fuso Canter в лучшем случае получится не скоро, а в худшем – никогда. Однако возможен и другой расклад – установка выпускаемых на СП «Камминз-КАМА» четырехцилиндровых дизелей Cummins ISBe. По характеристикам он близок к японскому мотору, но тогда это будет уже несколько другой автомобиль, а не Mitsubishi Fuso Canter.

### Трансмиссия

Как и многие автопроизводители с мировым именем, компания Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation самостоятельно выпускает агрегаты трансмиссии, в частности, механические коробки передач и ведущие мосты. Если на Fuso Canter установлена механическая автоматизированная электронноуправляемая коробка или классический «автомат» с ГМП (японцы – любители «автоматов»), то можно не сомневать-





**Этот торсион помогает водителю без надрыва позвоночника поднять кабину**



**У «японцев» кардан состоит из двух частей. Соединяется – фланцем**



**В управлении коробкой главное – следить за герметичностью чехлов**



**Редуктор – экономичный, гипоидный. Дифференциал – самоблокирующийся**

ся: эту коробку сделала другая известная компания из Японии – Aisin Seiki. Aisin входит в состав концерна Toyota, причем ее продукция – сцепления и коробки передач – пользуется большим спросом у многих японских, корейских и даже американских автозаводов. Однако оптимизация модификации Fuso Canter под производство в Челнах заставила ограничиться применением только механической коробки, зато здесь она шестиступенчатая. А в Европе коробка Canter может быть и с пятью ступенями... Сцепление однодисковое, с диафрагменной «корзинкой»,



**Колеса закреплены шестью шпильками. У задних колес – футорки**

диаметром 330 мм. Управление коробкой – двумя тросами, что позволило установить рычаг не на полу кабины или на тоннеле двигателя, а на консоли панели приборов. Говорят, что Canter седьмого поколения чуть ли не первый в мире грузовик бескапотной компоновки, у которого рычаг коробки расположен таким образом. Возможно, это так, но российскому перевозчику без особой разницы «первый или третий», а рычаг действительно не мешает, установлен удобно и переключение четкое, с короткими ходами. Корпус коробки из алюминиевого сплава, есть отбор мощности для привода гидронасоса надстроек, сама по себе КП довольно компактная, а между тем рассчитана на момент двигателя под 600 Н.м. Диапазон чисел от 5,4 на первой передаче до 0,71 на шестой, пятая передача – прямая. Очень неплохо для японского аналога нашего «газона»: 4,5 тонны груза, 150 лошадей под «педалью», шесть «мелко нарубленных» передач и 17 литров солярки на сотню! Компания Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation традиционно является



**Мнение**

**АЛЬБЕРТ ЯГУДИН**  
генеральный директор  
ООО «ФУЗО КАМАЗ  
Тракс Рус»



– Основная ставка сделана нами на сборку бортовых автомобилей и различных фургонов: промтоварных, изотермических, рефрижераторов. Пока мы привлекли в партнеры шесть заводов: в Нижнем Новгороде это «Автомеханический завод», «Промавто», «Чайка-Сервис», в Москве «Мегадрайв» и «Мосдизайнмаш», в Набережных Челнах «Штурман кредо». У каждого есть свои варианты фургонов и бортовых платформ. В самом ближайшем будущем на шасси Mitsubishi Fuso Canter будет монтироваться с десятком различных спецнадстроек. В первую очередь, бортовые с краноманипуляторными установками, эвакуаторы, а также мультилифты. Именно это спецоборудование наиболее востребовано на российском рынке. Политика нашей компании предусматривает поставку на рынок автомобилей со спецустановками, на которые уже имеются все необходимые документы и разрешения. Для обслуживания и ремонта автомобилей мы аттестовали 30 дилеров по всей стране. Фирменные СТО находятся в Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Казани, Самаре, Саратове, Краснодаре, Екатеринбурге, Челябинске... Полный список выложен на сайте [www.fusotrucks.ru](http://www.fusotrucks.ru)

одним из поставщиков автомобилей для сил самообороны Японии. Кроме специальных армейских грузовиков выпускают и адаптированные под требования военных коммерческие автомобили. Как раз для армии, полиции и спасательных служб выпускают полноприводный Fuso Canter FG Light-Medium Duty 4WD. Конечно же, на вездеходы устанавливают раздатку и ведущий передний мост, есть мосты и с блокируемыми дифференциалами. Бывают Canter и трехосные, но только колесной формулой 6x2, которая позволяет увеличить грузоподъемность, длину платформы и сохранить в прежних пределах нагрузку на оси. Возможно, такие автомобили, если появится спрос, со временем станут выпускать и в Набережных Челнах, но пока здешний Fuso Canter – обычный развозной грузовик колесной формулой 4x2. Потому и задний мост почти самый обыкновенный – с экономичным гипоидным редуктором. Передаточное число единственное, без вариантов – 5,71. Зато есть самоблокирующийся дифференциал,







Радиатор системы охлаждения установлен очень низко. Ниже – только балка переднего моста. Проблему можно легко решить при локализации



Такой протектор и на шинах ведущей оси. В России надо быть «позубастее»



Надо не лениться, смазывать пальцы и втулки задних рессор...



...а выглядят они вот так. Периодичность – через 4-5 тысяч километров



Передние рессоры на резиновых втулках, схожих с «волговскими»

видимо, как на ГАЗ-66 – кулачковый, повышенного трения. И кроме того, японцы обещают высокий ресурс агрегатов трансмиссии – более 200 000 километров.

### Ходовая

В отличие от многих европейских производителей среднетоннажников, японцы при изготовлении рамы Fuso Canter не используют лонжероны постоянного сечения. Но они и не делают их по классической схеме: когда спереди и сзади высота профиля уменьшается, что позволяет получить относительно низкое расположение кабины и приемлемую погрузочную высоту. Обычно раму с таким профилем сложно и дорого сделать в нескольких вариантах длины и колесной базы. На Fuso Canter применен промежуточный вариант – сечение уменьшается только спереди, высота лонжеронов в середине длины составляет 226 мм, ширина полки 70 мм, толщина 6 мм. Это позволяет сделать раму в семи вариантах базы: от 2500 до 4470 миллиметров. Однако в Челнах не стали ориентироваться на

короткобазные грузовики и делают автомобили самых востребованных в России вариантов: 3410 мм, 3870 мм, 4170 мм и самая длинный – 4470 мм. Понятно, что в этом случае на грузовик совершенно свободно монтируется кузов длиной 6 метров – один из самых необходимых перевозчикам размеров платформы. Между тем длинный Fuso Canter в городе не станет слонем в посудной лавке. Благодаря большим углам поворота цапф на передней балке и 16-дюймовым колесам у Canter радиус разворота составляет всего от 6,1 м до 7,8 м, в зависимости от длины базы.

Однако у рамы есть и явные недостатки: по российским меркам задняя траверса слаба под установку не только полноценного буксирного устройства (на подобных грузовиках фаркоп чаще всего и не нужен), но и просто под крюки. Если сам застрял на нечищенной от снега дороге или кому понадобится помочь в такой ситуации, трос придется цеплять за серьгу рессоры. Но до нее еще надо добраться, а потом можно впопыхах и противоположный брус вывернуть... Более мощную траверсу

и буксировочные крюки в СП планируют сделать при локализации рамы, тогда же осваивают и большинство кронштейнов. Это станет одним из достоинств собираемого в Челнах «японца».

Говорят, в Японии выпускают Fuso Canter в особой комплектации – с передней независимой подвеской. Наверное, был бы на Canter компрессор для «добычи» сжатого воздуха, наверняка себе японцы сделали бы и заднюю подвеску пневматической. Однако на автомобилях, собираемых в Набережных Челнах, применены обычные неразрезные оси и рессоры. Причем не самые современные и легкие – малолистовые



Размер ключа для гайки колеса S=41. Вся надежда – на качественный цинк



**В баке тоже нужен подогрев топливоприемника. Можно использовать электрический, а можно и жидкостный, от системы охлаждения двигателя**



**За передним левым колесом расположен блок реле и предохранителей...**



**Аккумуляторы мощные: русской зимой не испугать, но им нужен другой ящик**

параболические, а проверенные временем и дорогами полуэллиптические. Сочленения передних рессор с кронштейнами рамы выполнены на резиновых втулках, которые в случае износа заменить так же просто, как на нашей «Волге». Напомним, что так же сделана передняя подвеска и на корейском «клон» Fuso Canter – Hyundai HD65/HD72. А вот сочленения задних рессор с рамой выполнены по старым американским «рецептам»: стальной палец с масленкой и одним фиксирующим болтом, в «ушах» рессоры – бронзовые втулки. Споры нет, надежно, но требует регулярной смазки, а это понравится не каждому перевозчику. Это отлично знают и сами японцы, а также немцы – нынешние владельцы бренда Mitsubishi Fuso Canter. Во всяком случае, на выставке IAA-2010 в Ганновере на стенде Mercedes были представлены португальские Fuso Canter, у которых в рессорах и кронштейнах стояли не требующие обслуживания сайлент-блоки. Именно такие машины продают в Европе – конкуренция заставила изменить конструкцию. Наверное, при

локализации в Челнах рамы нужно будет подумать и о замене древней пары палец-втулка более прогрессивными резино-металлическими шарнирами. Fuso Canter челнинской сборки наделен еще одним американско-японским атавизмом – футорками, крепящими задние колеса. На этом фоне газовский «Валдай» выглядит более инновационным грузовиком, чем «японец» чуть ли не с нанотехнологиями. А вот у португальского Mitsubishi Fuso Canter крепеж колес сделан по стандарту ISO, то есть диски центруются на пояске ступицы и притягиваются через шесть шпилек гайками с плоскими шайбами (есть мосты для легких серий Fuso Canter с пятью шпильками). Понятно, что в ближайшее время в Челнах никто эти архаичные узлы модернизировать не будет, но на определенном этапе локализации – вполне возможно.

Практически на всех своих среднетоннажниках японцы применяют гидравлический привод тормозов, на тяжелых версиях, там, где есть сжатый воздух, устанавливают пневмоусилитель, а где компрессора нет – исполь-



## Мнение

**ЮРИЙ СКОК**

**директор ООО «Агропромснаб»  
Крапоткин, Краснодарский край**

– Наше предприятие занимается металлообработкой. Грузовики, которые у нас эксплуатируются, доставляют металл и отвозят клиентам готовую продукцию. Mitsubishi Fuso Canter приобрели в октябре 2010 года в дополнение к имеющейся «ГАЗели», с нее на Canter и пересадили водителя. Ему автомобиль однозначно понравился. Мощный и комфортабельный грузовичок, совершенно свободно везет 4-5 тонн. Выбирал автомобиль я сам, важный аргумент – Mitsubishi Canter чистокровный «японец», то есть должен быть надежным. Кроме того, для нас оптимальна бортовая платформа длиной 6,2 метра: удобно возить металл. Пока не было морозов, не было никаких замечаний по автомобилю. А потом почему-то в баке оказалась летняя солянка. Замерзла напрочь, пришлось отогревать – обязательно нужен подогрев топливоприемника в баке и обогреваемый фильтр-отстойник. Кроме того, мы сделали самодельный ящик для аккумуляторов и защитный кожух для расширительного бачка с прорезью для контроля уровня жидкости. С учетом того, что автомобиль может у нас эксплуатироваться с прицепом полной массой 2,5 тонны, взамен штатной задней траверсы изготовили более прочную. Установили фаркоп от старого Mercedes Vito, к которому раньше цепляли прицеп – получился 10-тонный автопоезд. Это еще одно из достоинств Canter.

зуют вакуумный. На Fuso Canter как на самом легком в гамме грузовиков Mitsubishi тормоза выполнены с гидроприводом и вакуумным усилителем, установленным между педалью тормоза и главным цилиндром. Вакуумный насос смонтирован не на генераторе, а отдельно на передней крышке – легко заменить. Тормозные механизмы барабанные – простые и понятные в ремонте нашим перевозчикам. Вместе с тем тормоза у Fuso Canter довольно цепкие, а на скользкой дороге здорово помогает ABS. Немного побережь тормозные накладки должна заслонка на выпуске, она с электровакуумным приводом, а управляется правым рычажком подрулевого переключателя. За неимением сжатого воздуха стояночный тормоз выполнен трансмиссионным, а его барабан установлен на вторичном валу коробки. Дисковые рабочие тормоза, видимо, применяют на автомобилях, предназначенных для Японии и Европы, а между тем в интенсивном городском движении они далеко не лишние в России. Челнинский Fuso Canter обут в шины





На машины еще в Челнах устанавливают фургоны, причем очень неплохо сделанные. Это стратегия СП: хорошему автомобилю – хорошая надстройка



Залезать в кабину очень удобно: дверной проем широкий и высокий



Фонари Mitsubishi Canter – просто радуют глаз висящего на «хвосте»



Лакокрасочный «бутерброд» качественный, но локеры все равно нужны



Шильдик с надписью «Фузо КАМАЗ Тракс Рус» – на задней стенке

размерности 7,50R16 с 12-ю условными слоями корда, причем протектор и на рулевой оси, и на ведущем мосту одинаково мелкий. Все-таки на задних колесах нужны более «зубастые» шины. Возможно, при локализации перейдут на шины с посадкой 17,5 дюйма, этот размер уже стал интернациональным у среднетоннажников различных марок.

**Кабина**

У японцев почему-то так заведено: для одного и того же грузовика делать кабины разной ширины. Так же поступают и с Mitsubishi Fuso Canter. У одной кабины внешняя ширина 1695 мм, у другой – 1995 миллиметров. Еще одна особенность: у Fuso Canter нет полторной кабины, есть одинарная и есть «double cab» или «crew cab», двойная, с четырьмя дверьми, на семь человек. В Набережные Челны пока привозят только широкую одинарную кабину. Еще одна, можно сказать, почти легенда: якобы светотехнику у автомобилей из Страны Восходящего солнца местные дизайнеры разрабатывали по своему образу и подобию. На самом деле

узко-косоглазые фасады кабин у Fuso Canter появились лишь на седьмом поколении, а прежде фары были просто прямоугольные и даже круглые.

Не стоит ожидать от самого легкого грузовика Fuso Canter какого-то флагманского дизайна кабины. Здесь все сделано хорошо и добротно и строго соблюдается принцип разумной достаточности. К примеру, лицевая панель кабины вварена в каркас, а не сделана подъемной, как на более тяжелых грузовиках. Попадет машина в аварию – тянуть и рихтовать придется на месте. Но проемы дверей действительно широкие и высокие, залезать в кабину очень удобно. Вместе с тем в Европе, Японии и Америке вводятся все более жесткие требования к пассивной безопасности автомобилей. Даже к грузовым. Потому у Fuso Canter есть брус безопасности в дверях, увеличена прочность пола и всего каркаса кабины, но выделены деформируемые при ударе зоны. Всего этого не видно при первом знакомстве с автомобилем, но водителю это важно знать: так спокойнее. В Западной Европе, в Америке

и Японии на страже здоровья водителя стоит и подушка безопасности, но в российских Fuso Canter ее пока нет.

В сегменте среднетоннажников по внутренним габаритам у Fuso Canter не самая широкая кабина – 180 см, поэтому не стоит обольщаться перспективой использования этого грузовика на дальннее с ночевками. Это типично городской развозной автомобиль, к которому при желании можно пристроить только «спальню-скворечник» на крышу. Высота в кабине от пола до потолка 140 см – вполне нормальный размер и для рослого россиянина. От стекла до стенки –



В торце проема пассажирской двери спрятан резервуар омывателя



**Панель приборов и в действительности симпатичная. Пластик добротный, на новой машине совершенно не скрипит. На «японце» так будет всегда**



**У Canter португальской сборки на пол кладут ковер – нам надо еще теплее**



**Панель пока без модного дисплея, проводка – без CAN-шин**



**Сиденье водителя идеально спрофилировано. А для пассажиров – диванчик**



**Среднюю спинку можно вот так откинуть. Получается удобный столик**

136 см, что в сочетании с неглубокой панелью приборов позволяет сделать весьма комфортным пребывание в кабине пассажиров. Колени в панель не упрутся даже у баскетболистов. Понятно, что при таких габаритах кабина Fuso Canter не может быть настолько тяжелой, чтобы возникла необходимость применять гидроподъемник. Однако водителю не придется надрываться, поднимая ее: в помощь есть торсион, который и несет основную нагрузку. Интересно, что замок кабины, как у многих «японцев», находится с правой стороны, то есть водитель будет поднимать кабину, стоя на обочине, в абсолютной безопасности. Для России такое расположение замка – самое лучшее, но вряд ли японцы задумывались об этом.

В отделке интерьера преобладают оттенки синего – почему-то этот цвет очень уважают дизайнеры Mitsubishi. На Fuso Canter ярко-синяя тканевая обивка сидений, а панель приборов вообще темно-сиреневая. Смотрится богато. Из приятных мелочей базовой комплектации – регулируемая по вы-

соте и углу наклона рулевая колонка, электростеклоподъемники и зеркала заднего вида с подогревом. Водительское сиденье японцами очень усердно профилировано, и потому оно удобное. Боковая поддержка настолько явно выражена, что в первый момент кажется, что это спортивный «ковш» если не с F1, то уж с трак-рейсинга – точно. Между тем сиденье вовсе не выклеено из стеклопластика по оттиску «пятой точки» среднестатистического японского шофера, а комфортное и довольно мягкое – что называется, в меру. Регулировки самые необходимые, без электроприводных излишеств. Машина небольшая и поэтому пневмоподвеску (опять сказывается отсутствие сжатого воздуха!) или пружину с амортизатором под водительское кресло пристроить не удалось. Пассажирское же сиденье самое элементарное – «диван» на двоих и с совершенно плоскими поверхностями. Здесь разнообразие вносит разве что откидывающаяся спинка для второго пассажира – получается удобный столик для чайной церемонии на двоих

во время стоянки. В чем не приходится сомневаться, так это в высокой коррозионной стойкости кабин любого «японца». Ржавчины не видно даже на старых «праворуких» грузовиках, которые покочесили по островам с десятков лет, а потом были ввезены в Россию. Mitsubishi Fuso Canter здесь не исключение, у него почти 60% панелей кабины отштампованы из оцинкованной с двух сторон стали. Лучшей защиты нет. Это детали с наиболее вероятным возникновением коррозии: пол, передок, колесные арки, двери, стойки. По большому счету, без цинка остается крыша, но на ней дыр не бывает. Конечно же, барьер коррозии создает и катафорезное грунтование с полным погружением в ванну, а также слой качественной краски. Там, где надо, на поверхности кабины наносят мастики, однако в арки все же не помешало бы установить пластмассовые подкрылки – локеры. Все же это очень эффективная дополнительная защита от российской просоленной дорожной грязи.

ФОТО АВТОРА И ФИРМЫ-ИЗГОТОВИТЕЛЯ