



Mitsubishi из Челнов

Когда на «Комтранс-2010» впервые было заявлено о выходе на наш рынок Mitsubishi Fuso Canter, предполагалось, что в продаже они появятся уже в конце июня. Но за окнами уже зима, может, проект заглох? Оказалось, что российско-японское СП «Фузо Камаз Тракс Рус» сначала решило подготовить сервисную базу и адаптировать модель к российскому климату и дорогам, а уже потом поставлять технику клиентам. Идея правильная, осталось посмотреть, что получилось на деле.

Особых дизайнерских новаций в машине нет, и в потоке она не выделяется. Кабина просторная для подобного тоннажа, но при этом и не выглядит чужеродной нахлобучкой. Диапазон регулировок водительского кресла достаточный, а с учетом возможности перемещения в двух плоскостях рулевого колеса и подавно. Порадовал джойстик переключения коробки передач на приливе панели – это позволяет свободно перемещаться по кабине и использовать в случае необходимости всю ее длину для отдыха.

Немного напрягает отсутствие полноценных емкостей для вещей, тогда как всякую мелочь можно уместить по неглубоким нишам и карманам. Хорошо, что за сиденьями есть немного места для инструмента и там можно положить дорожную сумку и одежду.

В движении Mitsubishi Fuso Canter очень неплох. Даже при ра-



В изотерму от «Мосдизайнмаша» так просто не попасть

ботающем двигателе в салоне достаточно тихо и нет посторонних вибраций. Благодарить за это надо хорошую шумоизоляцию и тех, кто придумал установить в двигателе два уравнительных вала.

Четкостью работы коробки передач, откровенно говоря, не порадовала. За три дня общения с автомобилем я так и не научился безошибочно последовательно перебирать все шесть пе-

редач. Поэтому, трогался я либо с 3-й, потом 4-я и сразу 6-я, либо сразу с 4-й на 6-ю. Второй вариант «японцу» нравится меньше, но на порожней машине это возможно. Главное – не бояться выкручивать двигатель до отсечки на 3500 мин⁻¹ – это примерно 60 км/ч, и тогда 6-я без натяга подхватывает эстафету. Вот в таком двухскоростном режиме никаких претензий к КП уже нет.

ТЕКСТ **А. Филиппов,**
фото автора

Производитель шасси
ООО «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус»

Модель шасси
Mitsubishi Fuso CANTER FE85DH

Производитель фургона
ООО «Авто Иквипмент Плант» (Мосдизайнмаш)

Модель ЗАО-470130
Начало продаж в России 2010 г.



Придаться к качеству отделки невозможно



Не ресторан, но перекусить можно



Окошко в стенке актуально только для бортовой платформы



Средний пассажир ничем не ущемлен

На трассе фургон ведет себя устойчиво – не рыскает ни на продольных волнах, ни на поперечных. Большой выворот колес позволяет легко маневрировать в стесненных условиях города, а прекрасная обзорность – не опасаться перестроений.

Неплохо работает и горный тормоз вакуумного типа с клапаном дроссельного типа – понятное и заметное замедление. Да и управление им, выведенное на подрулевой переключатель, мне понравилось.

Стоит отметить и некоторые позиции стандартного оборудования. Если наличие отопителя кабины, обогрева зеркал, электростеклоподъемников и звукового сигнала заднего хода еще можно было предугадать, то самоблокирующийся дифференциал стал приятной неожиданностью.

На наших тестах мы часто сталкиваемся с ситуацией, когда водруженная на импортное шасси отечественная надстройка, мягко говоря, портит впечатление от автомобиля в целом. И если мы по роду своей деятельности разделяем производителей, то покупателю по большому счету все равно, кто там что поставил. Главное – как автомобиль будет

работать в целом. И чтобы избежать от вызванной таким походом незаслуженной критики, в компании «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус» приняли решение не продавать шасси. Покупатель должен определиться, какую надстройку он хочет, а ему уже предложить на выбор из круга доверенных кузовщиков. Надо признать, что этот подход не лишен смысла, хотя и не идеален.

Нам удалось посмотреть фургон мод. 470130 «Автомеханического завода» из Кудьмы и изотерму ЗАО-470130 «Мосдизайнмаша». Как вы видите на снимке, фургон попроще, но снабжен подвижной лестницей, которой можно и не пользоваться, благо грамотно расположенный противоподкатный брус позволяет обойтись и без этого полезного приспособления. А вот ладно скроенная на первый взгляд изотерма понравилась меньше. Нет, с качеством все в порядке, но попасть внутрь, не обтерев брюками грязный борт и не испачкав руки, невозможно. А тучным водителям, похоже, придется возить с собой стремянку.

Зато в остальном никаких претензий. В обоих кузовах все сделано на совесть. Замки работают четко, двери фиксируются легко и да-



Кузов от ООО «Автомеханический завод» выглядит дешевле, но имеет лестницу



Кабина поднимается вручную



же габаритные огни не похожи на одноразовые. Может, и другим производителям присмотреться к такому типу сотрудничества?

Так как одним из основных конкурентных преимуществ Mitsubishi Fuso Canter считается надежность, уделим и мы этому вопросу немного больше времени.

Гарантия на шасси составляет 3 года или 100 тыс. км, на лакокрасочное покрытие – 1 год без ограничения пробега. Первое ТО – на 5 тыс. км, следующее – на 10 тыс. км, дальше промежуток стабилизируется, и посещать сервис надо каждые 10 тыс. км. Возникает законный вопрос, а не спешат ли японцы, давая такие оптимистические обещания? Похоже, нет, не спешат.

Привод ГРМ у двигателя шестеренный, а значит, нет необходимости менять через определенный период цепь и опасаться ее обрыва. При выходе из строя датчика коленвала или распредвала на панели загорится предупреждающий сигнал, но рейс можно будет закончить и уже потом ехать на сервис. А это экономия на подменной машине, вызове эвакуатора и, конечно, экономия времени, что зачастую гораздо важнее.

Топливный фильтр оснащен подогревом, автоматически включающимся при температуре ниже -5 °С. Причем, если датчик температуры выйдет из строя, запуск будет производиться в аварийном режиме, словно за бортом минус 40. Значит, о паяльной лампе для размораживания можно будет забыть.

Задняя подвеска, позаимствованная от более тяжелого Mitsubishi Fuso Fighter, позволит не опасаться за сломанные на

Топливный фильтр с обогревом



Инструментальный ящик слишком мал



Радиатор повредить будет сложно



Хитросплетение пневмотрубок перед радиатором



«Мертвой» зоны у зеркал практически нет



Обратите внимание на аккуратную пневморазводку



КП сверху прикрыта кожухом



К ногам пассажиров персональный воздухопод



Блок реле за передним колесом



АКБ уже в грязи



Mitsubishi Fuso 4M50-7A7

наших ухабах рессоры. Главное, чтобы возможности ходовой не воспринимались как приглашение к глобальному перегрузу.

И, конечно, не надо забывать об отсутствии торчащих деталей снизу и наличии металлической защиты радиатора и двигателя.

Несколько слов об обслуживании, которое придется проводить самим владельцам, – о ЕТО. Кабина откидывается вручную, но сказать, что это тяжело, значит покривить душой. Кабина откидывается со стороны обочины. Механизм фиксации работает «как часы». Доступ к двигателю, открывающийся после подъема, не может не радовать. Щуп, основные патрубки и ремни – все на виду. Единственное, до чего не удастся дотянуться, это лампы в передней светотехнике. Их замена возможна только с ямы, или придется проявить чудеса гибкости и «по уши» измазаться, да и не факт, что результат будет достигнут.

Зато проверить уровень охлаждающей жидкости можно



Угол опрокидывания кажется большим, но зазор явно маловат – не пролезть



Техническая характеристика автомобиля Mitsubishi Fuso CANTER FE85DH 4x2
(по данным завода-изготовителя)

Полная масса, кг	7500
Снаряженная масса, кг	2670
Грузоподъемность, кг	4830
Допустимая нагрузка 1-й оси, кг	2500
Допустимая нагрузка 2-й оси, кг	5000
Двигатель	Mitsubishi Fuso 4M50-7A7 4-цил. рядный дизельный
Рабочий объем, см ³	4899
Мощность, л.с.	150 при 2700 мин ⁻¹
Крутящий момент, Н·м	471 при 1600 мин ⁻¹
Коробка передач	Механическая
Число ступеней вперед/ назад	6/ 1
Сцепление	однодисковое с гидроусилителем
Подвеска	передняя – балка двутаврового сечения с кулаками, задняя с разгруженными полуосями
Тормозная система	гидравлическая двухконтурная с АБС
Радиус поворота, м	7,3
Вместимость топливного бака, л	100

без манипуляций с кабиной – бачок расположен на левом крыле. По бокам внутри панели емкости: слева с тормозной жидкостью, а справа 3-литровый бачок омывателя. Последний для нашей грязи маловат, но в морозы «незамерзайка» останется жидкой. Поначало огорчило отсутствие подножки в бампере, но, как оказалось, она и не нужна – стекло можно протереть стоя на земле.

Из того, что действительно не понравилось, так это крепление АКБ, вернее, ее защита. Она

не выполняет ни сторожевой, ни грязезащитной функции. Водителю волей-неволей придется устанавливать самодельный ящик с замком.

Как видим, просчетов почти нет, а существующие обусловлены «родословной» автомобиля, да и те сведены к минимуму. Провода заключены в гофры, задние фонари прикрыты от грязи кожухами, АКБ емкостью 115 А·ч каждая под стать климату. Так что, полагаем, водители оценят возможность свести ежедневный

моцион к визуальному контролю и протирке светотехники. А владельцев порадует тот факт, что совокупность всех ТО на промежутке ТО-5000...ТО-100000 обойдется им в 173358 руб. (данные на ноябрь 2010 г.). И это с учетом расходных материалов и самих работ.

Точной статистики по выпущенным шасси у нас нет, но протестированный Mitsubishi Fuso Canter имел порядковый номер 33, а на площадке стояли машины с надстройками от разных производителей – от тентованных платформ до морозильников, а также шасси, ожидающие своей очереди. Развивается и сеть дилерских центров. И стоит признать проект «ФУ30 КАМАЗ Тракс Рус» состоявшимся. А это значит, что будущие владельцы Mitsubishi Fuso Canter не окажутся в роли обладателя экзотической машины, которую невозможно продать или хотя бы найти на нее запчасти. Скорее, наоборот, в их руках окажется надежное средство для зарабатывания денег.

Автомобиль на тест предоставлен компанией «Мерседес-Бенц Север»
<http://mercedes-benz-sever.ru/>
тел. (495) 633 66 00

