



Производитель: 000 «Автомеханический завод» (п. Кудьма)

Модель: мод. 470130

Производитель шасси: 000 «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус»

Модель шасси: Mitsubishi Fuso CANTER FE85DH

Начало продаж: 2010 г.

Цена: 1 417 000 руб.

ЯПОНЕЦ ЧТО ЛИ?

Что главное в автомобиле? Правильно – двигатель, поэтому с него и начнем. Mitsubishi Fuso 4M50-7AT7 соответствует стандарту Euro 3. Мотор 16-клапанный с системой Common Rail с изменяемой геометрией крыльчатки на турбокомпрессоре. Из особенностей стоит отметить, что привод ГРМ шестеренчатый. А для снижения вибраций от коленвала двигатель оснащен двумя уравнительными валами. Из приятных нюансов стоит отметить, что при выходе из строя датчика коленвала или распредвала ничего страшного не случится – на панели загорится предупреждающий сигнал, но рейс можно будет спокойно закончить и уже потом поехать на сервис. Уточняя, ТЕКУЩИЙ рейс закончить, а не тянуть время до ближайшего ТО, как любят у нас делать в погоне за сиюминутной прибылью.

Раз уж заговорил о морозах, то упомяну, что при выходе из строя датчика температуры запуск будет производиться в таком режиме, как будто за бортом –40 °С. Вот такое оно, японское сердце.

А теперь взгляните на фото ходовой, задняя подвеска не кажется странной? Оно и понятно, ведь взята она от более тяжелого Mitsubishi Fuso Fighter. Возможно, японцы и рассчитывали на увеличение срока службы, но потенциальные покупатели в России будут рассчитывать совсем на другое – вот только кто об асфальтовом покрытии задумается?

Смутило отсутствие стабилизаторов впереди и сзади. Придется верить на слово конструкторам Mitsubishi, уверяющим, что встроенные в раму ребра жесткости придают стабильности при маневрировании. Зато попробуйте найти свисающий провод или трубку. Все аккуратно прикреплено фиксаторами к внутренней части рамы. Похоже, моток изолянта и пакет с пластиковыми хомутами может

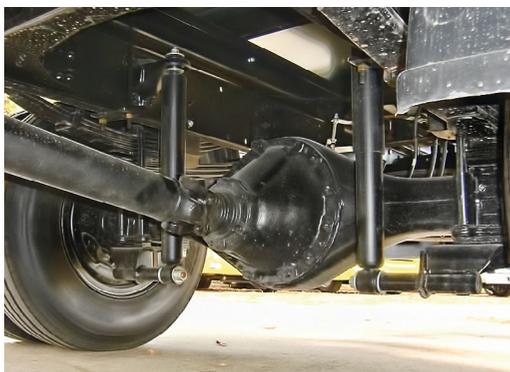
Признаки японца

Андрей Филиппов, фото автора

За Mitsubishi Fuso CANTER мы гонялись с «КомТранса-2010». Вроде и в наличии есть, и на площадках у дилеров стоит, а взять на тест-драйв нельзя. Заколдованная какая-то машина. Представители компании решили сначала обучить персонал, а потом уже давать в руки дотошных журналистов свое детище. Судя по всему, Mitsubishi Fuso пришла на наш рынок всерьез и надолго. Что ж, может, оно и к лучшему. Педантичность в мелочах – не самое худшее качество для страны, где во всем главенствует «авось»...



Впереди рессоры и никаких стабилизаторов



Задний мост – стабилизаторов тоже нет

так и остаться не распакованным никогда.

Двойное впечатление оставили АКБ. Эта парочка вроде как со всех сторон защищена пластиковым кожухом и емкость каждого – 115 А·ч, что немаловажно при наших-то морозах. Вот только снять их темной ночью – раз плюнуть. Да и крышка кожуха не очень плотно прилегает. Так что самодельный ящик вокруг них, похоже, станет неотъемлемой частью машины.

ГОЛОВА

Кабины автомобилей подобного класса чаще всего представляют собой крайности. Европейцы, например, любят устанавливать здоровенные хоромы от более крупных и соответственно дорогих моделей. Или, наоборот, крепят малюсенькую кабину, рассчитанную на работу в ней представителей Азии. И до чего же приятно было ощутить на себе, что есть еще «золотая середина», когда все сшито по размеру.

Или почти всё. Как оказалось, дверной проем широкий, но низкий и рослые водители, особенно те, кто до этого работал на Hyundai, по привычке «врубаятся» головой в верхнюю кромку. Не смертельно, но прокол налицо.

А вот конструкция самой двери порадовала. Дело в том, что и в самой створке, и в пластиковой обшивке сделаны специальные вентиляционно-сливные прорезы, исключающие скапливание влаги. И если дверной карман широковат, но мелковат, то подлокотник и кнопки управления стеклоподъемниками (базовая комплектация, между прочим) – то, что надо.



Проем широкий, но низкий



Обороты холостого хода двигателя можно регулировать



Насколько просто, настолько и удобно



Места для ног досататочно

И внутри раздолье. Мало того, что за спиной полно места, так и с боков ты не зажат. Ведь рычаг КПП на Mitsubishi Fuso CANTER превратился в удобный джойстик на приливе панели. Им и орудовать удобнее, и по кабине можно свободно перемещаться. Я считаю возможность входа–выхода через обе двери несомненным плюсом.

Чем кабина немного разочаровала, так это возможностями трансформации салона. Понятно, что сложенная спинка среднего сиденья, превратившаяся в столик, – это удобно. Но почему нельзя так же сложить спинку водительского кресла и организовать место для небольшой дремы? И «бардачков» маловато. Хотя размещение инструмента за спинками сидений мне понравилось – небольшой



Спальное ложе не получится

ящик на раме можно занять чем-то другим.

Порадовал горный тормоз. Управлением его заведует правый подрулевой переключатель. Пользоваться удобно, замедление что

надо, да и автоматическое отключение – полезная вещь.

Отдельного упоминания достойна обзорность. Большие окна позволяют не напрягаться при маневрировании во дворах, а с виду



Маловато будет...



...ма-ло-ва-то!!!



Фургон не перекрывает обзор

простые зеркала отлично отражают ситуацию по бокам и сзади. Кстати, вода с крыши или тающий снег на стекло не попадают благодаря специальному желобу вокруг ветрового стекла.

А какая тишина внутри при заведенном двигателе! По ощущениям, чуть ли не бензиновая легковушка, а никак не дизельный среднетоннажник. И с ростом оборотов ситуация не меняется. Мелочь, а приятно. Особенно если целый день крутиться и без того в шумном городе.

ХОЧЕШЬ СДЕЛАТЬ ХОРОШО...

Знаете, какая «фишка» мне понравилась больше всего? Mitsubishi Fuso CANTER не продается в виде шасси. Вообще. Только в виде автомобиля с надстройкой. Таким незатейливым способом компания борется за репутацию своих авто. Раз клиент самостоятельно не может выбрать производителя кузовов, то и шансы, что он перегрузит и тем самым «убьет» шасси или просто из-за плохой «будки» будет критиковать автомобиль в целом, сведены к нулю. Интересный подход.

А что же за фургон предлагает сама компания? На тестируемой машине стояла надстройка «Автомеханического завода» (п. Кудьма Нижегородской области) мод. 470130. В общем-то, как видно на фото, ничего сверхъестественного, но и критиковать нечего. Хотелось бы, конечно, увидеть обшивку внутри, вероятно, это можно сделать под заказ, а в остальном без замечаний.

Светотехника достаточно далека от углов, поэтому повредить ее сложно, а заметить легко. Да и проводка проведена не шалая-валяй, как это часто бывает. Разве что отведенное в центре место под номерной знак

выглядит необычно. Отмечу также, что фиксаторы распахнутых на 270° дверей, выдвижная лесенка и удобный поручень в наличии. В принципе, без лестницы вполне можно обойтись, воспользовавшись подножками на противоположном бруске, но с ней сподручнее.

Союз Mitsubishi и Автомеханического завода стоит признать состоявшимся – критически отталкивающей разницы между шасси и надстройкой я не ощутил. Кстати, гарантия на фургон 2 или 3 года, в зависимости от производителя. На фургоны AM3 гарантия 2 года или 100 тыс. км.

МОЛОТКИ, КЛЮЧИ И ГАЙКИ

Настало время узнать, что ждет счастливых обладателей японско-российского среднетоннажника в плане ремонта и просто обслуживания.

Как вы догадались, рассказов о шаманских танцах вокруг машины не будет. Кабина поднимается легким движением руки, а опускается и того проще. Не поверите, но для захлопывания дверей усилий надо приложить больше, чем на фиксацию кабины, – bravo! В поднятом положении она открывает удобный доступ к масляному щупу, заливному горловинам двигателя и радиатора, да и ко всем иным узлам тоже. А расширительный бачок



Ближайший конкурент

для охлаждающей жидкости и все разместился за левым крылом, и контролировать уровень антифриза в нем можно и не откидывая кабину. Так что проведение ЕТО не составит проблем.

Бачок с «тормозухой» по старой азиатской традиции скрыт под левой частью приборной панели. В центре блок предохранителей, а справа притаился бачок омывателя, причем его размер меня не обрадовал – 3 литра, не маловато ли для наших дорог? Несмотря на отсутствие ступенек в бампере протирать стекло удобно и с земли. К слову сказать, представители компании уверяют, что цельный бампер из прочного

полимера легко восстановить, надеюсь, случай убедиться в этом вам никогда не представится.

Простота двигателя обычно подразумевает и легкость его обслуживания. У Mitsubishi Fuso CANTER это выражается только в ремонте коленвала. Все остальное сразу идет под замену. Спорное решение в плане экономичности, и без реального сопоставления цен ремонта и замены делать какие-либо выводы проблематично.

Периодичность проведения ТО не линейна. ТО-1000 – нет. Первое серьезное обслуживание на 5000 км – следующее на 10 000 км. А вот дальше промежуток стабилизируется, и посещать сервис надо каждые 10 000 км. На рекорд периодичности, конечно, не тянет, зато ценовая составляющая вполне приемлема. Совокупная стоимость всех ТО – 178 000 руб., начиная от ТО-1000 и заканчивая ТО-100 000, рассчитанная по максимуму всех работ и расходников. И достигается это порой оригинальным путем. К примеру, воздушный фильтр изначально дороже, чем у конкурентов на пару тысяч рублей. Зато чистить его надо в три раза реже и менять только после 60 000 км, в результате к 100 000 км экономия составляет от 6000 руб. и выше.

Гарантия на шасси составляет 3 года или 100 000 км – одно из лучших предложений на рынке. На лакокрасочное покрытие – 1 год, без ограничения пробега.

ФУРГОНЧИК-САН

Так для кого же предназначен новый японский фургон? В первую очередь он рассчитан на тех, кто занимается розничной торговлей или



Чтобы увидеть «японское сердце»...



...нужно вручную поднять кабину



Подножки в бампере не предусмотрены...



...но они и не нужны



* Внутренние размеры.

** Размеры проемов в свету.

тех, кто обслуживает подобные точки. Почему? Да потому что в этом секторе, как нигде больше, ценится пунктуальность. Вам могут простить, если вы не доставили партию

чугунных чушек на склад, но вряд ли наймут в следующий раз, если в торговой точке вовремя не окажется свежего хлеба или молочных продуктов. Так что тут надежность

Mitsubishi Fuso CANTER окажется как нельзя кстати.

Да и частнику, у которого всего одна машина, не стоит обходить новинку стороной. Это когда у тебя несколько машин, которые могут заработать денег на ремонт одной из них, можно позволить себе рискнуть взять технику подешевле, поступившись ее надежностью, а вот когда кормилица одна... Как говорил Киса Воробьянинов: «Я полагаю, торг здесь неуместен...»

И конечно, не нужно забывать о традиционно высокой стоимости японской техники на вторичном рынке. Надеюсь, Mitsubishi Fuso CANTER не станет исключением и российская сборка не внесет свои коррективы в уверенное японское качество.

Автомобиль на тест предоставило ЗАО «Автомобильная компания «ИНФОПРОМ авто»



Залезать в кузов удобно

MITSUBISHI FUSO
CANTER
Теперь и в России!



СОЗДАН В ЯПОНИИ. ПРИЗНАН В ЕВРОПЕ. MITSUBISHI FUSO CANTER ТЕПЕРЬ И В РОССИИ!



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

Полная масса, кг	7500
Снаряженная масса, кг	2670
Грузоподъемность, кг	4830
Допустимая нагрузка на 1-ю/ 2-ю оси, кг	2880/ 5200
Двигатель:	Mitsubishi Fuso 4M50-7A17, дизель, I-4
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
количество ступеней вперед/ назад	6/ 1
Сцепление	Однодисковое с гидроусилителем
Подвеска	Передняя – балка двугаврового сечения с кулаками. Задняя – с разгруженными полуосями
Тормозная система	Гидравлическая, двухконтурная с ABS
Колесная формула	4x2
Минимальный радиус поворота, м	7,3
Емкость топливного бака, л	100

(495) 221-88-54
ИНФОПРОМ АВТО **Текстильщики**
Официальный дилер **Шоссе Энтузиастов**