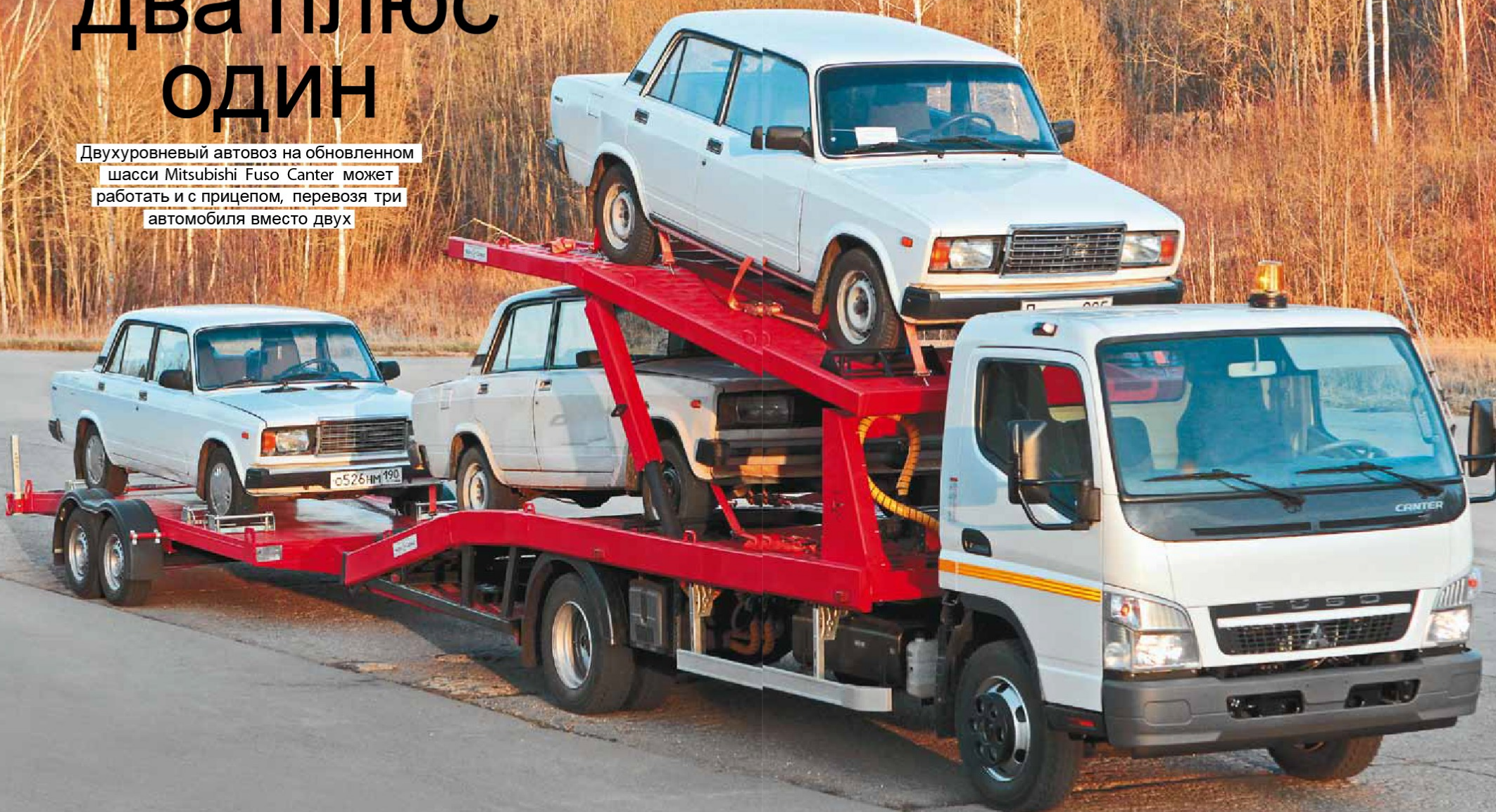


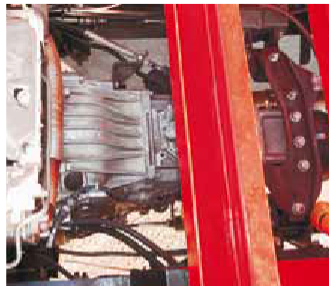
Два плюс один

Двухуровневый автовоз на обновленном шасси Mitsubishi Fuso Canter может работать и с прицепом, перевозя три автомобиля вместо двух





С 2013 года на Mitsubishi Fuso Canter ставят 180-сильные двигатели, отвечающие нормам Евро-4. Моторы работают ровно, тихо и почти без вибраций



Шасси Fuso Canter российской сборки оснащают только 6-ступенчатыми КПП



Автономный подогреватель двигателя обеспечит пуск в лютый мороз

После пуска совместного предприятия «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус» в Набережных Челнах (Татарстан) напомним, это произошло в июне 2010 года – ассортимент выпускаемой на шасси Mitsubishi Fuso Canter спецтехники постоянно расширяется. Вслед за коммунальной машиной SL-140W с надстройкой немецкой фирмы Brock («Рейс» №2-2012 г.), порталным погрузчиком-бункеровозом от испанской Cayvol («Рейс» №4-2012 г.) и крюковым погрузчиком City 6-37-5 голландской фирмы Hyvalift («Рейс» №10-2012 г.) был представлен и двухрулевой автовоз. Нижегородский завод «Чайка-Сервис» освоил такую надстройку еще в 2009 году – ее ставили на среднетоннажные шасси ГАЗ, КАМАЗ, Isuzu и др. а с осени 2012-го – и на шасси Mitsubishi Fuso Canter российской сборки.

Поводом к созданию заводом «Чайка-Сервис» компактных автовозов стали заказы автосалонов и дилерских центров, занимающихся продажей легковых автомобилей. В России, в отличие от Европы, значительно острее конкуренция между дилерами, и, понимая, что далеко не каждого клиента заманишь в расположенный за чертой города, на трассе, автосалон, многие из них

строят торговые точки посреди исторических кварталов «спальных» районов. Естественно, там нет возможности держать большой склад и отгружать на него машины прямо с магистральных автовозов-крупнотоннажников. Отсюда потребность быстро доставить пришедший по индивидуальному заказу либо просто полностью оплаченный автомобиль с загородного склада – по прямой в самый центр мегаполиса вопреки расстоянию в сотни километров. Использование для этой цели магистрального автовоза из тех, что доставляют машины, например, из морского порта или со сборочного завода, не практикуется. Даже если отцеплять прицеп ионять «одиночку» – все равно получается дорого, поскольку перевозчики-владельцы крупнотоннажников не размениваются по мелочам. С другой стороны, и дилеру не выгодно держать в хозяйстве большой автовоз вместе с четырьмя машинами чаще будет невостребован, да и без спецпропуска такой не везде пропустят. Вот почему большинство автосалонов гоняют машины своим ходом, маскируя от покупателей следы периодически случающихся аварий, а в грязную погоду – доставляют обычными эвакуаторами, например, на шасси «ГАЗели».

И лишь немногие пришли к наиболее рациональному решению – приобрести автовоз-среднетоннажник.

Первый – наверх!

Чтобы полностью использовать грузоподъемность компактного короткобазного среднетоннажника, без второго яруса не обойтись, а верхняя платформа должна быть подъемно-наклоняемой. На заводе «Чайка-Сервис» выбрали конструкцию не с винтами, а с гидроцилиндрами, в надежности которых (а если конкретнее – производства итальянской фирмы Di Natale Bertelli S.p.A.) нижегородцы убедились за несколько лет их использования на иных видах спецтехники. Гидроцилиндры, обеспечивающие плавность хода, проверены ресурсными испытаниями с коэффициентом перегрузки 1,5. Работу гидросистемы обеспечивает уста новленная на левой стороне КПП шасси коробка отбора мощности в блоке силовом насосом – этот узел поставляет итальянская фирма OMFB S.p.A. Верхняя платформа может быть зафиксирована в одном из 16-ти положений в зависимости от размеров автомобиля на нижней платформе – чем ниже центр масс, тем выше устойчивость автовоза при движении



Конструкция заднего моста типа «банджо» позволяет снимать редуктор в сборе, что вряд ли понадобится...



Рулевой механизм на Mitsubishi Fuso Canter, как правило, не требует ремонта в течение всего срока службы машины



Тормоза всех четырех колес – барабанные, привод – гидравлический



Пятилистовые рессоры спереди можно при желании усилить, добавив листы



Объема 100-литрового бака городского му автовозу более чем достаточно

в поворотах. Для фиксации верхней платформы используются быстрозъемные оцинкованные пальцы-оси. Надежность работы подвижных узлов достигается применением антифрикционных материалов, металлические оси шарниров подвергаются закалке и шлифовке.

Настилы платформ сделаны из прочного листа. Панели можно перевозить – либо просечками вверх (для лучшей фиксации автомобилей в надежности их погрузки своим ходом), либо просечками вниз (если автовоз используют в качестве эвакуатора аварийных машин с заблокированными колесами). Еще одно достоинство просечного листа – снижение массы надстройки в пользу увеличения грузоподъемности. Учитывая, что лакокрасочное покрытие платформ испытывает огромные нагрузки истиранием – по нему в буквальном смысле ездят, – просечные панели красят в несколько слоев.

Загрузка автовоза начинается с наклоном верхней платформы назад до упора в нижнюю и выдвиганием наклонных аппарелей до упора в поверхность дороги. Затем автомобиль массой до 1500 кг въезжает на верхнюю платформу. Если машина новая и холод

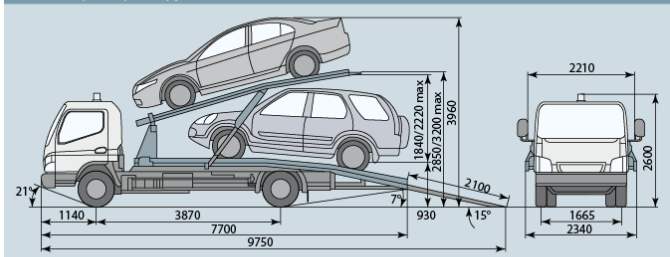
ным мотором, ее лучше не насиловать, и затащить наверх лебедкой. Последний, в сборе с гидромотором, поставляется американской фирмой Wagn. Тяга – до 4100 кг. Вторая стадия – подъем верхней платформы. Третья – заезд второй машины на нижнюю платформу. После чего можно убрать аппарели и зафиксировать груз упорами и специальными ремнями с натяжными устройствами.

Теперь можно и с прицепом

Принципиальное отличие новой модели от прошлогодней – приспособленность к работе с прицепом-автовозом производства того же завода «Чайка-Сервис». Последнее стало возможным благодаря новому шасси полной массой 8500 кг вместо снятого с производства 7,5-тонного. Грузоподъемность шасси возросла на 80%, причем разработка рамы не потребовалась – ее прочность была изначально рассчитана с запасом. Усилили подвеску и прицеп. Увеличили мощность двигателя – ее заменили более мощным 180-сильным двигателем, отвечающим нормам Евро-4, вместо «евротретьего» 150-сильного. Прибавка почти 60 Н.м крутящего момента позволила без риска перегрева мотора тянуть прицеп полной массой до 3,5 тонны.

| Технические характеристики* | |
|---|--------------------|
| Базовое шасси | Fuso FE85DG |
| Обозначение | 4784NK |
| Габаритные размеры, мм | |
| - длина | 7550 |
| - ширина | 2390 |
| - высота | 2800 |
| База автомобиля, мм | 3870 |
| Колесная формула | 4x2 |
| Снаряженная масса авто - билья, кг | 4080 |
| Полная масса автомобиля, кг | 7500 |
| - на переднюю ось | 2880 |
| - на заднюю ось | 5200 |
| Двигатель | |
| Модель (экологический класс) | 4M50-SAT5 (Евро-4) |
| Рабочий объем, л | 4,9 |
| Мощность, л. с. (об/мин) | 180 (2700) |
| Крутящий момент, Н.м (об/мин) | 530 (1600) |
| Грузоподъемность, кг | 3270 |
| - в т.ч. нижней платформы (при незагруженной верхней платформе) | 3270 |
| - верхней платформы | 1500 |
| Внутренние размеры верхней платформы, мм | |
| - длина | 4750 |
| - ширина | 1920 |
| Внутренние размеры нижней платформы, мм | |
| - длина | 4770 |
| - ширина | 2230 |
| Лебедка | гидравлическая |
| Тяговое усилие, т | 4,1 |
| Длина троса, м | 20 |
| *двухуровневый автовоз на шасси Mitsubishi Fuso Canter | |

Линейные размеры загруженного автовоза



Масса прицепа до 3,5 т допускает применение ТСУ шарового типа – 50 мм

Передаточное число главной передачи загрузки тягача-автовоза- машины уменьшили с 5,714 до 5,285. Кроме того, в соответствии возросшей нагрузкой были применены шины другой размерности – 215/75 R17,5 с индексом несущей способности 124/123 вместо прежних 16-дюймовых с индексом 121/120. Для надстройки двухуровневым автовозом используют шасси F85DG колесной базой 3870 мм.

Прицеп оснащен торсионной подвеской и автономным тормозом нака, срабатывающим при складывании телескопического дышла. Тягово-сцепное устройство (ТСУ) беззазорное шарового типа (шар диаметром 50 мм). Нагрузка, приходящаяся на каждое из четырех колес прицепа, не превышает 900 кг, поэтому они обу-ты в почти «легковые» 15-дюймовые шины – смысла применять более тяжелые от тягача (сего гораздо более дорогостоящими ступицами) нет, проще возить на прицепе свою «запаску». Конструкция прицепа дает возможность не отсоединять его при

проезжают вперед по выдвинутым аппаратам последнего. Грузоподъемность прицепа – 2400 кг, что позволяет перевозить большинство моделей легковых автомобилей, за исключением самых крупных внедорожников. Предусмотрено опционное гидравлическое подъемное устройство в передней части платформы, благодаря которому угол заезда на платформу прицепа можно уменьшить до 4 градусов – это оценят дилеры Ferrari и Lamborghini, чьи машины боятся даже «лежащих полицейских».

Обслужить шасси Mitsubishi Fuso Canter можно в одном из 58 дилерских центров «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус» по всей России. Узлы надстройки и прицепа – в авторизованных компаниях «Чайка-Сервис» СТО. Их примерно по 10-12 в большинстве федеральных округов.

Антон Уткин
Фото Александра Батыря



Тяговое усилие лебедки – 4100 кг, что больше массы любого внедорожника

МНЕНИЕ

ВИТАЛИЙ СЛЕСАРЕВ
старший механик транс-портного отдела компании «ТрансТехСервис», Казань
– Наша компания – региональный авторитейлер, представляющий 23 автомобильные марки всех сегментов: от Porsche и Jaguar до Lada и KIA. У нас 50 дилерских центров в пяти прилегающих республиках: Татарстане, Башкортостане, Удмуртии, Чувашии и Марий Эл. Двухуровневый автовоз на шасси Mitsubishi Fuso Canter приобрели в конце 2012 года – для перевозки легковых автомобилей удаленных складов между автосалонами, расположенными в разных

частях Казани. Компактный автовоз-среднетоннажник незаменим для оперативной доставки автомобилей заказчикам – он достаточно маневренный и проезжает там, где движение большегрузов запрещено. Как правило, используем оба яруса автовоза – на нижний ставим машину потяжелее, например, внедорожник, а на верхний – легковую. Можно и два легких внедорожника вроде Toyota RAV-4 или Mitsubishi ASX – главное, чтобы высота не превышала четырех метров от поверхности дороги, как требуют ПДД. Расход топлива груженой машиной по городу – примерно 30 л/100 км, по трассе – около 20 л/100 км.

За полгода эксплуатации автовоз прошел около 15 тыс. км, никаких крупных поломок и отказов не было. Из мелочей – течы жидкости из бака гидросистемы надстройки. Установленные за водом 16-дюймовые шины от «Бычка» для такой машины слабоваты – думаю, долго не прослужат. Некоторые неудобства доставляет центральное расположение лебедки, используемой при загрузке верхнего яруса, поскольку буксирная проушина на легковых автомобилях расположена не всегда по центру, а бывает приварена к лонжерону. Но мы приспосаблились. Сама лебедка работает безотказно, четырехтонн тяги хватает с запасом.



Рычаг КП – на консоли панели приборов, проход за руль – свободный