

# Старое название, новое содержание

Андрей Филиппов, фото автора

Презентация «обновлённого» Mitsubishi Fuso CANTER удалась на славу. И в кавычки слово «обновлённый» мы взяли не просто так. Ведь главный прикол был в том, что единственным элементом, не претерпевшим изменений, оказалась... кабина. А всё остальное – шасси, двигатель, коробка передач и много чего ещё – подверглось серьёзной доработке. Да что там, даже в кабине появилась новая кнопка, отвечающая за самодиагностику уровня масла в двигателе. Какое уж тут обновление – 100%-ная модернизация со всеми вытекающими последствиями.

Основное изменение в конструкции – двигатель Mitsubishi Fuso 4M50-5AT5, отвечающий экологическим нормам Euro 4 (установлена система выпуска отработавших газов, оснащённая катализатором с сажевым фильтром). Двигатель оборудован турбокомпрессором с изменяемой геометрией турбины и интеркулером, позволяющими обеспечивать оптимальный крутящий момент в диапазоне оборотов уже с 1000 об/мин, проще говоря, при работе почти на холостом ходу. Кроме того, в сравнении со 150-сильным предшественником Mitsubishi Fuso 4M50-7AT7 мощность нового мотора выросла на 20%.

Но, как оказалось, это далеко не всё. Изменено передаточное число с 1:5,714 до 1:5,285. Вместо камерных шин 225/75 R16 на дисках R16x6 установлены более распространённые в России диски R17,5x6 с бескамерными шинами 215/75 R17,5. Применены более мощные карданные валы.

А ещё на радость перевозчикам на 1000 кг выросла допустимая полная масса автомобиля и на 800 кг его грузоподъёмность. Прочная рама лестничного типа высотой 226 мм, шириной 70 мм и толщиной 6 мм, являющаяся главной составной частью нового Mitsubishi Fuso CANTER, способна выдержать габаритные и тяжёлые надстройки. В совокупности это позволило установ-

ливать фургоны внутренним объёмом до 34,5 м<sup>3</sup> (до 14 европаллет).

Из планов на будущее стоит озвучить расширение линейки с диапазона 6–8 до 6–12 т. Возможно, появятся версии со спаренной кабиной, актуальные для коммунальщиков, а также полноприводные модификации, востребованные различными энергетическими компаниями. Но это потом, а пока...

## ЧЕТЫРЕ МОДЕЛИ

Нынешняя линейка шасси состоит из четырёх моделей, различающихся колёсной базой и общей габаритной длиной: FE85DE, FE85DG, FE85DH, FE85DJ. Визуально определить, какая именно модель перед тобой, довольно сложно. Все основные внешние элементы – кабина, подвеска, топливный бак, колёса и др. – полностью идентичны. Разве что задние свесы разные: 1420, 1640, 1815 и 1950 мм соответственно. А ещё самая длинная модификация FE85DJ имеет три карданных вала вместо двух, характерных для более коротких версий. В остальном начинка модификаций одинаковая, не отличающаяся



Интерьер остался прежним



Контролировать кормовой габарит в зеркала невозможно



Рефрижератор от Автомеханического завода на шасси FE85DJ



Новый двигатель Euro 4

богатством выбора, но полностью соответствующая задачам, возлагаемым на автомобили подобного класса. Блок управления двигателем, ТНВД, форсунки и усилитель тормозной системы фирмы Bosch. Сцепление сухое, однодисковое C5W33. Главная передача Mitsubishi R035T одинарная, гипоидная с передаточным числом 5,285. Рулевой механизм тоже Mitsubishi.

Стоит отметить, что в базовую комплектацию всей линейки входит телескопическая и регулируемая по углу наклона рулевая колонка, электростеклоподъемники, электрообогрев зеркал, подогрев топливного бака и предупредительный сигнал о движении задним ходом.

А вот заявленной длинной стойки крепления зеркала я не обнаружил. Вернее, может, она и считается длинной, но у Автомеханического завода представления о размерах явно иные, и из-за ширины кузова его кормовые углы контролировать по зеркалам невозможно. Так что процесс парковки задним ходом остаётся удовольствием нежного среднего.

На презентации были представлены только два различных вида шасси: новенькое (серийный

заводской № 002) среднее FE85DG и пара длинномеров FE85DJ, выпущенных ООО «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус». Кстати, определить место сборки можно было только по табличке с VIN-кодом – качество изготовления, как и раньше, на одинаково высоком уровне.

Итак, для рефрижератора производства Авто-механического завода было выбрано максимально длинное шасси. На нём прекрасно уместился изотермический фургон из пятислойных сэндвич-панелей с утеплителем толщиной 50 мм. Обладая низким коэффициентом теплопроводности, он позволяет перевозить скоропортящийся товар, требующий соблюдения стабильного температурного режима. И хотя изготовитель надстройки отечественный, применяемые им жизненно важные комплектующие импортные.

Холодильная установка – Carrier Xarios 600, что логично, так как позиционирование Mitsubishi Fuso CANTER как качественной и надёжной машины уже предполагает брендовых поставщиков



Это не танцы с бубнами, а процесс управления гидробортом



А это тот самый «ножной» пульт управления



Привычный пульт управления тоже в наличии



Длинная база – трио карданов



Нижние точки: защита двигателя и «банка» глушителя

«аксессуаров». Рабочая температура, поддерживаемая в кузове, – от  $-20$  до  $+12$  °С.

Кормовой гидроборт тоже фирменный – BAR Cargolift 1500S4. Его грузоподъёмность – 1500 кг. Интересно, что управлять им можно как с отдельного пульта, расположенного в кормовом свесе по правому борту, так и с помощью кнопок на внутренней поверхности самого борта, используя для этих целей свои ноги.

С учётом веса надстройки в целом итоговая грузоподъёмность автомобиля оказалось не такой уж и большой – 3550 кг, или 14 паллет, но... Как выяснилось, в качестве балласта использовался стандартный 4-тонный бак с водой, залитый доверху. Если добавить к этому вес самого бака и поддона, на котором его установили, то перегруз получился приличный. Хочу сказать, что на машине это никак не сказалось. Я легко смог тронуться со II и даже с III передачи и получить вполне адекватный разгон и торможение. Даже на крутых подъёмах двигатель не требовал переходить на

## ПРЕЗЕНТАЦИИ



Автовоз производства «Чайка-Сервис» на шасси FE85DG

нижние передачи, прекрасно вытягивая «морозильник» на VI. Единственное, на мой взгляд, с такой будкой на плечах Mitsubishi Fuso CANTER стал немного валким, заставляя в поворотах притормаживать чуть больше, чем ты планировал. В остальном он остался приятным грузовичком, как и раньше.

Впрочем, основная находка нынешнего Mitsubishi Fuso CANTER – это возможность работать в составе автопоезда и одновременно перевозить 7700 кг груза. Так что наличие двух таких сцепок, причём на разных шасси, показало вполне логичным.

Автовоз в составе тягача производства «Чайка-Сервис» и прицепа «Центртранстехмаш» был, как положено, загружен легковушками. Эвакуатор с двухуровневой платформой на среднем шасси Mitsubishi Fuso CANTER позволяет перемещать два автомобиля за один рейс, а при использовании автоприцепа – три. На верхней площадке размером 4500x2210 мм можно транспортировать авто полной массой до 1800 кг. На нижней платформе (5150x2210) уже можно возить и джип массой до 4100 кг. Автовоз прекрасно подойдёт дилерским центрам по продаже легковых авто для осуществления внутренней логистики. Кстати, это оказалась самая громыхающая машинка теста,

оповещавшая о своём приближении чередой разнообразных звуков.

Ну и, конечно, полнокомплектный автопоезд от вездесущего ЦТТМ. И хотя сама по себе надстройка в виде бортовой платформы с тентом со сдвижной

крышей, шторками по бокам с задними распашными воротами тоже интересна, основной упор я всё же сделал на ходовые качества сцепки. Как-никак 12 000 кг – это гораздо больше, чем 8000 кг при неизменном двигателе и остальном «железе».

### Технические характеристики шасси автомобиля Mitsubishi Fuso CANTER FE85D

Модель	FE85DE	FE85DG	FE85DH	FE85DJ
Габаритные размеры, мм	5975x2135x2250	6655 x2135x2250	7130x2130 x2250	7565x2135x2250
Колёсная база, мм	3410	3870	4170	4470
Полная масса, кг	8500			
Полная масса автопоезда, кг	12 000			
Снаряжённая масса, кг	2755	5725	5700	2820
Грузоподъёмность, кг	5745	2775	2800	5680
Допустимая нагрузка на 1-/ 2-ю оси, кг	3100/6000			
Двигатель: рабочий объём, см <sup>3</sup> мощность, л.с. крутящий момент, Н·м	Mitsubishi Fuso 4M50-5A15, турбодизель, I-4 4899 180 при 2700 мин <sup>-1</sup> 530 при 1600 мин <sup>-1</sup>			
Коробка передач: количество ступеней вперёд/ назад	Mitsubishi M036S6, механическая 6/1			
Подвеска	Зависимая, рессорная с амортизаторами			
Тормозная система	Гидравлическая, двухконтурная с вакуумным усилителем и ABS. Тормозные механизмы барабанные			
Колёсная формула	4x2			
Минимальный радиус разворота, м	6,1	6,6	7,3	7,8
Вместимость топливного бака, л	100			



Рязанский прицеп-автовоз ЦТТМ-87151Е



Единственное авто на презентации, дополнительно оснащённое КОМ



Автопоезд «ЦТТМ» общей длиной 13 320 мм

Итог порадовал. Заметного проседания ТХ я не обнаружил. Понятно, что там, где я на одиночке трогался с III передачи, автопоезд требовал II. Естественно, что к концу подъёма приходилось переходить на V передачу и начинать торможение раньше. Но претензий к машине у меня не осталось – всё стабильно предсказуемо, а значит, безопасно и комфортно. Кстати, крены в поворотах у тентованной платформы заметно меньше, чем у рефрижератора. И это с учётом, что грузоподъёмность у тента больше, – 4800 кг при одинаковом количестве европаллет.

До 10% выросли продажи грузовиков с КМУ. Этому способствует возможности монтировать краны-манипуляторы на длиннобазные шасси с платформами 6150–6200 мм, и соответственно самостоятельно загружать, перевозить и выгружать стандартные неделимые грузы длиной 6000 мм.

С самого начала политика продаж Mitsubishi Fuso CANTER была построена на жёстком отборе установщиков надстроек. Сейчас количество придворных компаний равно десяти, благодаря чему удаётся давать гарантию на кузов от 1 до 3 лет, а на шасси – 3 года или 100 000 км. А вот на продаже голого шасси приходится менее 10%.

### МЕЖДУ ЦЕНОЙ И КАЧЕСТВОМ

История продаж различных авто, использующих в качестве носителя шасси Mitsubishi Fuso CANTER, вероятно, является одним из самых ярких показателей тенденций перехода от дешёвого ширпотреба к качественной, но дорогой технике. Ещё недавно некоторые дилеры были готовы отказать от бренда, ссылаясь на высокую стоимость шасси, малую маржу и жёсткие требования к политике продвижения. Однако рынок всё расставил по своим местам.

Вот несколько цифр, подтверждающих сказанное. Июнь 2010 г. – в Набережных Челнах собран первый автомобиль, декабрь 2010 г. – доля рынка 2%, май 2011 г. – собран 1000-й автомобиль, декабрь 2011 г. – доля рынка 15%,

январь – октябрь 2012 г. – 27,5% рынка (конкретно в октябре 2012 г. – 47% рынка). Да, имеется в виду та часть рынка, которая занята корейскими и японскими машинами, но и это уже немало. Особенно учитывая высокую популярность того же Hyundai HD как корейской, так и нашей сборки. Да и Hino 300-й серии с Isuzu серии N – серьёзные конкуренты.

В настоящее время дилерская сеть в России представлена 58 центрами: Москва – 8 шт., Екатеринбург, Ростов-на-Дону и Санкт-Петербург по 3 шт., ещё в семи крупных городах по 2 шт., а в остальных по одному центру. Все они работают по принципу 3S: продажи, сервис и запчасти под одной крышей.

Кроме того, два центра открылись в столице Белоруссии – Минске. Там рынок рассматривается как довольно перспективный, и уже подобраны два производителя надстроек, одним из которых является небезызвестный «МАЗ-Кунава». Планируется выход на рынки Украины и Казахстана.



ТСУ хоть и выглядит игрушечно, но нагрузку держит отменно



Тентованный прицеп ЦТТМ-87152Е

### Технические характеристики прицепов ЦТТМ-87151Е и ЦТТМ-87152Е

Модель	ЦТТМ-87151Е	ЦТТМ-87152Е
Полная масса, кг	3500	3500
Снаряжённая масса, кг	1150	1050
Грузоподъёмность, кг	2350	2450
Максимальная масса, приходящаяся на ТСУ, кг	120	120

Кстати, в связи с введением с 1 сентября 2012 г. утилизационного сбора компания приняла решение взять его оплату на себя, не повышая конечной стоимости автомобилей класса Euro 3 для покупателя. Грядущее же поколение Euro 4, как авто российского производства, от уплаты данного сбора будет освобождено.

Так что ждём весну, когда Mitsubishi Fuso CANTER Euro 4 появится в продаже. 

