



«ЯПОНЕЦ» ИЗ ЧЕЛНОВ

В сегменте грузовиков полной массой 7-8 т на российском рынке уже который год правят бал «азиаты». Безусловный лидер среди них – Hyundai HD78, потеснивший даже нижегородского Валдая. Солидный процент продаж удерживает Isuzu, да и другие производители не сидят сложа руки: свои интересы в этом секторе рынка есть у марок Hino, BAW, Foton, Tata. Однако быстрее других сейчас набирает обороты другой игрок, но что характерно – опять-таки азиатского происхождения. Речь идет о Mitsubishi Fuso Canter, чье производство с недавних пор налажено на СП «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус» в Набережных Челнах. С ним и познакомимся сегодня.

Николай **МАРКОВ**

Фото автора и Андрея Филиппова

Д о чего же все-таки похожи между собой среднетоннажные «азиаты». Поставьте в линейчку Hyundai HD78, Isuzu NQR75 и Mitsubishi Fuso Canter и сравните: ой как непросто избавиться от ощущения, что кабины всей тройцы нарисованы одной и той же рукой! Кажется, переставь эмблемы – и никто не заметит подмены. Тем не менее за одинаковой стилистикой кроются свои нюансы. К примеру, у обоих «японцев» нижние ступеньки кабин прикрыты дверьми, что сохранит их в чистоте в слякотную

погоду. А у Кантера меньше угол наклона ветрового стекла, благодаря чему его кабина чуть просторнее, чем у конкурентов.

Зато сколь схожи все эти машины внешне, столь разные они внутри. Выполненный в серо-синих тонах интерьер Fuso Canter имеет одно принципиальное компоновочное отличие от конкурентов: джойстик КП установлен не на моторном кожухе, а «по-мини-вэнистому» – на приливе панели приборов. Подобное решение позволяет водителю Кантера спокойно входить и выходить из кабины через пассажирскую дверь. Эта же особенность дает возможность отдох-

нуть в кабине, развалившись на сиденьях, словно на спальной полке. Правда, грузовик при этом не поставит на стояночный тормоз – иначе рукоятка «ручника» вопьется в ребра.

Занимаю место за рулем. Сразу отмечаю удачный профиль спинки кресла и наличие подлокотника в обшивке двери. Подобрать оптимальную посадку помогает регулируемая в двух плоскостях рулевая колонка. Понравился и педальный узел – его существования просто не замечаешь, что является лучшим свидетельством удобства. В оснащении машины обнаружились обогрев зеркал, горный тормоз

и электрические стеклоподъемники, входящие в базовую комплектацию, а также опционный кондиционер (доплата за него невелика – 35 тысяч рублей).

То есть грузовик-то отнюдь не «пустой», но при всем при том его интерьер в целом производит уж больно простецкое впечатление. Почему? Возможно, виной тому россыпь заглушек на панели приборов (их в три раза больше, чем кнопок!), крайне незатейливое оформление центральной консоли и отсутствие крышки у большого «бардачка» напротив правого пассажира. По нынешним меркам предусмотрено мало кармашков



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА тестового автомобиля Mitsubishi Fuso Canter FE85DH с фургоном мод. 47013А		
Колесная формула	4x2	
Кабина	3-местная, цельнометаллическая, откидная	
Кузов	изотермический фургон с задней двустворчатой дверью и холодильной установкой Zanotti	
Колесная формула	4x2 (задний привод)	
Грузоподъемность, кг	2675+3 чел.	
Снаряженная масса, кг	4600	
Полная масса, кг	7500	
Допустимые нагрузки на оси, кг	на переднюю	2880
	на заднюю	5200
Габаритные размеры, мм	7400x2300x3400	
Колесная база, мм	4170	
Колея, мм	1665 / 1660	
Дорожный просвет, мм	215	
Радиус поворота, м	7,3	
Двигатель	Mitsubishi Fuso 4M50-7AT7	
	дизельный, 4-цилиндровый, рядный, с турбонаддувом и интеркулером	
Рабочий объем, л	4,899	
Мощность, л.с. (кВт)	150 (110) при 2700 об/мин	
Степень сжатия	17,5	
Максимальный крутящий момент, Нм	471 при 1600 об/мин	
Экологический класс	Евро-3	
Электрооборудование, в	24	
Аккумуляторная батарея	6СТ115, 2 шт.	
Сцепление	С5W33	
	однодисковое, сухое, с гидроприводом	
КП	Mitsubishi M036S6	
	механическая, 6-ступенчатая, с синхронизаторами на II...VI передачах	
Передаточные числа КП	I – 5,400; II – 3,657; III – 2,368; IV – 1,465; V – 1,000; VI – 0,711; ЗХ – 5,400	
Передаточное число главной передачи	5,714	
Размер шин	7,50R16-12PR	
Максимальная скорость, км/ч	104	
Тормоза	рабочие	барабанные на всех колесах, с двухконтурным гидроприводом, усилителем и ABS
	стояночный	барабанный, на трансмиссию, с механическим приводом
	вспомогательный	моторный
Рулевой механизм	винт – шариковая гайка и рейка – сектор с гидроусилителем	
Подвеска	передняя	зависимая, рессорная, с 2 гидравлическими телескопическими амортизаторами
	задняя	то же

На тестовой машине был установлен изотермический фургон производства ООО «Автомеханический завод» (Нижегородская обл.) – достаточно аккуратное изделие без явных «косяков»



Став легендой,
продолжает трудиться

Стоимость Sprinter 210 CEI фургон

от 1 240 000 руб.*

* по прайс-листу на 01.01.2012 вкл. НДС

Автомобиль Года 2012**

** в классе «Фургон»



Mercedes-Benz

МБ-Измайлово Официальный дилер Mercedes-Benz
Москва, Горьковское шоссе, 1 км от МКАД, тел.: +7 (495) 66-00000,
www.mercedes-izmaylovo.ru

Реклама



◀ Щиток приборов Кантера я готов назвать удачным: показания с него считываются без труда, а синие шкалы несколько оживляют незамысловатый в целом интерьер

▼ Единственный кармашек для мелочей, находящийся в поле зрения водителя, расположен слева от щитка приборов. Ниже смонтирован пульт управления холодильной установкой фургона



◀ Спинка пассажирского сиденья складывается по частям, образуя столик и площадку для багажа

▶ К левой ноге водителя подходит индивидуальный воздуховод от системы отопления

▼ В панели приборов предусмотрен закрывающийся «бардачок» – правда, совсем скромный по вместимости



для разных мелочей, а те, что есть, расположены не оптимально. В частности, на панели приборов непосредственно перед водителем такой кармашек всего один. До полки и закрывающегося «бардачка» в правой части панели из-за руля не дотянуться, а чтобы на ходу найти что-то в лотках между сидений, придется на некоторое время отвлечься от дороги. При этом отсек для бумаг А4 конструкторы вообще не предусмотрели. Хорошо хоть, про пару подстаканников не забыли...

Дела с обзорностью обстоят нормально: тому способствуют большая площадь остекления, хорошая работа «дворников», практически не оставляющих слепых зон при очистке ветрового стекла, и гармоничное со-

В оснащении машины обнаружилось обогрев зеркал, горный тормоз и электрические стеклоподъемники, входящие в базовую комплектацию, а также опционный кондиционер

четание габаритной ширины кузова и длины кронштейнов наружных зеркал (передняя стенка фургона не перекрывает обзор). Вот только количество самих зеркал расстроило: ни дополнительных сферических секций, ни линзы переднего обзора нет и в помине. На этом фоне заставило улыбнуться наличие салонного зеркала заднего вида: зачем оно здесь, на фургоне? Разве что на себя любимого глядеть. Даже на бортовой машине от салонного зеркала толку мало, так что лучше бы за эти же день-

ги на заводе сделали сферическую секцию у правого зеркала или на худой конец приделали крышку на большой «бардачок»...

Ну а как себя чувствуют пассажиры Кантера? Весьма неплохо! Несмотря на то что подушка пассажирского сиденья закреплена стационарно, на удобстве посадки это не сказывается за счет большого запаса свободного места по длине. Даже средний пассажир ничего не подпирает коленками. Спинку пассажирского сиденья можно сложить (причем по частям),

организовав тем самым небольшую багажную площадку либо столик, который будет весьма полезен при заполнении документов или при необходимости перекусить в кабине. Отмечу, кстати, и некоторый запас свободного пространства позади сидений – по умолчанию там хранится набор инструмента, однако достаточно места и для размещения пары небольших сумок.

Теперь переходим к изучению матчасти. Легким движением руки откидываем кабину (запоры и фиксаторы работают безупречно)



◀ Для Кантеров российской сборки пока предлагается всего один силовой агрегат – турбодизельная «четверка» объемом 4,9 л и мощностью 150 л.с.

[1] Аккумуляторный ящик не обеспечивает защиту батареи от злоумышленников

[2] Расширительный бачок системы охлаждения выведен на улицу и закреплен на арке левого переднего колеса

[3] Воздушный фильтр смонтирован в легкодоступной зоне за кабиной на правом лонжероне рамы



[1]



[2]



[3]

Ходовая часть у челнинского «японца», похоже, спроектирована с солидным запасом прочности в расчете на плохие дороги

и получаем свободный доступ ко всем узлам двигателя. На российских Кантерах пока устанавливается один-единственный силовой агрегат: турбодизельная «четверка» серии Mitsubishi 4M50 в паре с механической 6-ступенчатой КП. При без малого 5-литровом объеме этот двигатель выдает 150 л.с., что обеспечивает машине достаточную энерговооруженность. А поскольку соответствует он лишь третьему экологическому классу, в его конструкции нет таких «лишних» узлов, как система

впрыска мочевины или система рециркуляции отработавших газов. Нет даже нейтрализатора в выпускном тракте. Водители подобную простоту, разумеется, оценят позитивно.

Сложностей с обслуживанием двигателя возникать не должно: все навесное оборудование как на ладони. Воздушный фильтр расположен позади правого переднего колеса, доступ – отличный: фильтрующий элемент можно менять хоть с закрытыми глазами. Жаль, что куда-нибудь в район колесной арки не

вывели и масляный щуп: для проверки уровня масла в двигателе приходится поднимать кабину. В то же время на улице, на тыльную сторону подкрылка левого переднего колеса, выведен расширительный бачок системы охлаждения двигателя. В результате контролировать уровень охлаждающей жидкости проще простого, но тут появляется опасность иного рода в лице хулигански настроенных «юных техников»: могут и пробочку от нечего делать отвинтить, а могут и в сам бачок чего плеснуть...

Кстати, а как дела у Кантера с вандалоустойчивостью по другим пунктам? Ага, на крышке топливного бака есть замок – значит, соларка темной ночью из бака не испарится. На инструментальном ящике есть дужки – это хорошо: сюда можно повесить навесной замок. А вот аккумуляторный ящик, притороченный к левому лонжерону рамы, никакой защиты не имеет. Отстегиваем четыре пружинных фиксатора с пластиковой крышки, отворачиваем гаечным ключом две гайки с упорной планки – и вот они, два новеньких аккумулятора: бери – не хочу.

Ходовая часть у челнинского «японца», похоже, спроектирована с солидным запасом проч-

ности в расчете на плохие дороги. Передняя ось представляет собой мощную балку, подвешенную на 5-листовых рессорах. Задняя же подвеска состоит из рессор с четырьмя основными листами и четырьмя дополнительными. Что интересно, стабилизаторы поперечной устойчивости нет и в помине. Тестовый грузовик оказался обут в шины Bridgestone с дорожным рисунком протектора. Примечательно, что машины, сходящие с конвейера в зимний период, на заводе обустраивают во всепогодную Каму, что никак не отражается на отпускной цене. Главное достоинство Bridgestone – высокая износостойкость: у ряда перевозчиков первые проданные грузовики челнинской сборки прошли уже свыше 60 тысяч километров, однако японские покрышки до сих пор в полном порядке. Кама, по словам продавцов, подобным ресурсом похвастаться не может, зато позволяет куда более уверенно передвигаться по снежно-ледяной каше. Интересно, что некоторые покупатели даже летом предпочитают брать грузовики на нижекамской резине. Однако дилеры рекомендуют поступать иначе: забирать машину на «бриджах», а более дешевую отечественную «всепогодку» в случае необходимости приобретать дополнительно.

Догревателя или предпускового подогревателя на Кантере в базовой комплектации нет, однако, по свидетельству сотрудников дилерского сервиса, проблем с холодным пуском в столичном регионе еще не было зафиксировано ни разу. Да и прогрев происходит достаточно быстро. Весьма кстати при этом оказывается «ручной газ» – рукоятка, позволяющая поднять обороты холостого хода во время прогрева в мороз.

То, что по легкости управления современные малотоннажные грузовики недалеко ушли от легковых машин, уже привычно. Но в случае с Кантером это верно лишь по рулю и педалям. Усилия на этих органах управления минимальны, реакции машины хорошо прогнозируемы. А вот к работе привода коробки передач у меня есть претензии. Крайне мал диапазон перемещения джойстика в поперечном направлении, а по-



[1]



[2]



[3]



[4]



[1] Горловина топливного бака оснащена запираемой крышкой

[2] Инструментальный ящик на раме скромного размера, зато с дужками под навесной замок

[3] Узлы ходовой части выглядят более чем основательно для машины полной массой 7,5 тонны

[4] Стояночный тормоз на Кантере – барабанного типа, воздействующий на трансмиссию

◀ Благодаря стальной силовой защите радиатор системы охлаждения двигателя не боится бездорожья

...к работе привода коробки передач у меня есть претензии. Крайне мал диапазон перемещения джойстика в поперечном направлении, а потребные для включения передач усилия выше ожидаемых

ребные для включения передач усилия выше ожидаемых. В результате поначалу я то и дело промахивался мимо нужных передач и с трудом переходил на пониженные. Понятно, что любой автомобиль в той или иной степени требует привыкания. Однако если за рулем одних машин с первых минут управления чувствуешь себя «как дома», то с другими взаимопонимания требуется искать довольно долго.

Но в остальном вопросов к машине нет – ни по эргономике, ни по ходовым качествам. Хорошее впечатление оставил щиток приборов – простой, с удобными и легко читаемыми шкалами. Поскольку тормозная система у машины гидрав-

лическая, в комбинации присутствует всего четыре прибора: спидометр, тахометр, указатели температуры двигателя и уровня топлива. Очень хорошо продуман вопрос с шумоизоляцией кабины: двигатель не досаждают ни шумами, ни вибрациями. Наконец, просто не могу не отметить работу системы отопления. Конструкторы не поскупились на дефлекторы. Загибайте пальцы: четыре дефлектора в панели приборов, плюс дефлекторы у ветрового стекла, плюс воздухопроводы возле каждой из ног водителя, плюс отдельные воздухопроводы для ног каждого из пассажиров. Одним словом, замерзнуть экипажу Кантера в средней полосе России не грозит.

Mitsubishi Fuso Canter не идеален, однако подкупает основательностью и японской родословной. Во время теста я в шутку отозвался о нем – «простой, как ЗИЛ-130». Но ведь «сто тридцатый» для своих лет был отличной машиной! Изменились времена, изменились требования к технике, изменилась и сама техника. Но никуда не делась потребность в простых и надежных грузовиках. На роль одного из них сегодня и претендует Canter – этакий «ЗИЛ-130 сегодняшнего дня». ■

Редакция благодарит за предоставленный автомобиль официального дилера Mitsubishi Fuso ЗАО АК «ИНФОПРОМ авто»