

FUSO CANTER: ВРЕМЯ TF

Впервые Fuso Canter нового поколения дебютировал на российском рынке в 2017 году на выставке «COMTRANS», а его сборка на заводе ДК РУС в Набережных Челнах стартовала в июне нынешнего. Этому предшествовали масштабные пробеговые испытания, в ходе которых подопытные Canter TF преодолели 350 тысяч км, в том числе и в суровых окрестностях Сургута и Владивостока. Техника подтвердила свой высокий уровень, хотя по их результатам в спецификацию были внесены некоторые изменения. Среди них установка АКБ увеличенной емкости и генератора повышенной мощности, доработаны обогрев и теплоизоляция системы вентиляции картерных газов; произведена замена вязкостной муфты включения вентилятора на электрическую. Иными словами, пакет для тяжелых дорожно-климатических условий из списка опций был перенесен в базовую комплектацию.

Александр СОЛНЦЕВ, Алексей САМОЙЛОВ/Фото авторов и компании-производителя



ОБЩИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ ОТ ЧЕЛНИНСКОЙ НОВИНКИ

Конечно, для России поколение TF новое, поскольку сменило предыдущее — TD, однако справедливости ради скажем, что в Японии Canter восьмого поколения выпускается уже без малого 10 лет. Кстати, сборочные комплекты в Челны приходят из Японии, и срок доставки составляет порядка 55 дней. Впрочем, это юридиче-

ские нюансы логистического процесса: в 2006 году один из авторов приобретал в Москве Mitsubishi Lancer STW, срок поставки которого по договору был 60 дней, реальный составил менее трех недель. Все дело в том, что и здесь подразумевается морская контейнерная поставка, а там бывают шторма и туманы. Казалось бы, более оправданной с точки зрения логистики была бы поставка с португальского завода в Трамагале. Однако мощности тамошнего завода загружены практически полностью, а для организации еще и поставок в Россию могут потребоваться весьма серьезные инвестиции в увеличение производственных мощностей. Но российский рынок слишком непредсказуем для «долгоиграющих» инвестиций: санкции и эмбарго вводятся буквально «на раз», в том числе и по надуманному поводу...

Вернемся к технике. Машина уже «в базе» оснащена стабилизаторами по-

перечной устойчивости на обеих осях, «противотуманками», кондиционером и ESP. Она агрегируется 3-литровым двигателем экологического класса Евро-5, разработанным совместно с FPT (FIAT Powertrain Technologies). Такие же моторы устанавливались на FIAT Ducato и IVECO Daily. Представители производителя уверяют, что он на 15% экономичнее своего предшественника, что логично, так как его объем по сравнению с используемым на предыдущей серии уменьшился.

Общие технические данные грузовиков приведены в таблице. Добавим, что более мощный мотор устанавливается на грузовик полной массой 8,5 тонны. При этом если на 150-сильной версии для обеспечения экологических требований Евро-5 используется система рециркуляции отработавших газов (EGR) с сажевым фильтром (DPF), то на более мощной — технология селективной ката-





Шасси Fuso Canter TF. По качеству сборки и окраски претензий нет. Разве что легкое удивление вызвало наличие следов коррозии на некоторых второстепенных крепежных элементах рамы. И отчасти — логотип на декоративной решетке радиатора. Ибо вместо «Трех Бриллиантов» Mitsubishi теперь в центре «композиции» стилизованная буква Л (на кириллице). Проблема в том, что она, мягко говоря, напоминает логотип *дуже відомого автобусного заводу з братської республіки времен СССР*

→ Бампер составной и внушает уважение, причем средняя часть стальная. Противотуманки «в базе» — это хорошо, хотя для города были бы полезней так называемые «адаптивные» (напомним, у них световой пучок синхронизируется с положением рулевого колеса)



НЕКОТОРЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ FUSO CANTER TF (EURO-5) (по данным производителя)

Колесная база (обозначение: длина в мм)	E: 3400; G: 3850; H: 4300; K: 4750
Диаметр разворота, м	E: до 12,2; ...; K: 16,6
Снаряженная масса (тах), т	2610 (база «К»); мотор 175 л.с.)
Разрешенная полная масса, т	7,5 или 8,55
Грузоподъемность, т	до 4,985 (п.м. 7,5) и до 6,010 (п.м. 8,5)
Двигатель – объем, л	2,998
– мощность (момент), л.с. (Н·м)	150 (370) для 7,5 т; 175 (430) для 8,55 т
Коробка передач	механическая, 5 ст.
– передаточные числа	5,494–3,193–1,689–1,000–0,723 (R 5,494)
Главная передача, передаточное число	4,875
Тормозные механизмы (спереди – сзади)	диск – барабан
Вспомогательный тормоз: мощность, кВт	50
Подвеска	рессорная с амортизаторами, два стабилизатора
Размер шин	215/75R17.5
Вместимость топливного бака, л	100
Аккумуляторы	12 В, 2x100 А·ч
Число мест в кабине	3
Межсервисный интервал, км	20 000
Гарантия (лет или тыс. км)	3 или 200



МОЩЬ. ИНТЕЛЛЕКТ. КОМФОРТ

- Экономичный двигатель CUMMINS 242 л.с.
- Гипоидный мост DAIMLER на пневмоподвеске
- Вместимость фургона до 16 европаллет



KAMAZ-5325

ЛИЗИНГ ДЛЯ МАЛОГО БИЗНЕСА

ОТ ПЛАНА ДО РЕАЛИЗАЦИИ -
ОДИН ШАГ

Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru



На длиннобазное шасси можно установить кузов объемом до 45 м³

литической нейтрализации (DPF+SCR) с реагентом AdBlue, следствие иных настроек системы подачи топлива ради увеличения мощностных и тяговых характеристик. Разумеется, реагент — это дополнительные эксплуатационные затраты (хотя вообще-то его расход не более 5% от расхода топлива). Однако SCR-двигатели за счет более высокой температуры цикла и более полного сгорания имеют меньший удельный расход (в г-кВт/ч) и менее требовательны к содержанию серы в топливе. А ее повышенное содержание является известной особенностью российской солярки.

В тандеме с двигателем работает 5-ступенчатая МКП, в ходе тест-драйва произведшая неоднозначное впечатление на участников, но об этом ниже. Предварительно можно отметить и еще одну особенность управления. Моторный тормоз (и довольно эффективный) включается движением правого подрулевого переключателя не «сверху вниз» (как на любом «европейце»), а «снизу вверх». Единственная напрашивающаяся аналогия такого решения — это управление стеклоочистителем: там тоже, чтобы достичь максимальной скорости (и эффективности), рычаг надо двигать

«снизу вверх». Но это очень странная параллель, согласитесь...

Еще несколько цифр. 45 кубических метров может достигать объем кузова при установке на шасси с базой в 4750 мм (два Canter'a — примерно одна «фура»). Цены. Производитель по понятным причинам озвучивает только стоимость шасси: от 2 700 000 рублей для шасси автомобиля полной массой 7,5 т, у более тяжелой версии — от 2 800 000 руб. Известно, что Fuso относится к дорогим машинам, но лишь по стоимости приобретения, и сама по себе эта цифра вообще ни о чем. Для полноценного сравнения сюда надо приплюсовать надстройку и эксплуатационные затраты, а потом вычестить цену на вторичном рынке. По последнему пункту буквально первая Google-ссылка (площадка в Санкт-Петербурге): 1998 год — 390 тысяч руб.; 2010-й — 1,3 млн.; 2013 года — 1,5 млн.; 2018 год, «тент», 500 км пробега — 2,84 млн. руб. и так далее... Любого конкурента выберите сами, правда, боюсь, что после продажи некоторых (особенно после 8-10+ лет эксплуатации) максимум, что мы себе сможем позволить, это еще одну запаску на новенький Fuso TF и «бюджетную» шоколадку обожаемой супруге на дачу.

СТОП-КАДР

Доля рынка FUSO в 2017 году составила 15,9%.
Продажи за 7 месяцев 2018 года составили 700ед.



Кризис в России наглядно и на примере единственной марки грузовиков. Таблица показывает объемы выпуска и сбыта завода в Naberezhnye Chelny начиная с июля 2012 года, так что 2183 ед. — это примерно за шесть месяцев... Разница между производством и продажами, по всей видимости, это «склад» (на фото дилерский Камавтокомплект, Naberezhnye Chelny, осень 2015 года)...

ТРАССА ДЛЯ ТЕСТА

Презентация имела место на Дмитровском полигоне НАМИ: частично загруженные машины; «змейка» на спуске; затяжной подъем, где предварительный разгон не получился; парковка задним ходом... Присутствовали квалифицированные инструкторы ДК РУС, в том числе и сам Михаил Иванович Шилкин. В предварительной программе упоминались даже некие пункты из программы обучения предусмотрительному вождению... Но впечатления сильно подпортила коробка передач. Вообще-то передаточные числа в ней подобраны оптимально, и даже на дорогах с переменным профилем, с учетом теоретических и практических навыков, полученных ранее, они легко позволяют удерживать мотор в режиме оптимальных оборотов. Но вот



↑ Привод вентилятора теперь электрический вместо вязкостной муфты

← Кожух воздушного фильтра с индикатором загрязнения. Заменить фильтр можно снизу, откинув защелку



Развитая система зеркал заднего обзора существенно упрощает маневрирование задним ходом. Это особенно важно, учитывая, что Canter TF типичный дистрибуторский грузовик

ИЗ АРХИВА

РОДОСЛОВНАЯ

Первое упоминание Fuso (кстати, так еще именовался линкор императорского флота 1915 года постройки, потопленный американской эскадрой в 1944-м) как торговой марки относится к компании «Mitsubishi Heavy Industries» с собственным автомобилестроительным подразделением. Оно впервые (и как имя собственное) было использовано при выводе на рынок автобусов моделей В-46 и ВD-43/-46 соответственно 1932 и 1934 годов постройки, причем буква D подразумевала наличие дизельного двигателя с непосредственным впрыском (примерно 1931 года создания).

Появление бренда Canter относится к 1963 году, и, если верить Энциклопедии грузовых автомобилей издательства «За рулем», одноименная модель родилась не с чистого листа. Его прародителями в модельной линейке коммерческих автомобилей Mitsubishi Fuso были капотные грузовики серии Jupiter грузоподъемностью 2,5-3,5 т, выпускавшиеся с 1959 года. Именно на их основе и спроектировали модель с кабиной над двигателем T720, получившую имя Canter, что в переводе означает средний галоп, вид бега лошади, которым она может двигаться продолжительное время. На настоящий момент род Canter'ов насчитывает восемь поколений, а общий выпуск грузовиков под этим названием превышает четыре миллиона экземпляров.

Родоначальник семейства образца 1963 года



Представитель текущего поколения



МОЩЬ. ИНТЕЛЛЕКТ. КОМФОРТ

- Мощный 401-сильный двигатель DAIMLER
- Высокая грузоподъемность - 25,4 т
- Самосвальная платформа 16 куб.м. с обогревом



КАМАЗ-6580

ЛИЗИНГ ДЛЯ СРЕДНЕГО БИЗНЕСА
ОТ ПЛАНА ДО РЕАЛИЗАЦИИ -
ОДИН ШАГ

Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru



← Задняя подвеска. Кстати, стабилизаторы поперечной устойчивости теперь есть спереди и сзади. А вот фурторки пока остаются...

→ Отсек аккумуляторов. Машины такого типа нередко покупают частные владельцы, и те ночуют во дворе около дома. Посему просьба: на модели следующего поколения предусмотреть возможность установки замка (хотя бы висячего) на АКБ



к механизму переключения были и остались вопросы. Ибо давненько один из авторов так не вставал на подъеме после нескольких попыток переключиться на пониженную передачу (кстати, водительский стаж 34 года)...

ТЕСТ ГЛАЗАМИ ВОДИТЕЛЯ

Тем не менее можно утверждать, что FUSO Canter TF очень интересная машинка. Внешний осмотр вызывает только положительные эмоции из-за продуманности конструкции и качества исполнения. По стилистике и качеству сборки претензий нет. Разве что легкое удивление вызвало наличие на одном из шасси следов коррозии на некоторых крепежных элементах рамы. Позже выяснилось, что это машина с испытаний, после прохождения «соляной ванны»... Во всяком случае, на тесте было еще четыре фургона, и там «под брюхом» такого нет.

Интерьер кабины производит самое благоприятное впечатление, как стилистически, так и по качеству исполнения элементов отделки. В принципе, достаточно и мест для хранения документов

и личных вещей водителя. Осторожно скажем: кроме объемных... Хотя понятно, что это все-таки не магистральный грузовик и «жить в кабине» не предполагается по определению.

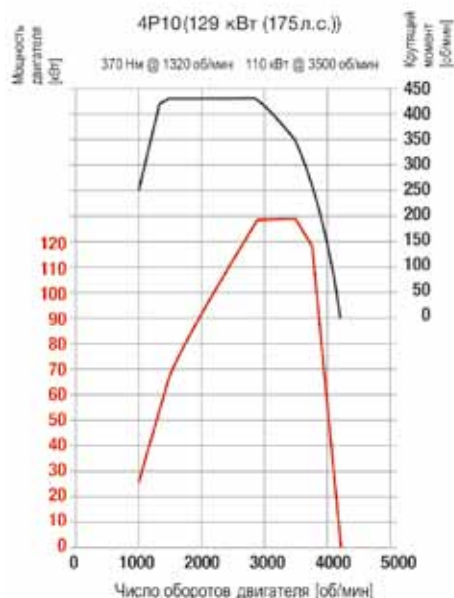
Далее. Модная ныне тема — ЭРА ГЛОНАСС. Значимость этого решения, без сомнения, способного снизить смертность на дорогах, сомнений не вызывает. Но практическая реализация... Даже сама кнопка в отдельно взятом кокпите коммерческого автомобиля... Буквально в прошлом номере журнала мы ругали ее дизайн: на приборной панели великолепно немецкого междугородного автобуса она смотрится, простите, как седло на корове. На Canter TF эта проблема отчасти решена. Во всяком случае, для водителя. У него кнопка SOS расположена в специальном приливе на пластиковой обшивке передней стойки. И это вполне продуманное дизайнерское решение. Причем сохранена доступность и легкость обнаружения в любых ситуациях. Но вот вторая (по закону их должно быть две)! Увы, она расположена буквально на уровне и напротив колен сопровождающего/экспедитора. Иными словами, водителю

каждый раз придется объяснять второму человеку в кабине (простите мой «французский»): «Не трожь и не ерзай: надавишь, кады уьемся»? Понимаю, что претензии не к производителю техники, а к законодателю. Но тогда закон и техусловия по установке надо менять!

Разумеется, это «случайная» информация, не имеющая отношения к мероприятию, но зафиксированы случаи, когда ЭРА срабатывала, если для работ по двигателю просто включить зажигание, а потом быстро откинуть кабину... Но ведь это не опрокидывание, не правда ли? Ибо датчик скорости в системе более высокого уровня в этом случае выдает «скорость 0 км/ч», а значит, должен быть проигнорирован сигнал тревоги с гравитационного. Альтернативные решения, даже на уровне вроде простеньких GPS-треккеров, устанавливаемых в диагностический разъем CAN-шины, на рынке есть, но... высокую политику мы не обсуждаем. И, кстати, а кто-нибудь может представить себе «кувырок через голову» седельного тягача, причем предварительно автопоезд был зафиксирован стоячным тормозом?



Моторный отсек и внешняя характеристика 175-сильного двигателя



РОССИЙСКАЯ СТЕЗЯ

Fuso Canter – машина в России известная, во многом благодаря многочисленной популяции праворульных машин из Японии, сосредоточенных в основном за Уральским хребтом. В свое время их парк насчитывал десятки тысяч. Официальная же сборка японского среднетоннажника, а это была еще модель TD в исполнении Евро-3, стартовала в 2010 году на заводе ООО «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус», расположенном на площадке Камского индустриального парка «Мастер» в Набережных Челнах, совместном предприятии Mitsubishi Fuso Trucks & Bus Corporation и КАМАЗа (в июне 2016-го ООО «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус» и ООО «Мерседес Бенц Тракс Восток» в целях снижения производственных и управленческих издержек объединились в ООО «ДК РУС», что логично, так как оба предприятия расположены на одной производственной площадке в Татарстане). В мае 2011-го там собрали уже тысячный грузовик. В 2013-м на конвейер встала версия TD с мотором уровня Евро-4.

По данным ДК РУС, в конце июня тираж Canter'a челнинской сборки достиг 9273 автомобилей. Стало быть, можно предположить, что сегодня он вплотную приблизился к десяти тысячной отметке. Рыночная доля марки среди японско-корейских брендов (Fuso, Hino, Hyundai, Isuzu) в сегменте 3,5-16 тонн с 2013-го и по 2017 год была достаточно стабильна и плавно увеличилась с 13,3% до 15,9% (в 2012-м до кризиса и санкций было 18,6%). Что касается планов реализации фузовского бестселлера в нынешнем году, то здесь фигурируют 1300 ед., что на 35% превышает результат 2017-го (1000 ед.). При том что за семь месяцев своих покупателей нашли уже 700 автомобилей серии TD. По прогнозам компании, в текущем году доля Fuso в сегменте японо-корейских брендов грузовиков полной массой 3,5-16 т сохранится на уровне 2017-го и составит 15,9%. На наш взгляд, единственная проблема в том, что с апреля месяца продажи у всех пошли вниз, а с конца августа курс рубля начал неуклонно снижаться...

На данный момент сервисная сеть Fuso в РФ насчитывает 42 дилера, плюс еще два находятся в РБ. В том числе 29 из них работают по схеме 3S (sales, service, spare parts – продажи автомобилей, запасных частей, сервисное обслуживание), а 15 – 2S (продажи запчастей и сервис). До конца 2018-го планируется открытие еще одного дилерского центра. Таким образом, количество партнеров Fuso в дилерской сети ДК РУС вырастет до 45.



Обратите внимание, что на передке машин серии TD, производство которых первыми освоили на заводе в Челнах, еще присутствуют родовые признаки Mitsubishi в виде изображения трех бриллиантов. У машин нынешнего поколения, кроме надписи FUSO, более ничего нет. Давно известно — не любят швабы, которым без малого процентов на девяносто принадлежит Mitsubishi Fuso Trucks & Bus Corporation, упоминать японскую компанию...

Топливный бак и бак для AdBlue. Впечатляет антивандалная защита последнего, ибо он обычно пластиковый...



ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

ДВИГАТЕЛЬ CUMMINS

- Мощный двигатель 390 л.с.
- Крутящий момент 1682 Н·м



KAMAZ-6520 с двигателем Cummins ISL

ПРОГРАММА
«ЛИЗИНГ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ»
ИСКУССТВО ЛИЗИНГА

Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru



Интерьер кабины и панель приборов. Все продумано, выполнено качественно и подходит для ежедневной работы. Несколько слов об ЭРА-ГЛОНАСС. Кнопка водителя расположена на левой передней стойке под поручнем. Но вторая – прямо на уровне колен пассажира/грузчика/экспедитора. На фото она несколько ниже правого вещевого ящика...

Эргономика и управляемость. По первому пункту замечаний нет. Удобное сиденье, его регулировок достаточно, продуманная система зеркал заднего обзора, все кнопки на своем месте. Единственный штрих: рулевое колесо регулируется как по высоте подъема, так и по углу наклона. Перед началом движения показалось, что ход по высоте недостаточен. Но буквально через 100-500 метров маршрута понял, что ошибаюсь: оптимальная настройка, хотя и в конце хода регулировки (рост водителя 173 см).

В движении машина отличается великолепной разгонной и тормозной дина-

микой. Хотя замедлителя (ретардера/интардера) здесь нет, а моторный тормоз требует определенных навыков при использовании. Рулевое управление изумительное по отзывчивости и четкости при выполнении маневров. Маршрут предполагал «змейку» на уклоне и параллельную парковку задним ходом. Все получилось четко, ни один конус не пострадал, хотя пользовался «запрещенным» приемом (инструкторы в Германии меня за это неоднократно ругали): только одна рука – левая, ладонь раскрыта, локтевой сустав не сгибаем, а руль удерживаем подушечкой ладони, расположенной ниже мизинца...

Но вот механическая коробка... Не уверен, что это проблема самой машины, поэтому давайте спишем ее на недостатки предпродажной подготовки. Обычно мы не даем рекомендаций, но на всякий случай в практической эксплуатации, видимо, стоит каждого нового водителя отправлять в короткий кольцевой рейс вместе с более опытным... Думается, неплановый расход солярки (даже если они таким образом лишь за сигаретами съезжают в самый дальний ларек) будет несопоставим с затратами на ремонт сцепления и МКП.

Завершим неофициальной информацией. В кулуарах пресс-конференции один из авторов обсуждал возможность установки на машину автоматической коробки передач. Причем «нормальной», с гидротрансформатором. Дело в том, что в арсенале японского среднетоннажника (во всяком случае, для европейских версий) с некоторых пор имеется шестиступенчатая автоматизированная КП Duonic. Наличие в её конструкции двух сцеплений мокрого типа позволяет переключать передачи фактически без разрыва потока мощности.

Оказалось, специалисты ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС занимались этой темой, причем были построены даже некие опытные образцы. Конкретных сроков появления Fuso Canter TF с АКП пока никто не называет, но было упомянуто, что тема использования «автоматов» на развозном грузовике интересна крупным корпоративным покупателям. Хотя она и повысит стоимость приобретения, но позволит снизить эксплуатационные расходы, поскольку в том же ритейле есть серьезные проблемы с квалификацией водителей...

P.S. В ДК РУС не исключают, что со временем модельный ряд Fuso на российском рынке может быть расширен (что уже давно практикуют все его азиатские конкуренты) за счет машин в сегменте полной массы 3,5 т и 10-12 т. ■



Trakson - Легкая. Мощная. Интеллектуальная.

Первая в мире модульная концепция коробок передач ZF-Trakson позволяет грузовым автомобилям эффективно двигаться в будущее уже сегодня. С компактной и надежной конструкцией, а также максимальным КПД в своем классе Trakson задаёт новый стандарт экономической эффективности. Trakson передает мощность двигателя практически без потерь, а PreVision GPS и программное обеспечение помогают экономить топливо. Легкая конструкция коробки передач повышает эффективность. Коробка передач Trakson предназначена для решения самых разных задач – от дальних перевозок до работы на строительных площадках. ZF-Trakson. Легкая. Мощная. Интеллектуальная. zf.com/TraXon



РЕКЛАМА

see. think. act.

