



Голдтаймер

Федор ЛАПШИН
Фото автора

Gold — «золото», oldtimer — «старый автомобиль». Значит, goldtimer — «золотой ветеран»: так было написано на фургоне демонстрационного грузовика Mitsubishi Fuso Canter, за рулем которого я проехал от Набережных Челнов до Казани. Дело в том, что недавно Canter отпраздновал 50-летие, а сейчас Mitsubishi выпускает восьмое поколение этих грузовиков. Но у нас, в Набережных Челнах, собирают предыдущую серию (в Японии и Европе ее делали в 2002—2010 годах). Что это — «олдтаймер» или «голкипер», способный забить гол в ворота конкурентов?

Везет мне на небольшие японские грузовики российской сборки! Не успел рассказать про Isuzu, сделанный в Ульяновске (AP №15—16, 2014), как пришло приглашение в Набережные Челны, на совместное предприятие Фузо КАМАЗ Тракс Рус, где собирают грузовики Mitsubishi Fuso Canter. И если грузовые Isuzu делают на УАЗе, то Canter — хоть и не на самом КАМАЗе, но рядом с ним, в здоровенном корпусе Камского индустриального парка КИП-Мастер, который арендуют разные фирмы.

При чем тут КАМАЗ? Все просто: «грузовая» марка Mitsubishi Fuso принадлежит концерну Daimler, а тот владеет камазовскими акциями. Поэтому еще в 2009 году в Челнах были основаны два совместных предприятия по сборке грузовиков — тяжелых Mercedes и среднетоннажных Mitsubishi.

Считается, что до этого Canter в России официально не продавался, а между тем в 1999 году этими грузовичками начала было торговать компания Volvo Trucks! Тогда японцы подписали договор со шведами о продвижении своей продукции в Европе, вольвовцы обещали обслуживать Mitsubishi на своих станциях сервиса, даже завезли к нам партию Кантеров... Но тут дружба распалась, проект был свернут, а японцы через несколько лет нашли нового покровителя в лице концерна Daimler.

Выпуск челнинских Mitsubishi начался 17 мая 2010 года, и над ними подшучивали: мол, совместную продукцию КАМАЗа и Фузо надо назвать «Камфуз». Но грузовички удачно вписались в не очень большой сегмент корейско-японских среднетоннажников, который, по словам представителей СП, поделен так: около 40% россий-

ского рынка занимает Hyundai, оставшиеся 60% делят между собой Isuzu, Mitsubishi и Hino. «Китайцы» дешевле и хуже по качеству, «европейцы» (например, MAN TGL) дороже примерно на треть. Кстати, новый генеральный директор СП Николай Заходякин до этого семь лет работал как раз на МАНе. Он-то знает, какими должны быть «правильные» грузовики!

Как делают Canter

Челнинское производство Mitsubishi переживает нелегкие времена: если в 2012 году было сделано больше двух тысяч экземпляров, то прошлогодняя «битва за цены» с японской стороной привела к сокращению выпуска до 1400 машин, а за первую половину нынешнего (привет, кризис!) собрано около 600 экземпляров. При мне

в цеху висел листок с планом выпуска на август: 106 автомобилей.

«А где сборщики?» — удивился я, попав в цех. Оказалось — обеденный перерыв. Но и после него планы сфотографировать бурный рабочий процесс провалились: лишь несколько человек занимались шасси, один — кабиной, а остальные травили байки у конца сборочной линии. Дневной план — всего пять экземпляров, и он уже выполнен!

Тем более что Canter, по словам заводчан, простой при сборке: сама сборка крупноузловая (к примеру, рама приходит в готовом виде, только без номера), а модельный ряд более чем скромный: четыре исполнения, которые различаются лишь длиной рамы.

Машинокомплекты плывут морем из Японии в Санкт-Петербург (это длится



Плакат в корпусе КИП-Мастера: «Направо пойдешь — Мерседесы найдешь. А налево пойдешь — Mitsubishi найдешь!»

Кстати...

У самого КАМАЗа нет модели, аналогичной Кантеру: полная масса наиболее компактного «камазенка» — около 12 т, а челнинского Кантера — 8,5 т. Но мы раздобыли «по секретным каналам» копию письма генерального директора КАМАЗа Сергея Коггина от 2012 года, адресованного президенту китайской компании Foton. Вот выдержка из письма: «КАМАЗ разрабатывает грузовики полной массой 8—10 т, и мы бы хотели использовать кабины от грузовиков Foton Auman и (или) Foton Aumark. Планируемый объем закупок — 6500 кабин в год, начало производства запланировано на 2015 год». Но пока о «камазятках» с китайскими кабинами не слышно...



60 дней, с перевалками в ЮАР и немецком Бремерхафене), затем их в контейнерах везут по трассе в Набережные Челны. «Такая доставка получается дешевле на 25—30% и гораздо быстрее, нежели Российскими железными дорогами с Дальнего Востока!» — вздыхают представители СП.

Конечно, дальняя дорога дает о себе знать: мне показали кабину, помятуя при транспортировке. Хоть плачь, хоть смейся: затем я пошел смотреть, как разгружается фура-контейнеровоз, и погрузчик уронил на пандус один из ящиков.

Бывают и «косяки» сборщиков: чаще всего местный ОТК выявляет «течь тор-

мозной жидкости», «вредный контакт тормозных трубок», «незафиксированный жгут», «незатянутый болт подкрылка» и «незатянутый хомут глушителя».

Поначалу были проблемы и с поставщиками, хотя сторонних и локализованных компонентов в конструкции немного. Российский антифриз оказался такого качества, что японцам пришлось делать систему охлаждения более устойчивой к коррозии! А вот наши аккумуляторы Исток оказались лучше «фирменных» Bosch, которые почему-то приходили просроченными. Сейчас СП получает из России упомянутые аккумуляторы, антифриз (уже «правиль-



Рамы приходят готовыми: остается набить номера Склад в цеху рассчитан на 180 кабин



А почему в разгар рабочего дня сборщики травят байки? Потому что дневной план уже выполнен! Кстати, сборщикам не помешала бы единая униформа



1963 год, первое поколение: Canter был двухтонным и с 68-сильным дизелем



1968 год, второе поколение: машину обновили и сделали мощнее



1973 год, третье поколение: модель вновь модернизировали



1978 год, четвертое поколение: кабина стала шире, грузоподъемность выросла до 3 т

ный», по японской технологии) и моторное масло (Обнинскоргсинтез, 10W30), из Германии — шины Michelin, из Турции — колеса.

При мне на сборочной линии последним стояло шасси с порядковым номером 006233 — столько машин сделано всего. Мне же для поездки подготовили выставочно-демонстрационный экземпляр, выпущенный летом 2013 года — с самой длинной базой, изотермическим фургоном Автомеханического завода под Нижним Новгородом и холодильной установкой Carrier. Топ-версия!

Немного о конструкции

Конечно, Canter — явный «азиат»: у него, как и у Isuzu, блок реле расположен снаружи, за кабиной, аккумуляторы закрыты только сверху. Более того, у экземпляра, который я водил, крышка аккумуляторов лежала в кабине: уже не держится. Фильтр-водоотделитель по другую сторону рамы неудобен в обращении и у него нет прозрачного сектора. Дорожный просвет типично «городской»: в самом низком месте, под креплением



Кнопки стеклоподъемника на двери — друг за другом. Попробуй разберись!



Втроем здесь не тесно: габаритная ширина кабины — почти два метра



Бумаги, увы, класть некуда — только в карман на водительском сиденье



Консоль с джойстиком КПП удачно скомпонована



Интерьер хоть и недорогой, но оставляет ощущение качественного





1985 год, пятое поколение: модель получила новую кабину и турбодизель



1993 год, шестое поколение: кабина стала обтекаемой



2002 год, седьмое поколение: Canter TD получил джойстик КПП вместо рычага



2010 год, восьмое поколение: Canter TX может оснащаться коробкой-роботом и гибридным приводом



Передачи «перевернуты» и включаются неидеально. Эх, японцы!

задних амортизаторов и под задним мостом — 20 см.

Но, похоже, конструкция в целом грамотнее, чем у тех же Isuzu. Блок реле закрывается удобнее, за фильтром-водоотделителем — щиток, «отсекающий» грязь из-под колес. Рычаг подъема кабины расположен не слева, как у Isuzu, а справа: это забота о безопасности, чтобы водитель откидывал кабину со стороны обочины, а не дороги.

И в самой кабине — смесь «азиатскости» с добротностью. Бумаги класть практически некуда — разве что в карман на спинке водительского сиденья. Стеклоподъемники электрические, однако кнопки на двери расположены не рядом, а одна за другой, и поначалу я все время путал их. Отстегнутый ремень водительского сиденья уже не втягивается, хо-

тя машина прошла чуть больше 5000 км. Позабавило зеркало заднего вида под потолком: в него я видел только стенку фургона.

Зато на панели есть выдвижные подстаканники и длинный бардачок с полукруглой стенкой, куда удобно класть бутылку с водой; между сиденьями — отсеки для мелочевки, а на задней стенке — крючки для одежды, которых мне так не хватало в Isuzu. У самих сидений — вот это подарок! — тканевая обивка, руль регулируется в широком диапазоне, а посадка в целом хоть не идеальна, но вполне удобна.

Наконец, я боялся, что втроем будет тесно, поскольку со мной ехали заводской водитель и девушка из пресс-службы компании. Ничего подобного: мы не «терлись боками», и левое колено не касалось дверной обивки.

От Челнов до Казани

Расстояние между этими городами — около 250 км. Но дорога... Во-первых, инфраструктура на ней есть лишь около самих городов, а посередине — только стоянка с убогими торговыми рядами. Мы не решились перекусить здесь: кто знает, сколько эта еда лежит на открытых прилавках? Во-вторых, всю трассу сейчас основательно расширяют — говорят, к чемпионату мира



Отстегнутый ремень безопасности уже не втягивается



Кабина откидывается со стороны обочины. Грамотное решение!



Кузов широкий, а кронштейны зеркал недостаточно длинные: проблемы с обзорностью назад!



Обивка салона, конечно, простенькая



Блок реле — снаружи, аккумуляторы закрыты только сверху, и их крышка уже не держится



Позади топливного бака — фильтр-«сепар» с защитным «грязеотбойником»

по футболу 2018 года в Казани. Так что пробок хватает!

Сам же Mitsubishi оказался вполне «бойцом»: проглотил трассу, не измотав ни меня, ни пассажиров. Что не понравилось? Во-первых, зеркала, кронштейны которых недостаточно велики для столь внушительного кузова. Каждый выход на обгон — экстрим: попробуй увидеть в левое зеркало, обгоняют тебя или нет! Да еще и рулевое управление вяловатое (что тоже типично для «азиатцев»), требующее точной руки. Еще один минус — коробка передач. Схема передач, как и у Isuzu, перевернута, избирательность оставляет желать лучшего. Мало того, коробка регулярно не желала переключаться с шестой на пятую. Впрочем, у новенького Isuzu, на котором я прокатился парой месяцев раньше в Набережных Челнах, вообще было невозможно понять, какая передача где расположена...

В остальном — вполне нормальный грузовик. Подвеска стабильная (разве что заметно передает мелкие неровности в кабину), динамика неплохая (хотя чувствуется, что мотор немного «задушен»

экологическими нормами), максимальная скорость по паспорту — 108 км/ч.

Что откровенно порадовало — расход топлива. Когда я сказал перед поездкой представителям СП, что хочу измерить экономичность, те засомневались: мол, машина большая и тяжелая, а потому расход даже с пустым кузовом будет не меньше 18 л/100 км.

Но когда на финише, перед въездом в Казань, я подсчитал истраченное на маршруте топливо, оказалось, что средний расход — 16,14 л/100 км при средней скорости 70,7 км/ч. Отлично!

Итак, с одной стороны, Canter — типичный «японец» с характерными минусами (открытые аккумуляторы, нечеткое включение передач) и столь же характерными плюсами (хорошая динамика, скромный расход топлива). Но при этом, повторим, машина оставляет ощущение добротной и качественно сделанной (кстати, это касается и кузова): наверняка благодаря тому, что маркой владеет Daimler.



Паспортные данные

Автомобиль	Mitsubishi Fuso Canter FE85DJ
Исполнение	Изотермический фургон с холодильной установкой
Полная масса, кг	8550
Снаряженная масса, кг	4950
Грузоподъемность, кг	3550
Двигатель	Mitsubishi Fuso 4M50-5AT5 (Euro 4)
Рабочий объем, см ³	4899
Макс. мощность, л.с./об/мин	180/2700
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	530/1600
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая
Тормоза	барабанные
Объем топливного бака, л	100
Макс. скорость, км/ч	108

Результаты измерений Авторевю*

Средний расход топлива, л/100 км	16,14
При средней скорости, км/ч	70,69

* На магистральном маршруте длиной 250 км, для негруженого автомобиля

Стоимость ТО*, руб.

Плановое обслуживание Mitsubishi Fuso Canter	Hyundai HD78	Hino 300	Isuzu Elf 7.5
Цена нормочаса	1100	1050	1100
Пробег, км			
1000	7960	—	—
5000	13660	6400	3300
15000	11700	9000	15850
30000	18100	15900	23850
45000	23600	14100	20250
60000	22600	18400	24200
75000	11700	9000	15500
90000	29900	26900	28600
105000	11700	9000	15500
Итого	142960	116660	147050

* Ориентировочная, с расходными материалами и запчастями

Цена запчастей*, руб.

Запчасти	Mitsubishi Fuso Canter	Hyundai HD78	Hino 300	Isuzu Elf 7.5
Фильтр масляный	2390	644	1500	2255
Фильтр топливный	3350	3126	2011	4388
Фильтр воздушный	1798	702	2200	2849
Диск сцепления	12080	6071	9500	11237
Колодки передние	7640	4657	5800	6439
Колодки задние	3047	3548	4900	7427
Амортизатор передний	4532	4326	2400	5432
Амортизатор задний	3200	2659	2100	4005
Фара	9652	7659	25600	12600
Фонарь задний	3458	3277	5200	6387
Крыло переднее	7600	7774	9438	9952
Бампер передний	16650	14398	24300	12500
Лобовое стекло	18000	12549	18000	29457
Всего	93397	71390	112949	114928

* Ориентировочная, у официальных дилеров



В Россию уже пришли на испытания грузовички нового поколения Canter TX, причем один из них оснащен коробкой-роботом Duonic с двойным сцеплением

Кстати, испытанный экземпляр стоит около 2 млн рублей: если брать родственную марку Mercedes, за эти деньги можно приобрести разве что фургончик Sprinter... А тут — здоровенная машина с рефрижератором.

Рыночная ситуация в целом такова: Canter с промтоварным кузовом стоит у дилеров от 1 млн 690 тысяч руб., главный соперник, корейский Hyundai HD78, и японский конкурент Hino 300 несколько дешевле (от 1 млн 590 тысяч руб. и от 1 млн 600 тысяч руб. соответственно), а вот Isuzu Elf 7.5 чуть дороже — от 1 млн 700 тысяч руб.

Похожая ситуация со стоимостью эксплуатации: самые дешевые запчасти и техобслуживание — у «корейца», следом идет Canter, за ним — Hino, а наиболее дорогой — Isuzu.

Приятно, что на официальном российском интернет-сайте «грузового» Mitsubishi подробнейшим образом расписаны интервалы ТО, работы и их стоимость (скажем, консистентная смазка должна стоить владельцу ровно 144 рубля 30 копеек). Более того, у сайтов дилеров (а их 55) аналогичные дизайн и содержание. «Корпоративные требования!» — комментируют представители СП. И это — тоже заслуга принадлежности концерну Daimler.

Тем временем СП готовится к выводу на наш рынок последнего поколения Canter TX: это произойдет в 2016 году, когда в России ожидается введение

экологических норм Euro 5. Два экземпляра, выпущенные в Португалии, уже пришли на завод для испытаний, причем мотор здесь другой: его поставляет подразделение FPT (Fiat Powertrain), и, по сути, это тот же двигатель, что у Iveco. Будущих «кантероводов» наверняка огорчит проложенный горизонтально поперек клапанной крышки масляный шуп (его неудобно вынимать и вставлять), зато порадуят полочки над головами седоков и коробка-робот по заказу. Более того, обещано, что российскую версию ошутимо доработают для наших условий, кроме того должен расширяться модельный ряд.

А пока покупателям будет предлагаться «голдтаймер» — который, заметим, совсем не воспринимается «олдтаймером».



Типичный старый «японец»: этот Hino с липецкими номерами встретился нам по дороге

