

**ВНИМАНИЕ!**

Все статьи рубрики  
на сайте Рейс.РФ,  
раздел  
«Автобаза»



# MITSUBISHI FUSO CANTER

Среднетоннажник Canter по-японски надежен, и владельцы им, как правило, довольны. Но падение курса рубля сократило число желающих купить эту машину в десятки раз

**И**з сорока тысяч зарегистрированных в России грузовиков Mitsubishi Fuso Canter лишь менее семи тысяч проданы официально – это машины начиная с 2010 года выпуска (см. таблицу данных аналитического агентства «Автостат»). Остальные – преимущественно праворульные, привезенные подержанными из Японии. Название марки в их документах, как правило, без Fuso – просто Mitsubishi Canter. На внешние же рынки эти грузовики идут либо под полным именем (из трех слов) – в Северную Америку и Россию, либо с сокращенным Fuso Canter – в большин-

ство прочих стран мира. Причины замалчивания той или иной части бренда покрыты мраком тайны – так уж посчитали правильным японские маркетологи. Для нас же важнее то, что Canter – всемирная модель, выпускаемая на нескольких заводах в разных частях света одной и той же компанией Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), ведущей родословную с 1873 года от Mitsubishi Shokai. С 2003 по 2006 годы 89,3% акций MFTBC приобрел немецкий концерн Daimler AG, но по духу компания осталась исконно японской.

В России дистрибьютором марки Mitsubishi Fuso выступает со-

вместное предприятие «ДАЙМЛЕР КАМАЗ Рус» (до января 2016 года – «Мерседес-Бенц Тракс Восток», а в 2009-2015 годах – «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус»). С момента создания СП было ориентировано на крупноузловую сборку среднетоннажной модели Canter предпоследнего поколения, завод разместили рядом



**Запаса топлива в 100 литров развозному грузовику вполне достаточно**

**Парк Mitsubishi Fuso Canter на 01.07.2016 г.**

	Всего	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	Старше 1987	Нет данных
Россия	40035	14	587	815	1695	2118	1141	332	32	76	78	66	155	355	649	656	843	643	697	1134	2372	3536	4011	3314	2631	2287	2337	2399	1755	1258	643	1371	35
СЗФО	780	0	66	50	97	153	104	30	0	5	6	5	3	5	6	6	5	13	13	22	20	34	21	16	10	25	14	14	7	5	19	0	
ЦФО	3104	7	133	254	504	630	326	111	4	6	6	1	8	19	26	14	51	28	36	54	87	117	154	101	102	83	78	62	45	23	13	20	1
СКФО	515	1	29	21	62	79	36	5	2	0	0	1	4	4	3	5	12	5	5	12	12	34	33	42	20	24	26	14	11	7	2	4	0
ЮФО	1925	5	101	86	222	254	134	34	1	4	2	4	12	20	41	34	48	38	32	36	83	119	147	96	81	67	75	48	39	23	10	28	1
ПФО	1774	0	103	109	185	264	127	54	0	2	5	2	5	17	21	23	29	35	31	44	80	102	120	98	72	61	58	47	32	22	10	16	0
СФО	12965	0	108	207	381	402	243	43	9	11	17	23	51	171	278	335	430	292	287	532	1094	1561	1665	1274	878	612	603	576	383	253	76	146	24
УФО	2231	1	43	65	222	265	139	42	1	1	3	1	11	16	46	23	38	35	47	71	135	169	214	164	126	85	85	75	45	28	13	16	6
ДФО	16741	0	4	23	22	71	32	13	15	47	39	29	61	103	228	216	229	205	246	372	859	1414	1644	1518	1336	1345	1387	1563	1186	895	514	1122	3

\*данные аналитического агентства «Автостат»

с «КАМАЗом» в Набережных Челнах и пустили его в июле 2010-го. Первые три года тиражи выпуска автомобилей интенсивно росли, затем несколько снизились из-за насыщения рынка, а на рубеже 2014-2015 годов, с ростом курсов валют, резко пошли на спад, заставив остановить сборку на полгода. Тем временем конкуренты не дремали. Особенно преуспел в деле отъема у Fuso потенциальных покупателей завод «ГАЗ», предложивший свой новый среднетоннажник на миллион рублей дешевле, чем ныне стоит подорожавший Canter. Остается надеяться на всплеск интереса к японской марке, когда завод в Челнах освоит сборку модели Fuso Canter последнего поколения, которая, впрочем, тоже далеко не новая – в Японии ее представили в 2011-м.

**Модификации**

Начиная с дебютного 1963 года история модели Canter насчитывает уже восемь поколений автомобилей. В России большинство «Кантеров» (как уже было сказано, праворульных) относится к шестому (по заводской номенклатуре – модель ТВ), пошедшему в серию в 1993 году. В основном это грузовички категории В, то есть относящиеся к самому легкому семейству модификаций,

и практически все они оборудованы простейшей и надежной топливной аппаратурой с механическим впрыском топлива. Canter седьмого поколения, уже напичканный электроникой и оборудованный топливной аппаратурой Common Rail, пошел с 2002 года. Но дальневосточные моряки новую модель TD не жаловали: зачем, если в японских комиссиях тогда было полно старых проблемных «Кантеров» с рядным ТНВД? Так что полноценное знакомство с «тэдэшкой» у нас состоялось лишь в 2010-м, когда Canter российской сборки стало возможным купить в салоне официального дилера. Правда, ни о каком изобилии вариантов полных масс, ни о каких полноприводных и малотоннажных версиях для водителей категории В речи не шло – японцы дали на наш рынок только 7,5-тонную модификацию FE с единственно возможным 4,9-литровым 150-сильным дизелем класса Евро-3, однорядной трехместной кабиной и приводом на задние колеса. Завод в Набережных Челнах собирает шасси грузовиков из поступающих с головного производства в Японии (г. Кавасаки, префектура Канагава) машинокомплектов, включающих и кабину в сборе, поскольку органи-

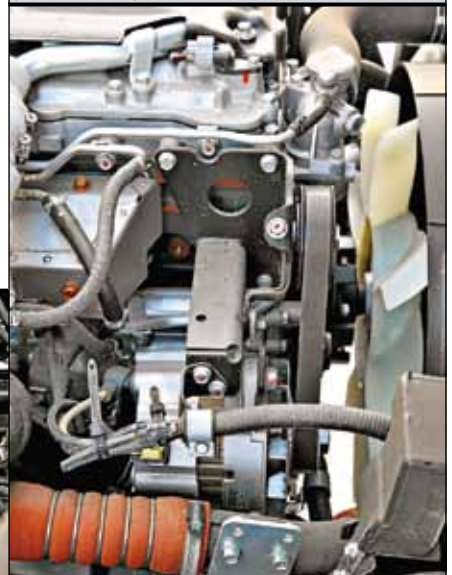


**Мотор с двумя уравнивающими валами – редкость на грузовиках**

**Технические характеристики\***

Модель (экологический класс)	4M50-5AT5 (Евро-4)
Рабочий объем, л	4,9
Мощность, л. с. (об/мин)	180 (2700)
Крутящий момент, Н.м (об/мин)	530 (1600)

\* двигателя автомобилей Mitsubishi Fuso Canter российской сборки



**Привод вентилятора – поликлиновым ремнем от шкива коленвала**



**За немецкий автономный отопитель надо доплатить около 90 тыс. рублей**



**С ГУРом проблем не бывает. Главное – не разбить его при аварии**

зация ее сварки и покраски силами «ДАЙМЛЕР КАМАЗ Рус» – проект отдаленного будущего.

В конце 2012 года российскую модификацию модернизировали, усилив рессоры. Это позволило увеличить грузоподъемность машины с 4500 до 5300 кг, а полная масса возросла с 7,5 до 8,5 тонны. Вместо 16-дюймовых колес применили 17,5-дюймовые. Рама осталась прежней, поскольку прочность ее была рассчитана с запасом. Кроме того, Canter получил новый двигатель, отвечающий экологическим нормам Евро-4, что было достигнуто без применения впрыска мочевины – благодаря рециркуляции отработавших газов. Подросла и мощность силового агрегата – со 150 до 180 л.с., а передаточное число редуктора ведущего моста уменьшилось с 5,71 до 5,29.

Пока у нас дорабатывали старую модель, перевозчики Японии, Европы, Америки и Австралии уже массово покупали новейший Canter TF образца 2011 года. В частности, такие грузовики, оснащенные 3,0-литровыми итальянскими двигателями бывшего завода SOFIM (их ставят на европейские малотоннажники нескольких марок), по полному циклу производства выпускают на заводе MFTBC в португальском Трамагале. В нашей стране машины европейской сборки тоже есть, но, как правило, предыдущей модели TD, завезенные «серыми» дилерами. Российский официальный дистрибьютор смену поколений Fuso Canter не раз отодвигал на будущее, по последним планам – на начало 2018 года. Еще позже обещают освоить и сборку автомобилей с двухрядными кабинами, а также версии 4x4.



**Управление 6-ступенчатой коробкой передач – тросовым приводом**



**Без такого охладителя газов в системе EGR нормы Евро-4 недостижимы**



**Рабочий цилиндр сцепления внутри – в блоке с выжимным подшипником**



**Если надстройка с гидросистемой, на КП ставят КОМ и гидронасос**

**МНЕНИЕ**

**АЛЕКСАНДР РУДАКОВ**  
директор ООО «Транс Эко»  
Москва

– Наше предприятие специализируется на вывозе и утилизации всех видов отходов, включая бытовые, промышленные, химические, опасные и пр. Территория деятельности – Москва и Подмосковье. В автопарке 68 крупно- и среднетоннажных спецавтомобилей с различными надстройками: бункеровозы, пресс-компакторы, цистерны, мультилифты и др. В их числе шесть единиц Mitsubishi Fuso Canter, оборудованных порталными

погрузчиками боровского завода «Технополис» для работы с 8-кубовыми бункерами-«лодочками». Машины приобрели у официального дилера единой партией в 2013 году, и работают они преимущественно в жилом секторе – с твердыми бытовыми и крупногабаритными отходами. Для вывоза строительного мусора такие среднетоннажные бункеровозы использовать нерацionalmente, поскольку насыпная плотность бетонных обломков, особенно крупных, может достигать полутора тонн на кубометр, что на практике не совместимо с паспортной грузоподъемностью 5 тонн.

На сегодняшний день пробеги наших Fuso превышают 200 тыс. км, и пока никаких крупных и дорогостоящих ремонтов машины не требовали. В хорошем состоянии двигатели, узлы трансмиссии и ходовой части. Применяемая на двигателях топливная аппаратура Common Rail плохо переносит некачественное топливо – у нас было несколько случаев замен форсунок. После организации собственной заправки такие неисправности больше не повторялись. Обслуживаем автомобили мы самостоятельно, но для диагностики гоняем их в дилерский сервисный центр.



**Завод «Чайка-Сервис» предлагает пластиковый удлинитель кабины**



**Canter последней модели TF (тем более 4x4) в России пока не продают**



**Самосвалы на шасси Mitsubishi Fuso в нашей стране заказывают редко**

А пока в Челнах будут по-прежнему выпускать шасси TD колесной базой в четырех вариантах: от 3410 до 4470 мм (см. таблицу характеристик). У машины бескапотная компоновка и откидывающаяся вручную кабина. Четырехцилиндровый дизель модели 4M50-5AT5 – со сменными сухими гильзами, 16-клапанной головкой блока и двумя балансирными валами, минимизирующими вибрации. Распредвалы – их два – расположены в головке блока, привод – шестернями со стороны носка коленвала.

Сцепление – диаметром 330 мм, коробка передач – шестиступенчатая, в алюминиевом картере. Пятая передача – прямая, шестая – повышающая. Управление КП – двумя тросами, рычаг расположен на консоли панели приборов. Подвеска обеих осей – на многорычажных параболлических рессорах, в шарнирах передних применены резиновые втулки, задних – металлические втулки и пресс-масленки.

Единственное серьезное обновление последних лет – отказ от морально устаревших барабанных тормозов. С июля 2014 года на Canter российской сборки ставят дисковые механизмы от модели TF – как на передней оси, так и на задней. Особенность конструкции – по два не взаимозаменяемых суппорта на один тормозной диск и аж 16 (!) одинаковых колодок на всю машину. Правда, до подключения каждой из тормозных скоб одного колеса к разным гидроконтуром, что было блестяще реализовано на представительских автомобилях марки ЗИЛ еще в 1967 году, японцы не додумались и по-простому соединили



**Быстросъемные аккумуляторы – это плюс, а для некоторых городов – минус**



**Если оборвет кардан, то «молотилки» не будет – предусмотрена дужка**

**МНЕНИЕ**

**ВЛАДИМИР ГУНДАЕВ**  
генеральный директор  
ООО «Группа компаний  
ЭКО», Московская область

– Наша компания занимается вывозом и утилизацией бытовых отходов (ТБО, КГМ, строительного мусора) в подмосковных городах Королев и Щелково. В автопарке предприятия 26 спецавтомобилей, в их числе три мусоровоза Zoeller с горизонтальным прессованием отходов – в основном на крупнотоннажных шасси Scania. Есть и один Zoeller Micro на шасси Mitsubishi Fuso Canter – эту машину с 7,6-кубовым кузовом мы используем для обслуживания частного сектора, где объемы вывозимого мусора относительно невелики. За четыре года эксплуатации автомобиль пробежал

130 тыс. км, не требуя значительных расходов на запчасти. Маршруты движения мусоровоза пролегают большей частью по дорогам с хорошим покрытием, поэтому узлы ходовой части потребовали ремонта – переборки подвески, тормозов, рулевых тяг (примерно на 80 тыс. рублей). Также была произведена замена шин. Периодически возникали неисправности топливной системы Common Rail: ее форсунки весьма чувствительны к качеству топлива. Методом проб подобрали надежную АЗС, и проблема исчезла. В остальном машина

работает без замечаний: в отличном состоянии двигатель, коробка передач, ведущий мост. Для проведения ТО и ремонтов гоняем машину в сервисный центр официального дилера. Немецкая надстройка Zoeller серьезных ремонтов пока не требовала, изредка возникающие мелкие неисправности (перекосы толкающей плиты и пр.) оперативно устраняем.



сдвоенные суппорты коротеньким шлангом. А ведь можно было элементарной перекоммутацией трубопроводов с добавлением второго главного цилиндра (параллельный) с двуплечим коромыслом (как на советском микроавтобусе РАФ) соорудить полностью продублированную, сверхнадежную систему тормозов.

Стояночный тормоз программа модернизации пока не затронула, и он самой устаревшей конструкции из всех возможных – с барабаном на выходном валу коробки передач. Внедряя дисковые тормоза, консервативные японцы не захотели смонтировать на суппорты задних колес подпружиненные рычаги тросового привода «ручника», как это делает, например, Ford на своем малотоннажнике Transit. Советовать лишь на

русскую версию машины (дескать, для нас всегда подбирают то, от чего цивилизованный мир уже давно отказался) не приходится, поскольку и на революционной преселективной КП с двумя сцеплениями, которыми оснащают новейшие «Кантеры» для Европы и Америки, красуется чугунный барабан. Другой архаизм на Fuso – крепление задних внутренних колес футорками – не критиковал только ленивый. Зачем японские конструкторы ставят футорки (а на левых колесах еще и с левой резьбой!) вместо простых, надежных и бесперебойных шпилек – еще одна «загадка бытия». Помните про маляра из знаменитого рассказа Н.А. Тэффи? «Нам без белил нельзя. – Отчего? – Да оттого, что мы без белил не можем...»

Технические характеристики*				
Модификация	FE85DE	FE85DG	FE85DH	FE85DJ
Колесная база, мм	3410	3870	4170	4470
Длина, мм	5975	6655	7130	7565
Ширина, мм	2132			
Высота, мм	2250			
Колея, передняя/задняя, мм	1665/1660			
Дорожный просвет, мм	215			
Ширина рамы, мм	840			
Передний свес, мм	1145			
Задний свес, мм	1420	1640	1815	1950
Снаряженная масса, кг	2755	2775	2800	2820
Полная масса, кг	8500			

\* Mitsubishi Fuso Canter российской сборки



**В передних рессорах шарниры не шприцуют: там резиновые втулки**



**Чтобы отвернуть гайку, удерживая фруторку, изготовим накладки ключ**

**МНЕНИЕ**

**ИГОРЬ ИКОННИКОВ**  
генеральный директор  
ООО «Ре-Кар», Москва

– Основное направление деятельности нашей компании – эксплуатация грузоподъемных механизмов, смонтированных в том числе и на автомобильных шасси. В парке десять автомобилей разной грузоподъемности – как крупно-, так и среднетоннажных. Среди них есть Mitsubishi Fuso Canter выпуска 2011 года с 2,7-тонным КМУ итальянской фирмы Fassì. Выбор этой модели был обусловлен тем, что у нас ранее уже был (и остается в эксплуатации по сей день) автомобиль марки Fuso – более крупный Fighter в праворульном исполнении и с тросовым манипулятором Unic. Волей судьбы ему доставались самые нерадивые водители, но никому так и не удалось его серьезно сломать. Надежность и долговечность этой машины, привезенной со вторичного рынка Японии, стали стимулом к покупке 7,5-тонного Fuso Canter российской сборки.

Вот уже пять лет этот автомобиль работает у нас – в основном по заказам

коммерческих предприятий. Маршруты движения пролегают по Москве и ближайшему Подмосковью, грузы – оборудование (станки, кондиционеры, генераторы) и материалы, «запалеченные» на стандартных европоддонах. На сегодняшний день пробег автомобиля составляет чуть менее 80 тысяч км, все основные агрегаты находятся в исправном состоянии. Шины тоже пока не меняли.

Однако крупные расходы на запчасти (помимо относительно недорогих деталей, заменяемых при ТО) нам все же пришлось понести – после ДТП с фронтальным ударом в кабину, случившимся на втором году эксплуатации машины. Помимо оплаты весьма дорогого кузовного ремонта с заменой ветрового стекла, светотехники, радиатора и пр. возникла также необходимость покупки нового гидравлического модулятора АБС тормозов – за 240 тысяч

рублей. Этот узел установлен в деформируемой в первую очередь зоне – перед двигателем, и неизбежно идет под замену при более-менее серьезной аварии. Дополнительные убытки, тоже весьма немалые, мы понесли и от длительного простоя машины в ремонте, поскольку ряда запчастей не оказалось на складах ни в Москве, ни в Набережных Челнах. Таким образом, при безаварийной эксплуатации Mitsubishi Fuso Canter может быть заметно выгоднее менее надежных среднетоннажников отечественных марок, однако любое серьезное ДТП разом перечеркивает его рентабельность.



тем – буква, которой зашифрована длина колесной базы: E – 3410 мм, G – 3870 мм, H – 4170 мм, J – 4470 мм. У «Кантеров» португальской сборки заводская система обозначений своя, и после первой пары букв (от FB до FG) следует цифра, указывающая на тип кабины. У машин модели TB: 5 – узкая, 6 – широкая; у TD и TF: 7 – узкая, 8 – широкая. Одной-двумя цифрами в конце обозначения зашифрована модификация. Кроме заводских есть несколько систем торговых обозначений – на каждом из рынков своя.

По VIN-номеру машины легко определить страну сборки. У экспортных грузовиков Mitsubishi Fuso Canter с головного японского завода в Кавасаки первые три знака номера (WMI-код) – JL6. Но в России таких машин практически нет, а желающих ездить за ними в Америку – еще меньше. У автомобилей для внутрияпонского и в последующем российского вторичного рынка вместо номера VIN набит разделенный дефисом 12- или 13-значный номер рамы (frame-number), первая часть которого повторяет обозначение модели и модификации. Например, FE53EEV-561329. Canter португальской сборки безошибочно идентифицируется по VIN-номеру, начинающемуся на TYB.

Россия же в ряду прочих стран мира уникальна особым порядком присвоения VIN-номера грузовикам – его дает не производитель шасси, а российское предприятие-надстройщик, выпускающее из ворот полнокомплектный автомобиль.

В обозначении моделей Mitsubishi Fuso первая буква F указывает на бескапотную компоновку, второй зашифрована полная масса и колесная формула: B – до 3,5 т, 4x2; D – до 3,5 т, 4x4; E – от 3,5 до 8,5 т, 4x2; G – от 3,5 до 8,5 т, 4x4. У машин челнинской сборки (например, FE85DG) после первых двух букв стоят цифры 8 и 5, указывающие на широкую кабину и рессорную подвеску соответственно. Далее стоит буква D, обозначающая двигатель модели 4M50, а за-



**Ходимостью фирменных 17,5-дюймовых шин перевозчика довольны**



**Два однопоршневых суппорта надежнее длинного многопоршневого**



**Шарниры задних рессор – с пресс-масленками. Надо шприцевать...**



**Эластичные крепления надстройки снижают нагрузку на раму шасси**

Цены оригинальных запчастей*	
Позиция	Цена с НДС, рублей
Фильтр воздушный (элемент)	2988
Фильтр масляный	2198
Фильтр топливный	2810
Поршневые кольца (комплект на двигатель)	16 506
Поршневая группа (комплект на двигатель)	226 613
Прокладка ГБЦ	5430
Головка блока цилиндров	233 452
Комплект вкладышей шатунных	2802
Комплект вкладышей коренных	5031
Форсунка Common Rail	35 213
ТНВД	117 376
Топливный насос подкачивающий	23 476
Водяной насос	16 874
Генератор	49 042
Полный комплект прокладок двигателя	25 891
Глушитель	307 722
Турбокомпрессор	210 198
Стартер	58 688
Термостат	2554
Ведомый диск сцепления	14 856
Выжимной подшипник сцепления	3816
Коробка передач в сборе	337 400
Рессора передняя	48 150
Рессора задняя	55 020
Тормозной диск передний	11 739
Подшипники передней ступицы (комплект на одно колесо)	3900
Подшипники задней ступицы (комплект на одно колесо)	7600
Насос гидроусилителя руля	22 331
Тяга продольная рулевая	10 271
Ремкомплект шкворневого узла	6603
Амортизатор	8804
Стекло ветровое	27 878
Фара в сборе	16 580
Радиатор системы охлаждения	73 360
Суппорт дискового тормоза переднего колеса	85 344

\* для автомобиля Mitsubishi Fuso Canter, Евро-4

Поэтому соответствующий заводу в Набережных Челнах номер с кодом Z8V (у машин выпуска до середины 2013 года) или с нынешним Z9M (как на собираемых на том же предприятии грузовиках Mercedes Benz) пригодится лишь для заказа запчастей. Особенность грузовиков и спецмашин на шасси Mitsubishi Fuso – присвоение именно этой марки готовому автомобилю. Это стало возможно потому, что дистрибьютор («ДАЙМЛЕР КАМАЗ Рус»), в отличие от прочих производителей, сам забирает надстроенные машины у предприятий-ребилдеров и затем отправляет их в свою дилерскую сеть. А продажи на сторону голых шасси носят единичный характер.

### Что ломается

По опыту перевозчиков, неисправности челнинских «Кантеров» немногочисленны. Как правило, в отзывах упоминают ремонты топливной аппаратуры. Система Common Rail – независимо от производителя ее узлов (в данном случае Bosch) и тем более марки автомобиля – вообще плохо переносит загрязненное посторонними примесями топливо. Но почему владельцы именно Fuso, нежели среднетоннажников прочих марок, чаще делают на этом акцент. От замены форсунок по 35 тыс. рублей за штуку, если они вышли из строя, никуда не денешься: без них машина не поедет, а вот без узлов системы EGR – запросто. Особенно если не хочется платить за клапан или охладитель EGR с ценниками по 20 тыс. рублей. Принцип ремонта такой же, как и при обходе системы впрыска мочевины на крупнотоннажниках: устранить «лишнюю» систему механически, затем перепрограммировать блок ЭБУ, чтобы он «не видел» неисправность. Канал рециркуляции отработавших газов обычно глушат пластиной, выпиленной из листа стали толщиной около 4 мм.

Все прочие, не связанные с естественным износом неполадки имели место на российских «Кантерах» в основном первых лет выпуска. Взрывающиеся при езде с перегрузом шины «Кама» ушли в прошлое вместе с 16-дюймовыми колесами, а на но-



Специалисты Total рекомендуют:

**TOTAL RUBIA TIR  
9900 FE 5W-30**

[www.total-lub.ru](http://www.total-lub.ru)

**Снижает износ.  
Продлевает срок  
службы двигателя.**





**МНЕНИЕ**

**АЛЕКСАНДР КРУТОВ**  
генеральный директор  
ООО «ЛБК ГРУПП», Москва

– Наша компания специализируется на общестроительных работах по возведению объектов в сфере транспорта: железных и автомобильных дорог, аэродромов и пр. В последние годы участвуем в строительстве новых линий Московского метрополитена, и для выполнения работ по бетонированию лотков, путевых бетонных оснований и стен перегонных тоннелей возникла необходимость приобрести компактный автобетоносмеситель. Массовые модели с 7-кубовыми барабанами на шасси круп-

нонтонажных грузовиков для этой цели не проходят по размерам – радиус внутреннего очертания круговых обделок тоннелей по стандарту составляет 2550 мм, что диктует предельную габаритную высоту подвижного состава 3,7 м от головки рельса. А значит, нужен автобетоносмеситель на среднетоннажном шасси, допускающем установку колесного хода для движения по рельсовому пути с колеей русского стандарта шириной 1520 мм. Выбрали Mitsubishi Fuso Canter: оси и ступичные узлы этого автомобиля оказались наиболее подходящими для надежного крепления специальных железнодорожных колес с гребнями, выточенных

на токарном станке из цельных стальных заготовок. Надстройка у машины производства нижегородского завода «Дизель-ТС» с барабаном геометрическим объемом 4,5 м<sup>3</sup> и вместимостью по выходу готовой смеси 2 м<sup>3</sup>. Габаритные

размеры комплектного автомобиля 5975x2132x3150 мм, что позволяет опускать его на тросах в ограниченные по диаметру ствола шахт и работать в стесненных условиях тоннеля.

Пока опыт эксплуатации этой машины у нас невелик – она еще практически новая и даже не прошла первого ТО. Но в работе показала себя отлично, если не считать мелких неисправностей гидросистемы надстройки. К шасси никаких претензий. Благодаря наличию автономного привода барабана основной двигатель при выгрузке бетонной смеси заглушен, и выброс выхлопных газов в тоннель минимален. Кроме того, машину обычно подают к месту работ с подветренной стороны, поэтому загазованность воздуха от дизеля надстройки (его рабочий объем всего 2 л), как правило, даже не ощущается. При необходимости выполнения рейсов на дорогах общего пользования устанавливаем на оси автомобиля его штатные колеса с пневматическими шинами – эта процедура не занимает много времени.

потому, что большинство машин российской сборки еще не намотали достаточный для критического износа пробег. Но очевидно, что с нынешними ценами на запчасти доводить дело до капиталки нерационально – от послуживших свое иномарок сегодня умные люди избавляются загодя. А пока автомобиль в эксплуатации, грамотный завгар (увы, такие сегодня уже редкость) вполне может сэкономить на некоторых запчастях – например, распорядившись вырубить прокладку для двигателя из копеечного паронита. Чтобы не позориться перед ребятами, покупая оригинальный комплект прокладок за ... 26 тысяч (!) рублей. И, разумеется, он не рискнет пойти к директору, чтобы выписать 308 тысяч рублей на новый глушитель – просто даст команду сварному изготовить снижающее шум выхлопа изделие из подручных материалов, найденных в куче металлолома у забора автобазы...

**Антон Уткин**

Фото Александра Батыру



вые 17,5-дюймовые диски в Челнах в последнее время монтируют куда более надежные шины Michelin размера 215/75R17,5. С ноября 2012 года японцы присылают в составе машинокомплектов радиаторы иной конструкции и от другого поставщика – они не текут как на ранее выпускаемых автомобилях. Долговечность деталей подвески напрямую зависит от степени загрузки машины и состояния дорог на маршрутах следования. Средний пробег до комплексной замены «расходников» ходовой части – 150 тыс. км. Продлить срок службы шарниров задних рессор можно более частым шприцеванием.

Проблемы с футорками неизбежны. Рано или поздно, но это случается. Плохо, если в пути. Водитель пытается отвернуть гайку крепления заднего наружного колеса, а она вращается вместе с прижавшей футоркой на резбе шпильки, гибкая и перекашивая диск. «Какая ... это придумала?!» – перекрывает шум магистрали вопль горемыки-



**Переключение КП на консоли «торпедо» освобождает проход в кабине**



**Если пассажир один, спинку можно сложить, превратив в удобный столик**

шофера с обочины... В условиях крупных автохозяйств с футорками расправляются либо грубой силой, либо автогенном. А мелкие перевозчики нередко вообще избавляются от этих ненавистных деталей, передувая крепление задней спарки на длинные шпильки с гайками от отечественных грузовиков.

К дорогостоящим агрегатам «Кантера» претензий обычно нет – о капитальных ремонтах деталей, преждевременной переборке коробки передач и ведущих мостов нам пока никто не рассказывал. Хотя бы

**Нормативы\***

Наименование	Количество нормо-часов
Компьютерная диагностика двигателя первичная	2
Подшипники задней ступицы	2,5
Подшипники передней ступицы	2
Тормозные колодки передних дисковых тормозов	3,2
Подшипники редуктора заднего моста	15
Сцепление	10,4
Стартер	1,2
ТНВД	4,5
Генератор	1
Форсунка	2
Капремонт двигателя	41
Полный ремонт КП	16
Ремень поликлиновой генератора	0,5
Комплект шарниров рулевых тяг	2

\* на замену деталей и ремонт автомобиля Mitsubishi Fuso Canter в сервисном центре «Альянс Тракс»  
\*\* стоимость нормо-часа с НДС – 1250 рублей