

Редкая полноприводная пташка

Даниил Минаев, фото автора



В первый день ганноверской выставки, пока журналисты спешно пытались объять необъятное в только что открытых залах и на уличной экспозиции, Daimler AG пригласил специалистов на полигон, чтобы продемонстрировать тяжёлую и внедорожную технику немецкого концерна в деле. Там и состоялось моё короткое, но эмоциональное знакомство с полноприводной версией Mitsubishi Fuso Canter 6C18 4x4 модели FGB71GL4SEAU.



Когда я рассматривал в принципе уже знакомый силуэт японской пятитонки, то с удовольствием отметил, что высокая посадка этому делает его более поджарым. Небольшие колёса и довольно длинная база, неразрезные мосты на рессорах и ги-

гантский дорожный просвет 210 мм создавали впечатление милой неуклюжести, за ширмой которой скрывался немалый внедорожный арсенал.

Между делом выяснилось, что «японец» по мерседесовской классификации имеет свой тип –

46831712. То есть находится в линейке «гелендвагенов», которые имеют заводской индекс W463, W464 и W465!

Невооружённым глазом видно, что парная ошиновка задних колёс с довольно банальным рисунком протектора, низко расположенный корпус воздушного фильтра, отсутствие модной кепки шноркеля и зависимые подвески не подходят для экстремального бездорожья, Mitsubishi Fuso Canter 4x4 это очевидный инструмент для движения по неровным, колеяным, заснеженным и грязным, но дорогам, ну или



Рабочее место традиционно для японских автомобилей, в одиночной кабине три отдельных сиденья. Изнутри полноприводная версия отличается только клавишами блокировки межосевого дифференциала и управления раздаточной коробкой, дифференциал заднего моста блокируется автоматически, а передний мост подключается непосредственно на ступицах

ПОЛВЕКА – ЭТО ТОЛЬКО НАЧАЛО!

В 2013 году новой моделью «4x4» Fuso Canter отметил свой 50-летний юбилей. С 1963 года в мире продано около 3,7 млн. автомобилей восьми поколений. Полвека назад название Canter было выбрано для японского грузовика из-за ассоциации с выносливостью лошади. Первое поколение T720 выпускалось 5 лет до 1968-го, и затем уступило место модели T90. Ещё через 5 лет появились третье поколение T200, грузоподъемностью 2,5 и 3 т, а в 1978 четвертое FE1 с широкой кабиной и грузоподъемностью 3 т. Пятая генерация FE3 со 130-сильным турбированным двигателем увидела свет в 1985-м. В 1991-м в Японии был продан миллионный Fuso Canter. Шестое поколение FE5 с улучшенной аэродинамикой запустили в 1993-м. В 2000-м состоялся альянс Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation с Daimler Truck Group, и обновление грузовика продолжилось в 2002-м: седьмое поколение FE7 адаптировали под международные требования. В 2005-м стартовали продажи грузовиков с моторами Euro 4 и системой впрыска Common Rail. Спустя год был представлен Fuso Canter Eco Hybrid. 2009-й год ознаменовался появлением восьмого поколения с двигателями Euro 5 и технологией BlueTec. Глобальное обновление прошло в 2011-м: символом перемен стал Canter TF со сцеплением Duonic в трансмиссии. С 2013 года появляется гибридный вариант Fuso Canter Eco Hybrid второго поколения, и, наконец, самый молодой полноприводный вариант.

хотя бы направлениям. Именно так и надо воспринимать эту машину. А точнее её можно охарактеризовать, как «палочка-выручалочка».

ПАЛОЧКА-ВЫРУЧАЛОЧКА

Fuso Canter 4x4 может с лёгкостью удовлетворить транспортные потребности тех, кому приходится

инструктор сразу попросил нажать кнопку межосевой блокировки, и также при помощи кнопки на панели приборов перейти на пониженную передачу в раздатке. Мне предстояло подняться по очень крутому косягу, затем спуститься с него, проехать небольшой брод и имитацию развалин бревенчатого моста. Само

Больше, чтобы задействовать остальные функции преодоления бездорожья, ничего делать не надо. Самоблокирующийся дифференциал заднего моста работает полностью самостоятельно, а вот передний мост подключается вручную поворотом регулятора на ступицах колёс. Как на узике.

кресел. В зоне ног места вполне достаточно, а все педали подвесные. Обзор по зеркалам также неплох, но лишь немного бликует стекло щитка приборов. Уровень шума, как мне показался для тех режимов движения, на которых я ездил, совсем небольшой. Ещё создатели говорят, что на версии 6С18D с 2-рядной 7-мест-



У полноприводной версии Canter 6С18 4x4 появилась дополнительная подножка кабины

залезать в труднодоступные места: специалистов по обслуживанию и ремонту различных коммуникаций, энергосетей, пожарных, спасателей, коммунальных служб. Благодаря габаритной ширине всего два метра (2025 мм), на бортовом Fuso Canter 4x4 можно протиснуться без проблем почти везде! И это я сам попробовал. Сейчас расскажу.

Перед началом движения на внедорожном полигоне немецкий

собой, что связывает эти объекты условная грунтовая дорога, местами с довольно глубокими колеями и перепадами поперечного профиля. К слову сказать, параллельно с нами такой же «курс молодого бойца» проходил мой коллега на строительном самосвале Agros, для демонстрации возможностей которого и была изначально подготовлена данная трасса. И тут мы нарисовались со своим малышом – «фузиком»...

НОРМАЛЬНАЯ ЭРГОНОМИКА

Когда оказываешься за рулём внедорожника, неважно, будь это легковушка или грузовик, сразу оцениваешь вероятные потери по отношению к заведомо более комфортной моноприводной версии. Здесь с этим всё нормально. Несмотря на скромные размеры 3-местной кабины, в ней есть место для верхней одежды и вещей за спинками

ной кабиной в распоряжении водителя два больших отсека под задними сиденьями.

СОРОК ГРАДУСОВ ПОДЪЁМА

Рулитса машина неплохо, но из-за высокого центра масс и длинного хода подвесок склонна к раскачке, иногда безбожно козлит, несмотря на не самую короткую базу, но зато без проблем справляется с глубокими колеями, не боится



У «японца» завидная геометрическая проходимость

буквально вертикальных препятствий из-за отличных углов въезда и съезда, и довольно шустро бежит по шоссе. Согласно заводским данным, угол въезда равен 35 градусов, угол съезда – 25 градусов. Такой же угол продольной проходимости. Максимальный преодолеваемый подъем составляет завидные 40 градусов, в некотором смысле символичные для русского человека. В том, что авторы заявленных параметров не врут, в тот день я лично убедился сам на полигоне Daimler AG. Что особенно хочется отметить, гигантскую тягу на пониженном режиме раздатки. Ошибка в выборе передачи здесь совсем не критична, и позволяет двигаться без сомнительных переключений до того момента, когда её перемена ступени уже не критична для преодоления бездорожья и не вызовет остановки.

Но и на шоссе наш этот трудяга тоже не будет себя чувствовать ущемленным. При желании на повы-

шенной пятой передаче его можно разогнать до 128 км/ч, но всё же его основное достоинство – хорошая тяга во всём диапазоне оборотов, что очень важно именно на плохих дорогах. Благодаря обеим ведущим мостам Fuso Canter придает уверенности там, где одноклассник с моноприводом способен забуксовать. Лишь один из немногих факторов, вызывающих неудобство при управлении автомобилем – габаритный радиус поворота просто огромен и согласно заявленным характеристикам – 14,9 м, но на практике кажется, что «и целого мира мало».

ЕВРОПЕЙСКОЕ ПРИМЕНЕНИЕ И ДЛЯ РОССИИ

Ну ладно, трудно не согласиться, что для России это очень интересный грузовичок. Но каков спектр его использования в Европе, где гораздо проще добраться куда-либо по улично-дорожной сети, чем коротать путь по просёлку. Оказывается,



А это исполнительные механизмы внедорожного арсенала на картерах КП и раздаточной коробки



Максимальный дорожный просвет 320 мм, минимальный – 185 мм

MITSUBISHI FUSO CANTER 4x4 В ЦИФРАХ

В стандартной комплектации предлагается самоблокирующийся дифференциал заднего моста и система «старт/стоп» для улучшения топливной эффективности. По сравнению с моноприводной моделью были значительно увеличены углы въезда (35 градусов) и съезда (25 градусов). Угол продольной проходимости – 25 градусов. Максимальный преодолеваемый подъем составляет 40 градусов. Межсервисный интервал полноприводной версии – 40 тысяч километров. Максимальная грузоподъемность короткобазного полноприводного Canter 6C18 с однорядной кабиной составляет 3 725 кг.

Покупателю предложены два варианта кабины, простая (3-местная) или двухрядная (7-местная), при этом колёсная база грузовика равна соответственно 3415 мм или 3865 мм. Ширина по кабине всех версий одинаковая – 1995 мм, высота – 2470 мм для обычной и 2495 мм для длинной версии. Из-за полного привода диаметр разворота маленьким не назовешь: 14,9 м для короткой и 16,5 м для длинной базы.

Техническая характеристика шасси Mitsubishi Fuso Canter 6C18 4x4 (FGB71GL4SEAU) без кузова

Колёсная формула	4x4
Снаряжённая/ полная масса, кг	2835/ 6500
Грузоподъёмность, кг	3665
Предельно допустимая осевая нагрузка спереди/ сзади, кг	2800/ 6000
Масса буксируемого прицепа, оборудованного тормозами/ без тормозов, кг	3500/ 750
Габаритные размеры, мм	6685x1995x2495
Колёсная база, мм	3865
Длина и ширина монтируемого кузова, мм	5750x2025
Колея колёс спереди/ сзади, мм	1665/ 1560
Клиренс спереди/ сзади, мм	210/ 185
Двигатель	4P10-AAT6, турбодизель, I-4, Euro-6
Рабочий объём, см ³	2998
Мощность, л.с.	175 при 3500 мин ⁻¹
Крутящий момент, Н·м	430 при 1600 Нм
Коробка передач	M038S5, механическая
Количество ступеней вперёд/ назад	5/1
Передаточные числа КП	I – 5,494; II – 3,193; III – 1,689; IV – 1,0; V – 0,723; з.х. – 5,494
Передаточное число ГП	4,875
Радиус поворота по оси следования наружного колеса, м	15,1
Максимальная скорость, км/ч	128
Шины	Continental LDR1+, 205/75R17,5

что там давно на шасси Fuso Canter 4x4 строят кемперы! Это шасси во всю используется бодибилдерами для создания автодомов. Действительно, интересная ниша...

Жаль, что автосборочное производство Mitsubishi Fuso Canter в Набережных Челнах пока не освоило версию со всеми ведущими колёсами. Надеюсь, что в скором времени рынок докажет необходимость этого производства и у нас, и тогда этот трудолюбивый автомобиль перестанет быть такой редкой птичкой, обитающей преимущественно в своей «праворульной» версии на дорогах дальневосточного федерального округа... 