



# MITSUBISHI FUSO CANTER

Mitsubishi Fuso Canter официально продают в России менее трех лет, но опыт эксплуатации машин этой модели накоплен немалый: их к нам издавна везли подержанными из Японии  
**АНТОН УТКИН** обозреватель журнала «Рейс»

**В**сего около трех тысяч автомобилей Fuso Canter пока продано дилерами с начала выпуска модели в Набережных Челнах (Татарстан). Помимо весьма умеренной цены – около полутора миллионов рублей за шасси с промтоварным фургоном – японец привлекает и репутацией весьма надежного автомобиля. Это давно проверено на прак-

тике – с начала 1990-х годов в Россию из Японии ввезено более тридцати тысяч подержанных праворульных машин этой модели. И, как правило, владельцы, написавшие отзывы в Интернете, довольны приобретением. По данным аналитического агентства «Автостат» (см. таблицу) больше всего у нас зарегистрировано 15-23-летних «праворулек» Mitsubishi

Canter. Да, именно так, в два слова, машина называется на внутреннем рынке. Известную с 1932 года марку Fuso японцы начали интенсивно раскручивать только в 2007-м. С тех пор, руководствуясь, видимо, результатами каких-то сложнейших маркетинговых исследований, фирма продвигает один и тот же автомобиль либо под брендом Mitsubishi Fuso – в России, Белоруссии, странах Прибалтики, Турции, США, Канаде и др., – либо просто Fuso, как в большинстве стран Европы, Мексике, Австралии и пр. Замалчивание или афиширование родового имени фирмы сугубо

индивидуально для рынка той или иной страны – например, покупателям из Словакии импонирует то, что Canter – это Mitsubishi, а их соседям чехам по каким-то причинам знать это не обязательно. Или даже нежелательно. В России же Canter встречается с документами трех разных марок: Mitsubishi – таких подавляющее большинство, Fuso – многочисленный «секонд-хенд» из Германии, и Mitsubishi Fuso – из постепенно растущего парка автомобилей, собранных в России. Характерно и распределение по федеральным округам – почти 13-кратное преобладание Дальнего Востока над центром. И плавный спад по направлению от Приморья к западу – до мизерных трех-четырех сотен леворульных экземпляров на весь СЗФО, включая 5-миллионный Петербург. Впрочем, праворульные грузовички с тремя бриллиантами на решетке радиатора в подавляющем большинстве принадлежат не перевозчикам, а мелким предпринимателям или

даже просто хозяйственным сельчанам и дачникам. Чаще это версии полной массой до 3,5 тонны – чтобы ездить с категорией В, да и таможня с легкими грузовичков брала меньше. А конструктивно Canter с японского рынка не слишком похож на собрата российской сборки. Двигатель на «праворулке» обычно с механическим впрыском топлива вместо современной системы Common Rail, передняя подвеска – часто пружинная или торсионная, а задние колеса меньшего диаметра (например, 14-дюймовые против 15-дюймовых передних). И вообще, купившие праворульный Canter за 200-300 тыс. рублей, по сути, живут в другой России – не той, где челнинский Fuso за полтора миллиона рублей считается «привлекательным по цене». Тем не менее опыт, которым они делятся друг с другом на форумах в Интернете, может быть полезен и крупным автохозяйствам с десятком и более новеньких «фузиков» камазовской сборки. Зачем, например,

платить 50 тыс. рублей официальному дилеру за японскую рессору, если подходит корейская от Hyundai Mighty? Всего за семь тысяч... И таких позиций альтернативных замен могут быть десятки.

Кроме того, гаражные мастера охотно рассказывают о доработках тех или иных узлов автомобиля, на что уже не способны завгары предприятий – в последние годы стало модным набирать их из числа мекенджеров во логистике, не закрывших в жизни ни одной гайки. В частности, у многих владельцев японских грузовиков раз и навсегда изжиты проблемы с футорками крепления двускатных колес. Вместе с самими футорками. Их просто заменяют на общие для обоих колес шпильки. При этом, конечно, не получается полноценного европейского крепления по стандарту ISO, поскольку центрируются колеса по-прежнему конусами на шпильках, а не пояском



**Fuso Canter стал одним из первых среднетоннажников с расположенным на панели приборов рычагом КП, то есть свободным выходом из любой двери**

**Гидроборт весьма полезен для развозки грузов по торговым точкам**



**Челнинский VIN-номер «поглощает» VIN-номером надстройки**



**Одна из клавиш задействована на электропривод гидроборта**

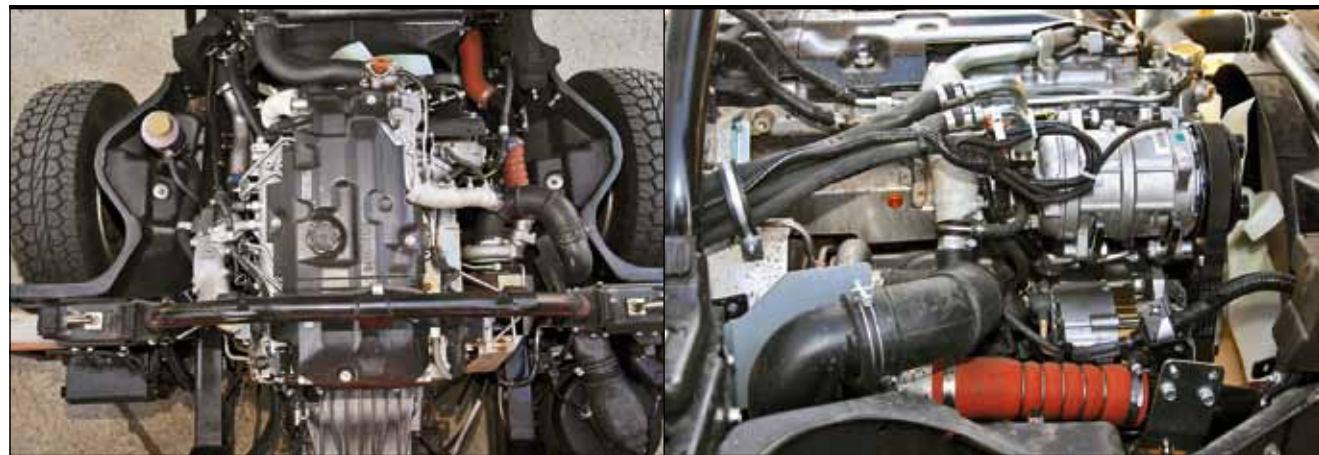


**Щиток приборов предельно упрощен – сразу видно, что пневматики нет**

**Парк Mitsubishi Fuso Canter на 01.07.2012 г.\***

	Всего	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	<1987	Нет данных
Россия	34640	500	990	286	4	20	32	47	136	337	642	646	845	626	657	1193	2554	3867	4412	3748	2787	2262	2177	2070	1410	937	456	953	46
СЗФО	361	31	83	26	0	1	3	1	0	3	4	4	6	6	9	12	18	21	32	17	15	5	17	11	9	4	3	20	0
ЦФО	1270	136	248	106	1	3	6	1	10	14	21	10	26	19	21	38	55	80	115	78	68	56	57	37	30	13	6	13	2
СКФО	277	19	32	4	0	0	0	1	2	4	4	6	13	3	3	8	11	37	26	30	18	19	16	7	6	4	0	4	0
ЮФО	1066	69	118	33	1	2	1	4	10	18	46	28	37	31	33	28	63	93	110	80	57	52	53	28	30	14	6	19	2
ПФО	1144	78	135	50	0	0	1	2	4	15	24	25	34	33	31	39	88	94	125	93	75	48	53	39	26	16	6	10	0
СФО	10967	84	220	30	0	3	7	14	47	164	264	316	441	280	266	514	1033	1500	1580	1196	816	537	505	490	284	186	57	104	29
УФО	1609	64	133	35	0	1	2	1	7	18	40	32	43	49	43	70	133	183	204	140	113	80	73	55	39	19	10	16	6
ДФО	17946	19	21	2	2	10	12	23	56	101	239	225	245	205	251	484	1153	1859	2220	2114	1625	1465	1403	1403	986	681	368	767	7

\*По данным аналитического агентства «Автостат»



До конца 2012 года завод в Набережных Челнах ставил на Canter 150-сильный мотор, отвечающий нормам Евро-3...

...а с начала 2013-го пошли 180-сильные «еврочетвертые». С правой стороны – компрессор рефрижератора

ступицы. Тем не менее надежность и безопасность узла возрастает многократно. Если же оставить все как есть, то рано или поздно возникнет горячее чувство солидарности с шоферами нескольких поколений, измученных футорками, которые положено регулярно подтягивать, что гораздо сложнее, чем на машинах с евроступицами. Поскольку предварительно нужно наехать внутренним колесом на доску и отвернуть на два оборота ВСЕ наружные гайки сразу. Как правило, времени и желания делать это нет, ведь платят води-

телям за тонно-километры... И если затяжка футорок ослабнет, то вскоре может разбить отверстия в диске. А затем и срезать шпильки, после чего оба ската отделяются от ступицы прямо на ходу – история знает немало страшных катастроф с участием потерявших колеса грузовиков.

Менее трагично, но более чем неприятно и коррозионное срастание футорки с гайкой. Это крайне затрудняет замену пробитого колеса – при попытке отвернуть гайку вращается и футорка, тщетно силась согнуть наружный диск. Или

вращаются вместе все три детали, включая шпильку. В таких случаях гайку срезают, но чем это сделать в дороге? Приходится вызывать подъемную машину и вручную перегружать товар на обочине. Задержка рейса минимум на сутки, штрафные санкции партнеров...

Решено – футорки в помойку! Удалив родные японские шпильки (у них стыла резьба М19х1,5), рассверливаем на миллиметр отверстия в ступицах, затем вставляем и прихватываем снаружи сваркой укороченные шпильки М20х1,5 от ЗИЛ-130. И на каждую,

Характеристики двигателей*		
Модель (экологический класс)	4M507AT7 (Евро-3)	4M50-5AT5 (Евро-4)
Рабочий объем, л	4,9	
Мощность, л. с. (об/мин)	150 (2700)	180 (2700)
Крутящий момент, Н.м (об/мин)	471 (1600)	530 (1600)

\* Mitsubishi Fuso Canter российской сборки



Слева за кабиной – две легкосъемные (и для воров тоже) батареи. Зато есть простор для творчества хозяина



3,5-тонный Canter TF европейской сборки оснащен независимой подвеской и дисковыми тормозами всех колес

после установки внутреннего колеса, надеваем специально выточенную конусную втулку. После чего ставим наружное колесо и притягиваем весь пакет к ступице конусными гайками от передних колес того же ЗИЛ-130. А можно просто купить (или заказать через Интернет) готовый комплект так называемых еврошпилек – их повсеместно продают в Приморье для установки вместо футорок на многие модели японских грузовиков.

**Возможны варианты**

Mitsubishi Canter – глобальная модель, выпускаемая тиражом около 120 тыс. экземпляров в год на заводах Японии, Португалии, Турции, Египте, ЮАР, Филиппин, Венесуэлы, Малайзии, России и других стран. Огромное количество модификаций для разных рынков порождает для владельцев машин некоторые проблемы с запчастями – особенно если предлагаемые официальными дилерами не устраивают по цене, либо их вообще нет в каталоге для российского рынка. Как ни странно, но проще всего владельцам «праворулек» – наши дальневосточные бизнесмены наладили надежные каналы поставок недорогих деталей от альтернативных производителей из Японии, Китая и Кореи. Если же автомобиль

неяпонской сборки, то поиски запчастей порой носят «лотерейный» характер: повезет-неповезет. Разберемся, что за машины попадают в Россию, и как их различать. Mitsubishi Canter шестого поколения (по заводской номенклатуре ТВ) у нас самый массовый, в Японии его представили в 1993 году. Первичных национальных признаков у этих машин два: «баранка» справа и японский VIN-номер, начинающийся на буквы J. Модель седьмого поколения (TD) – уже с двигателями Common Rail – появилась в 2002-м, таких грузовиков у нас на порядок меньше, ведь даже в конце 2000-х годов в Приморье предпочитали завозить и покупать дешевые «шестые». Помимо чисто японских «гэдэшек» встречаются и пригнанные из Европы Fuso португальской сборки – они там пошли в серию спустя три года, в 2005-м, и их легко определить по коду TYB на первых трех позициях VIN-номера. В 2010 году Canter предпоследнего поколения TD прописался в России – машинокомплекты с головного завода Fuso в Кавасаки (префектура Канагава) приходят в Набережные Челны, где собирают шасси, отправляемые затем на предприятия-ребилдеры для монтажа надстроек.



Для автономного подогревателя предусмотрен свой топливный бачок



Рабочий цилиндр сцепления расположен внутри картера



Чтобы никого не придавило кабиной, шарнир штанги блокируется

Технические характеристики*				
Модель	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, мм	1665			
Колея задняя, мм	1660			
Дорожный просвет, мм	215			
Ширина рамы, мм	840			
Передний свес, мм	1145			
Задний свес, мм	1420	1640	1815	1950
Снаряженная масса, кг	2625	2645	2670	2690
Полная масса, кг Евро-3/Евро-4	7500/8500			

\*Mitsubishi Fuso Canter российской сборки

**МНЕНИЕ**

**ГЕОРГИЙ ПЛЕХАНОВ**  
главный технолог ООО «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус», Набережные Челны

С января 2013 года наша компания предлагает Mitsubishi Fuso Canter, отвечающий экологическим нормам Евро-4. По сравнению с прежним автомобилем новый прибавил 800 кг грузоподъемности – теперь она составляет 5300 кг при полной массе 8,5 т вместо прежних 7,5 тонны. Доработка рамы не потребовалась – ее прочность была изначально рассчитана с запасом. Усилили только подвеску и применили более мощный двигатель – он прибавил 30 л. с. и почти 60 Н.м крутящего момента. Учли также нарекания перевозчиков на некоторые врожденные дефекты. Например, с ноября 2012 года по нашей рекомендации японские партнеры комплектуют радиатором иной конструкции и от другого поставщика – недостаток, вызывавший потерю герметичности, устранен. Много было жалоб на преждевременный выход из строя 16-дюймовых нижекамских шин, которые шли на комплектацию автомобилей с декабря 2010 года. По индексу несущей способности – 121/120, соответствующему суммарной нагрузке 2900 кг на переднюю ось и 5600 кг на заднюю, они подходили под наши технические характеристики (2880 и 5200 кг соответственно). Тем не менее практика показало иное. На новом автомобиле Fuso Canter Евро-4 (с увеличенной на тонну полной массой) применены шины другой размерности – 215/75R17,5, и более высоким индексом несущей способности (124/123). По соотношению цена/качество предпочтение отдано модели одного из европейских производителей.

По-прежнему доступны шасси с колесной базой четырех вариантов – заказы машинокомплектов из Японии мы формируем, учитывая статистику предыдущих поставок и спрос перевозчиков. Как правило, задержек в получении автомобиля нужной длины не бывает. Около 90% выпускаемых в Набережных Челнах среднетоннажников Mitsubishi Fuso Canter конечные покупатели получают уже в виде готового грузовика с кузовом, и именно по этому пути – расширения перечня российских компонентов из числа входящих в надстройку – будет развиваться локализация производства. Проекты освоения сварки кабин пока не рассматриваются: объемы продаж автомобилей не позволяют значительно увеличить инвестиции в укрупнение технологического процесса и увеличения в разы затрат по внешней и внутренней логистике.



Линейные размеры одиночного автомобиля с фургоном

Шарниры рессор на прессмасленках обрекают на значительный объем ТО

Вопреки давней, еще советской, традиции марка автомобиля при этом не меняется – в отличие от конкурентов компания «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус» добилась привилегий от надстройщиков, поэтому в никакие «ЦентрТрансТехМаш» или «Мега Драйв» Canter не переименовывают. Но свой собственный VIN-номер ребилдеры готовому автомобилю присваивают. Таким образом, челнинский код Z8V придуман чисто формально, а в базу данных российские Mitsubishi Fuso попадают с номерами на X9H, XUB и пр. В чем принципиальное отличие от машин, ввезенных неофициально, на которых родной японский или португальский VIN-номер сохранен независимо от того, рефрижератор

это или борт с КМУ. Особенность челнинских шасси еще и в узком перечне модификаций – доступны только заднеприводные 8,5-тонные (до 2012 года – 7,5-тонные) колесной базой четырех вариантов, однорядной кабиной, единственным 4,9-литровым 4-цилиндровым мотором, рессорной подвеской всех колес и барабанными тормозами «по кругу». Никаких 3,5-тонных «коротышей» с рычажной подвеской передка, реечным рулевым и дисковыми тормозами у нас не предусмотрено, как и автоматических КП с двумя сцеплениями, не говоря уже о гибридной силовой установке...

Восьмое поколение TF представили в Японии в конце 2011 года, а летом 2012 – и в Европе. Завод в порту-

Грузовые характеристики	
Габаритные размеры (ДхШхВ), мм	8270x2600x3250
Макс. допустимая масса, кг	8500
Макс. допустимая масса автопоезда, кг	12 000
Внутренние размеры фургона (ДхШхВ), мм	6085x2480x2060
Количество палет (1200x800 мм), шт.	до 14
Грузоподъемность автомобиля, кг	3550
Грузоподъемность гидроборта, кг	1500

**МНЕНИЕ**

**МИХАИЛ ТИХОМИРОВ**  
механик ООО «Караван», Ростов-на-Дону

– При комплектовании автопарка предприятия мы выбрали относительно недорогие среднетоннажники Mitsubishi Fuso Canter – партию из 12 машин получили в 2012 году. Все – с изотермическими кузовами-рефрижераторами, поскольку возим мы продукты питания. Рейсы – в основном по загородным трассам южных регионов России. Летом двигатели автомобилей работают круглосуточно, приводя компрессоры холодильных установок – тем не менее в пересчете на километраж расход топлива не превышает 22 л/100 км. Учитывая небольшие пробеги – до 60 тыс. км – говорить о долговечности каких-либо узлов пока рано. Автомобили работают безотказно – только заправляем их топливом и проводим регулярное обслуживание в техцентре официального дилера. Из мелочей отмечу выход из строя радиаторов-отопителей, имевших место на двух машинах, а также неудачный выбор шин для комплектации автомобилей заводом-изготовителем – модель «КАМА-218» оказалась непригодной для грузовика полной массой 7,5 тонны. После двух случаев взрывного разрушения покрышек мы переобули все наши Fuso в Goodyear и Bridgestone.

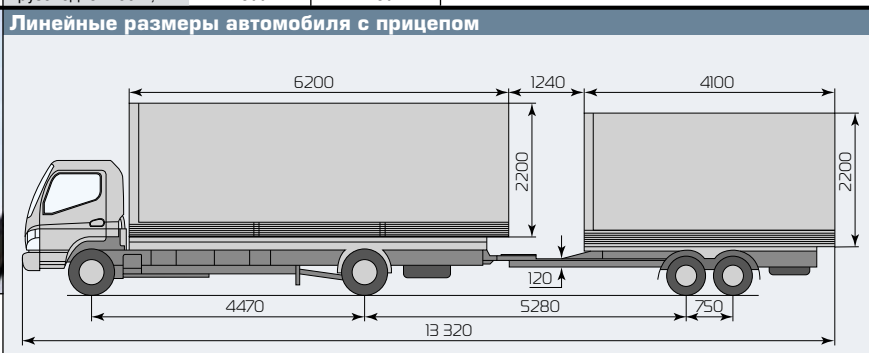


Наличие гидрорессорки автовоза требует установки КОМ с гидронасосом

Грузовые характеристики	Бортовая платформа	
	Бортовая платформа	Прицеп
Габаритные размеры бортовой платформы с каркасом и тентом (ДхШхВ), мм	6200x2550x2200	4100x2500x2200
Высота борта, мм	600	
Макс. допустимая масса, кг	8500	3500
Макс. допустимая масса автопоезда, кг	12000	
Внутренние размеры тента (ДхШхВ), мм	6100x2490x2150	4040x2440x2190
Количество палет (1200x800), шт.	до 14	до 8
Грузоподъемность, кг	4800	2450



Рефрижератор на среднетоннажниках неавтономный – без двигателя



Линейные размеры автомобиля с прицепом



Штатное крепление колес футорками – архаизм с массой проблем...

гальском Трамагале включает линию по изготовлению кабин – их не надо везти в сборе и окрашенными, как в Челны – из Японии приходят только отштампованные панели. Вероятность того, что европейский Canter TF окажется в парке российского перевозчика, есть, хотя и мизерная. Пригнать машину из Германии, с учетом пошлин и сборов, обойдется дороже, чем купить российского «старичка» TD. К тому же равный по мощности 180-сильный мотор на «европятах» Fuso всего лишь 3-литровый, да к тому же с системой впрыска мочевины... Однако альтернативы импортной машине нет, если нужен полноприводный «фузик». Либо Canter с двойной семиместной кабиной. Возможно, такой привезет из Португалии или Японии под заказ даже официальный дистрибьютор. И поставит его на гарантию.

Новейший TF выпускает еще и недалекий от нас завод полного цикла Temsa Global (Адапазары, Турция). Но опять-таки придется самим привозить, растаможивать, платить утилизационный сбор... Возможно, уже через год появится интересный вариант – пригнать новейший Canter TF из Казахстана, с которым у России еди-



...поэтому водители ставят «зилоские» шпильки с гайками

ное таможенное пространство, а значит, не надо платить за утилизацию. Дело в том, что ряд стран бывшего СССР (еще Украина, Армения и Грузия) входят в сферу распределения той же турецкой Temsa Global. Пока она отправляет в Алма-Ату только «евротретьи» Fuso, которые у нас уже давно вне закона, однако в 2014 году Казахстан должен перейти на Евро-4, и тропинку для турецких «фузиков» в Россию вполне можно будет протоптать. Тем более что вождельный Canter FE 711 полной массой до 3,5 тонны в автосалонах нашего южного соседа свободно продается.

Обозначение модели по номенклатуре Mitsubishi Fuso имеет нюансы для рынков разных стран. Буквой F зашифрована бескапотная компоновка, второй буквой – полная масса (ранее грузоподъемность) и колесная формула: В – 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. Далее следует цифра, обозначающая поколение: 5 или 6 – это ТВ, а 7 или 8 – последующие TD и TF, причем 7 соответствует версиям с узкой кабиной, а 8- с широкой. Остальными одной-двумя цифрами зашифрована модификация.



На новой 8,5-тонной машине применяются 17,5-дюймовые колеса

**МНЕНИЕ**

**ВАЛЕРИЙ САВЧУК**  
начальник транспортной службы ООО «Золотой век», Ростов-на-Дону

– У нашего предприятия достаточно большой автопарк – только в Ростове, не считая филиалов, на линиях работает около 130 автомобилей разного тоннажа. Перевозим в основном продукты питания, поэтому большинство машин – с изотермическими фургонами-рефрижераторами. В 2011-2012 годах приобрели 11 среднетоннажников Mitsubishi Fuso Canter, из них семь – с кузовами на 8 палет, и четыре длиннобазных – на 11 палет. Наше предприятие авторизовано компанией «ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус» как официальный дилер, поэтому обслуживание и ремонт автомобилей производим у себя – все необходимое оборудование имеется. Машины из первой партии уже пробежали по 90-100 тыс. км, а самые свежие – не менее 40 тыс. км. Почти на всех текли отопители – заменяли радиаторы и краны, на одной вышел из строя теплообменник системы рециркуляции отработавших газов. В остальном – без нареканий. Даже в подвеске пока ничего не меняли – нагружаем машины обычно до 2-2,5 тонны, то есть до половины грузоподъемности, поэтому ходовая до сих пор в отличном состоянии. Разве что шины «Кама» вышли из строя – больше 50 тыс. км они у нас не ходили, лопались под нагрузкой. Меняем их на китайские разных брендов – посмотрим, сколько прослужат. На шести автомобилях, купленных первыми, до сих пор исправно ходят родные шины Bridgestone – раньше их ставили прямо на заводе. Расход топлива летом – 21 л/100 км по трассе и 22,5 л/100 км по городу. Зимой, соответственно, 24 и 26 л/100 км.



Передние точки крепления кабины – без подвески, на сайлентблоках



Между рамами шасси и кузова хорошо бы проложить доски, но, увы ...



...а на болт, стягивающий кронштейны, навернуть еще одну контргайку



**Ведущий мост типа «банджо» удобен съемным в сборе редуктором. Балка моста штамповано-сварная**

**Мощный стабилизатор поперечной устойчивости необходим для шасси, оборудованных высокими промтоварными кузовами**

В маркировке машин российской сборки, например, F85DH, буква E пропущена, далее идет цифра 8 – широкая кабина, затем 5 – рессорная подвеска, а после стоит буква D, обозначающая двигатель модели 4M50. В конце приведена одна из четырех букв, соответствующая определенной длине колесной базы: E – 3410, G – 3870, H – 4170, J – 4470.

В торговом обозначении Fuso португальской сборки (например, 7C18D) первая цифра указывает на полную массу в тоннах, буква C – на широкую кабину (если S, то узкая), 18 – 180-сильный мотор, а D – двойная семиместная кабина.

**Что ломается**

Как и положено моторам с современной топливной аппаратурой, они не любят бодрящее топливо и попавшую в солянку воду. Вот почему купив относительно свежий праворульный Canter, владелец-сибиряк потом долго жалеет, что не взял старенький – с рядным ТНВД. Уж больно дорогие оказались форсунки

Common Rail... Как правило, больше затрат на запчасти у выбравших легкие версии – с реечным рулевым механизмом, который на видавших виды экземплярах начинает постукивать из-за износа направляющих, также далеко не вечные шаровые опоры – особенно если ездить по «сопкам Манчжурии». Куда долговечнее мосты на рессорах, но такие ставят только на тяжелые модификации с невыгодной растаможкой. А в последний год – и подавно, ведь размер утилизационного сбора прямо привязан к тоннажу, и если полная масса машины превышает 5 тонн, остается только вспомнить поговорку «близко локоть, да не укусишь»...

Приходится приспосабливать Canter и к сибирским морозам – в Японии-то таких не бывает. Например, по отзывам «кантероводов» на форумах, весьма полезно устроить забор теплого воздуха на впуск от выпускного коллектора – это уберет провалы при разгонах. Для нормальной работы в мороз некоторые владельцы ставят подогреваемый топливный

**МНЕНИЕ**

**МИХАИЛ ШАПИРО**  
директор ООО «Кубань-масло», Краснодар  
– Три новых автомобиля Mitsubishi Fuso Canter 2011 и 2012 годов выпуска мы приобрели, уже имея большой опыт эксплуатации японских грузовиков – в основном поддержанных праворульных. Профиль нашей работы – перевозка молочной продукции, поэтому все машины оборудованы изотермическими кузовами-рефрижераторами: два – на шасси с базой 4170 мм, и один – на самом длиннобазном (4470 мм). Рейсы – в основном по загородным трассам юга России. Пробег самого старшего Fuso уже превысил 200 тыс. км, остальных – немногим меньше. Моторы – в отличном состоянии, масло между сменами не доливаем. Применяем импортное полусинтетическое. Врожденных дефектов было выявлено только два: на одной машине оказался бракованным корпус водяного насоса – раковина в чугунной отливке вызвала течь антифриза, а на другой – потек радиатор отопителя. Достаточно большие пробеги потребовали работ по ходовой части – на всех машинах уже перебирали шкворневые узлы, заменяли втулки рессор и рулевые тяги. После окончания действия заводской гарантии обслуживаем машины силами собственной ремонтной службы. «Родные» шины нижекамского завода прослужили около 90 тыс. км, после чего были заменены на Bridgestone зимней (шипованной) и летней моделей – считаем рациональным менять их по сезону.



**Автономный подогреватель снимает все проблемы зимнего пуска мотора**



**Барабанные тормоза всех колес – особенность Fuso российского рынка**



**С такими стремянками можно широко варьировать количество листов**

**Нормативы на замену деталей\***

Наименование	Количество нормочасов
Компьютерная диагностика двигателя первичная	1
Радиатор отопителя	6,5
Подшипник задней ступицы	2,2
Подшипник передней ступицы	2
Ремкомплект гидроусилителя руля	4,5
Тормозные колодки (все)	8,5
Подшипники редуктора заднего моста	10,3
Сцепление	5+0,7
Стартер	1,1
ТНВД	5
Генератор	2,8
Капремонт двигателя	45,5
Полный ремонт КП	14,7
Ремень поликлиновый генератора	0,4
Комплект шарниров рулевых тяг	1,6

\*автомобиль Fuso Canter в сервисном центре ЗАО АК «Инфопром авто»; стоимость норма-часа с НДС 1400 руб.



**Бачок стеклоомывателя удобно расположен на брызговике кабины**

фильтр-сепаратор от крупнотоннажных грузовиков. В остальном – все как и положено на 15-20-летней японке. Изредка меняешь что-нибудь в ходовой, и ждешь, пока придет черед капитальнее движок...

У хозяев машин российской сборки все по-другому: сменив в своей автоколонне «газики» на «фузики», они радуются жизни, правда периодически сетуют на «совковость» фирменного сервиса – все-таки не японцы нанимали туда персонал, а представители родного «КАМАЗа» – и спорят в курилке на вечную тему: «Можно ли смазывать резьбу футорок, или нельзя?». Первые два года выпуска

фирма ставила в отопитель кабины конструктивно неподходящий радиатор – те, у кого он не успел потечь во время действия гарантии, меняли его за деньги – около 20 тыс. руб. вместе с работой. Прочие дефекты если и бывают, то носят случайный характер. Пробеги челнинских автомобилей Mitsubishi Fuso Canter пока редко превышают 150 тыс. км, и сколько прослужат основные агрегаты при регулярном ТО на фирменном сервисе с оригинальными запчастями (чего никогда не знали «праворульки») – покажет время.

Фото Александра Батыру



**Российский Fuso Canter оснащают 6-ступенчатой коробой передач**

**Смазочные материалы\***

Узел смазки	Класс вязкости SAE	Класс качества ASEA API
Двигатель	10W40	CD, CD/SF, CE, CF-4
Коробка передач	80W90, 75W90	GL-3, GL-4
Ведущий мост	80W90	GL-5
ГУР		DEXTRON

\*допущенные заводом к применению на автомобилях



**Весьма удобна машина с КМУ – такие раньше охотно везли из Японии. Увы, теперь эту дорожку закрыли...**

**Цены оригинальных запчастей\***

Позиция	Цена с НДС, рублей
Фильтр воздушный (элемент)	5329
Фильтр масляный	1807
Фильтр топливный (комплект)	1508
Поршневые кольца (комплект на цилиндр)	3352
Поршневая группа (комплект на цилиндр)	21 125
Прокладка ГБЦ	3570
Комплект вкладышей шатунных на одну шейку	800
Комплект вкладышей коренных на одну шейку	1375
Форсунка	62 721
Водяной насос	9705
ТНВД	146 500
Генератор	84 200
Полный комплект прокладок двигателя	24 630
Глушитель	18 300
Турбокомпрессор	114 800
Стартер	49 270
Термостат	2400
Сцепление в сборе	38 136
Ведомый диск сцепления	19 258
Выжимной подшипник сцепления	2350
Коробка передач в сборе	258 000
Рессора передняя	32 200
Рессора задняя	51 400
Главный тормозной цилиндр	17 450
Тормозной барабан	21 400
Подшипники передней ступицы (комплект на одно колесо)	5300
Подшипники задней ступицы (комплект на одно колесо)	4900
Насос гидроусилителя руля	43 600
Тяга продольная рулевая	9320
Ремкомплект шкворневого узла	6150
Амортизатор	8650
Футорка колеса задняя	255
Гайка колеса	240
Стекло ветровое	17 600
Фара в сборе	11 200
Радиатор отопителя	12 300
Фонарь задний	4831

\*для автомобиля Mitsubishi Fuso Canter с двигателем 4M50-7A17 объемом 4,9 л в сервисном центре ЗАО АК «Инфопром авто»

**МНЕНИЕ**

**АСЛАН МАМРУКОВ**  
заместитель директора ООО «Мамруко», Республика Адыгея  
– Наша компания производит и фасует для розничной продажи подсолнечное масло «Мамруковское» – до трехсот тонн в сутки. Сырье – семена подсолнечника – возим большими самосвалами, а готовую продукцию – среднетоннажниками. Раньше это были нижегородские «Валдаи», но в позапрошлом году заменили их на Mitsubishi Fuso Canter. На сегодняшний день у нас в парке шесть таких машин с кузовами на 6 европалет. За два года машины успели пробежать от 100 до 160 тыс. км. Рейсы – по всему Южному федеральному округу, в основном по хорошим асфальтированным дорогам. Поэтому, несмотря на периодические перегрузы, подвеска ходит хорошо. Меняли только втулки рессор – после пробега 140-150 тыс. км. На всех машинах почти сразу потекли радиаторы отопителя – заменяли по гарантии. После нескольких случаев взрыва родных шин «Кама» на все наши Fuso поставили польские Kormoran – пока ими довольны. В остальном автомобили служат без отказов и поломок, регулярное ТО проводим в сервисном центре официального дилера – даже после окончания гарантии.