

ЯПОНСКИЙ СТАНДАРТ

Рост популярности автомобилей Hino в России побудил нас задуматься о причинах покупательского интереса. Мы испытали грузовик серии «500» с надстройкой фургон-рефрижератор, который, как выяснилось, создан по коммерчески успешной формуле – качество корпорации Toyota плюс учет российской специфики

текст и фото **Василий Сергеев**



Профессионалы, выбирающие грузовики Hino, прекрасно знают, за что они платят деньги. Автопроизводитель, являющийся грузовым подразделением Toyota Motor, работает по стандартам материнской компании, ставящей качество во главу угла. Второй привлекательный момент состоит в том, что Hino обеспечивает своей продукции повышенный запас прочности, это касается как надежности шасси, так и ресурса силовых агрегатов и трансмиссий. Опыт бесперебойной эксплуатации японских грузовиков в наиболее суровых регионах нашей страны, таких как Сибирь и Дальний Восток, говорит о многом.

Популярность техники Hino в России растет даже на фоне охватившего отрасль спада продаж. Судите сами: японская марка официально пришла в нашу страну в 2008 г. (до тех пор ее знали разве что по подержанным праворульным грузовикам, завоевавшим признание на Дальнем Востоке). В 2014 г. Hino заняла шестое место в России среди иностранных брендов с 7% рынка новых грузовиков полной массой от 3,5 т. В связи с этим новый президент ООО «Хино Моторс Сэйлс» Омори Хироюки (заступил на свой пост в феврале этого года) рассматривает российский рынок грузовых автомобилей как один из самых перспективных.

Средний брат

Мы выбрали для знакомства с продукцией компании грузовик 500-й серии полной массой 12 т. Этот наиболее востребованный вариант «пятисотки» достался нам в исполнении с однорядной кабиной, колесной базой 4850 мм и 7,6-литровой дизельной «шестеркой», агрегатированной с 6-ступенчатой «механикой». На заднеприводном шасси с колесной формулой 4x2 в нашем случае был смонтирован фургон-рефрижератор производства ООО «Техпро», холодильная установка Carrier и гидроборт (специальное приспособление, позволяющее поднимать грузы в автомобиль). Отметим, что на нашем рынке предлагается также две более тяжелые версии этой серии – полной массой 17,5 и 26 т, удлиненной колесной базой, увеличенной грузоподъемностью и колесами большего диаметра.



Рулевая колонка регулируется в двух направлениях



Управлять холодильной установкой можно с передней панели



Холодильники Carrier адаптированы к перевозке и хранению продуктов, растений и лекарств

Внешность японского «трудяги» решена в характерном восточном стиле. Из-за немного выступающего вперед бампера и нагромождения разнокалиберных внешних зеркал и светотехники, разнесенной по флангам кабины, «пятисотый» анфас напоминает зверюшку из аниме. Однако, как это часто бывает у японцев, необычная компоновка работает на удобство. Скажем, подножки расположены низко, а дверные проемы широкие, из-за чего в кабину проникать очень удобно. Большое лобовое стекло, диагональные скосы подоконной линии, узкие кузовные стойки и необычно низкое расположение передней панели предопределяют отличную обзорность. Компоновка трехместная, причем среднее сиденье легко трансформируется в столик. Ящиков и всевозможных креплений в избытке. А за спинками – мечта дальнотойщика – мягкое спальное место. Полка, сформированная с учетом телосложения азиатов, возможно, узковата, но это куда лучше, чем отсутствие полноценного места для отдыха.

Посадка за рулем, регулирующимся в обеих плоскостях, заставляет водителя почувствовать себя хозяином положения. Ключевые органы управления под рукой, приборы хорошо читаются. Между крупными спидометром и тахометром расположились дополнительные инструменты и табло с мелкими пиктограммами. По штату здесь положен кондиционер, тестовый автомобиль был оснащен также системой автономного подогрева двигателя и салона Eberspacher. Водительское кресло имеет множество вариантов настроек, выдвижной подлокотник и штатную систему пневматической амортизации.

Материалы внутренней отделки здесь, что называется, неброские (так принято в сегменте), но пластик и обивка кресел выглядят симпатично, панели идеально подогнаны. Наконец, поскольку герой нашего теста профессиональный перевозчик скоропортящейся продукции, почетное место на передней панели занимают органы управления холодильным оборудованием: с помощью кнопки в фургоне устанавливается температурный режим от -20°C до $+12^{\circ}\text{C}$. Штатный регистратор температур (небольшой блок, смонтированный на передней панели) позволяет выводить данные о температурном режиме на печать.

КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ

Что касается собственно фургона, то при объеме 32,9 м³ он способен вместить 14 европалет, а благодаря платформе гидравлического борта грузоподъемностью 1500 кг подъемник может въезжать в «амбар» рефрижератора как к себе домой.

Пронырливый скоростной

Пожалуй, самое приятное впечатление за рулем я получил от высокой маневренности этой немаленькой машины. За счет продуманной конструкции балки и поворотных цапф переднего моста колеса здесь можно поворачивать почти перпендикулярно раме. Неудивительно, что маневрирование по территории парковки головного офиса «Хино Моторс Сэйлс», заставленного машинами, не вызвало даже малейших затруднений. Легкий и точный руль к тому же не очень «длинный», что облегчает труд водителя. Зеркала оказались вполне информативными, но отсутствие в штатном оснащении датчиков парковки осложняло движение задним ходом (хорошо, что парктроник есть в списке опций).



Гидравлический борт имеет грузоподъемность 1500 кг

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

HINO 500 ФУРГОН-РЕФРИЖЕРАТОР

Габариты, мм	8240x2600x3600
Колесная база, мм	4850
Диаметр разворота по колесам, м	17,2
Клиренс, мм	200
Грузовое пространство, м ³	32,9
Снаряженная масса, кг	7000
Грузоподъемность, кг	5000
Тип двигателя	дизельный L6
Рабочий объем, куб. см	7684
Макс. мощность, л.с./об/мин	260/2500
Макс. момент, Нм/об/мин	794/1500
Привод	задний
Трансмиссия	механическая 6-ступенчатая
Макс. скорость, км/ч	135
Время разгона 0–100 км/ч, с	н/д
Расход топлива (средний), л/100 км	н/д
Объем бака, л	300

ПРИЦЕЛ – НА РОССИЮ

Компания Hino является отделением корпорации Toyota и крупнейшим предприятием в Японии по изготовлению и сбыту грузовых автомобилей и автобусов. С момента основания компании в 1910 г. ставка делалась на рынки Азии и Океании, однако в последние годы японцы укрепили свои позиции на глобальных площадках – в частности, в Северной Америке и России. Сейчас Hino предлагает у нас линейку мало-, средне- и крупнотоннажных грузовиков (серии 300, 500 и 700), в стране функционируют пять складов шасси исключительно японской сборки и два склада запчастей. Дилерская сеть растет быстрыми темпами: сегодня это 39 центров в 30 городах России (из них пять в Москве). Параллельно расширяется сотрудничество с «бодибилдерами». Надстройки типа промтоварный фургон, изотермический фургон, фургон-рефрижератор, эвакуатор, самосвал, бетоносмеситель, цистерна (и еще дюжина вариантов) изготавливают почти два десятка отечественных кузовостроителей.

Тяговая турбодизельная «шестерка» с отдачей 260 л.с. стандарта Euro 4 – одно из главных конкурентных преимуществ «японца», поскольку соперники оснащаются по большей части «четверками» мощностью 180–220 л.с. Сцепление очень чуткое и информативное, поэтому с тем, чтобы тронуться плавно, нет проблем вне зависимости от степени загрузки кузова. Тяги – в избытке. Если фургон пустой или полупустой, движение можно начинать со второй передачи и переключаться на третью, когда машина ускорилась примерно до 30 км/ч. Ускорение со средних скоростей тоже вполне убедительное, как и максимальная скорость 135 км/ч (традиционно «максималка» европейских «одноклассников» – 90 км/ч). Замедляться «японцу» помогают пневматическая тормозная система (в отличие от пневмогидравлической, используемой некоторыми конкурентами), штатная ABS и моторный тормоз (с заслонкой в выпускной системе). Последний помогает еще и экономить топливо.

Подвеска незагруженной машины показалась мне довольно мягкой и при этом энергоемкой. Передние и задние рессоры прекрасно гасят неровности наших дорог, а благодаря мощному стабилизатору поперечной устойчивости на передней оси минимизируются крены в поворотах.

В минусы же запишу неидеальную избирательность механической трансмиссии и ощутимую вертикальную раскачку, которая сходит на нет, если кузов загрузить. Есть и более дорогой вариант: заказать пневмоподвеску задней оси. Она опционно предлагается для модификаций с колесной базой 4250, 4850 и 5150 мм и может быть дополнена системой контроля высоты (датчик уровня пола). Пневмоподвеска, как известно, лучше поглощает дорожные неровности, являющиеся основной причиной повреждения транспортируемого груза.

Планы

Hino рассматривает возможность локальной сборки своих машин в нашей стране, ориентируясь в этом смысле на конкурентов из Isuzu и Mitsubishi. Хотя правильнее сказать, что в «Хино Моторс Сэйлс» лишь думают, взвешивая все «за» и «против», вопрос пока в стадии предварительного изучения. Тем временем бренд планирует расширить список поставляемых в Россию модификаций, а также провести в этом году обновление кабин для некоторых моделей полной массой 12 тонн и выше. В перспективе и поставки обновленных моделей с двигателями экологического класса Euro 5.

Пока же японцы предлагают в качестве бонуса адаптацию своей продукции к нашим условиям (радиатор установлен очень высоко для развозного грузовика, улучшена теплоизоляция кабины, предусмотрен подогрев топливных фильтров, боковых зеркал и многое другое). Кроме того, все кабины и шасси автомобилей Hino 500 имеют усиленную антикоррозийную защиту, позволяющую эксплуатировать грузовики в сложных климатических и дорожных условиях. Межсервисный интервал грузовиков Hino 500 составляет 30 000 км, гарантия – два года или 100 000 км пробега. Вполне привлекательны и цены – протестированная нами версия Hino 500 GD8JLTA с фургоном-рефрижератором оценена с учетом надстройки и техоборудования в 4 200 000 рублей. ■