

# СТАВКА НА «РЕФ»

**HINO 500.1226 & 1826 + ТЕХПРО** > ПОЛНАЯ МАССА: 12 000 И 17 500 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2012 Г. (HINO 500.1226), 2013 Г. (HINO 500.1826) >  
**ЦЕНА:** ОТ 4,2 И 4,5 МЛН РУБ.

МАРКА HINO УЖЕ НЕ РАЗ ПРИВЛЕКАЛА ВНИМАНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННИКОВ К СВОЕЙ 500-Й СЕРИИ. НЕ ТАК ДАВНО ЭТО БЫЛ ТРЕХОСНЫЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ САМОСВАЛ, А ТЕПЕРЬ, В ПРЕДДВЕРИИ СЕЗОНА, ПОЯВИЛИСЬ ДВУХОСНЫЕ ШАССИ С РЕФРИЖЕРАТОРНЫМИ КУЗОВАМИ. ЖУРНАЛ «АВТОПАРК» РЕШИЛ ПОБЛИЖЕ ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ОТ ООО «ХИНО МОТОРС СЭЙЛС». СЕРГЕЙ ЖУКОВ, ФОТО АВТОРА И HINO

**Н**ачнем, естественно, с шасси. Их два: полной массой 12 т — Hino 500.1226 (GD8JLTA-QHR) и полной массой 17,5 т — Hino 500.1826 (GH8JPTA-QHR). Обе машины двухосные и внешне отличаются друг от друга «посадкой» и габаритами.

Напомним, что 500-ю серию компания Hino начала продавать на российском рынке еще во второй половине 2009 года, как раз в то время, когда бренд выходил на наш рынок с 300-й и 500-й сериями.

За практически пятилетний период присутствия на рынке 500-я серия сменила двигатели с Евро-3 на Евро-4. Ко всему прочему были учтены пожелания кли-

ентов. Так, емкость топливного бака на «двенадцатитоннике» Hino 500.1226 была увеличена с 200 до 300 литров. В первую очередь это было связано с характером перевозок. В большинстве своем они осуществлялись на междугородних направлениях, и емкости стандартного бака просто не хватало. Был увеличен межсервисный интервал с 15 до 30 тыс. км, что потребовало внесения конструктивных изменений в двигатель и рекомендаций по применению более качественных моторных масел. В дополнение к подогреваемому мембранному фильтру грубой очистки топлива с влагоотделителем был введен дополнительный фильтр, также с обогревом. Были учтены и другие пожела-

ния клиентов по результатам эксплуатации грузовиков на наших дорогах и, самое главное, в нашем климате.

17,5-тонная модификация оказалась на нашем рынке чуть позже — в начале 2013 года. Шасси отличается не только увеличенной грузоподъемностью, но и используемые ведущие мосты и коробки передач. Шасси комплектуется колесами увеличенного диаметра. На данное шасси распространяются все изменения, которые были внесены в менее грузоподъемную модификацию.

Попутно следует отметить, что до 80% потребителей такого шасси — это крупные ритейлеры («Азбука вкуса», Х5, «Магнит», «Сладкая жизнь» и др.), а также перевозчики безалкогольной и алкогольной продукции, которые устанавливают на машины либо обычные фургоны, либо изотермические и рефрижераторные

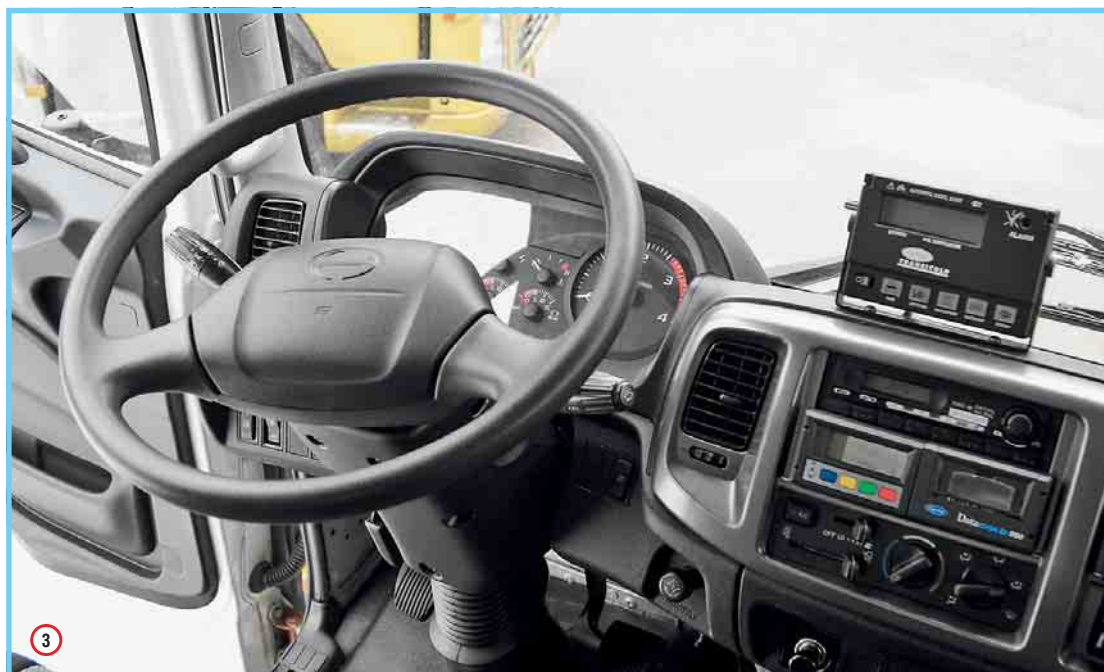




1



2



3

кузова. Кстати, из-за повышенного удельного веса бутилированных продуктов наиболее востребованы грузоподъемные и надежные шасси, к которым как раз и относятся грузовики Hino.

Внешне 500-я серия представляет собой типичный японский грузовик, которому более свойственна утилитарность, нежели изысканный вид. Это некое отражение менталитета японских автопроизводителей в подходе к проектированию грузовиков.

В интерьере кабины прослеживаются те же нотки. Все просто, но со вкусом. Рулевая колонка регулируется по высоте и углу наклона. Педальный блок подвесной, имеет оптимальную высоту расположения педалей. Стандартные регулировки положения водительского сиденья специально для России дополнены пневмоподсоровиванием кресла. В итоге водитель достаточно быстро подбирает удобное положение за рулем, при этом все органы управления находятся в пределах досягаемости. На торпедо нашлось место и для тахографа, и для регистратора температур. А вот для управления холодильным агрегатом Carrier пришлось устанавливать специальный кронштейн.

Кабина трехместная. Среднее сиденье трансформируется в столик для оформления документов или принятия пищи. За сиденьями находится некое подобие кушетки, которая больше напоминает полку для личных вещей. Кстати, контейнеров и карманчиков хотелось бы видеть поболее.

1. Среднее сиденье трансформируется в удобный столик. А вот спальное место таким образом можно считать условно. 2-3. Как видно из двух снимков, набор на центральной консоли может выполняться по желанию заказчика. 4. Доступ к основным системам для ежедневного обслуживания нареканий не вызывает. 5. Управление коробкой передач оставило приятные впечатления.



4



5

Однако на ум тут опять приходит японская ментальность...

Хороший обзор водителю обеспечивают панорамное ветровое стекло и достаточное количество зеркал, коих насчитывается аж целых 6 штук.

Кабина имеет четырехточечную пружинную подвеску. Для доступа к силовому агрегату предусмотрен сервопривод подъема кабины. Вся операция занимает считанные секунды при минимуме манипуляций.

В качестве силового агрегата задействован 6-цилиндровый дизельный мотор Hino J08E-UR с турбонаддувом и промежуточным охладителем наддувочного воздуха и системой питания Common Rail. Мотор развивает 260 л. с. при 2500 мин<sup>-1</sup>, максимальный крутящий момент — 794 Нм при 1500 мин<sup>-1</sup>. Выполнение норм Евро-4 обеспечивается применением системы EGR. Двигатель одинаков как для 12-, так и 17,5-тонного шасси.

Мотор агрегируется с механической 6-ступенчатой КП Hino. Передаточные отношения для каждой из представленных модификаций подобраны отдельно. Таким способом производитель компенсирует установку единого силового агрегата на обе машины. Это относится и к задним ведущим мостам, имеющим разные передаточные числа. ➔





Поскольку у эксплуатационников имеются свои специфические запросы, то, к примеру, владельцам автобусов на базе Hino 500.1826 может быть предложена 9-ступенчатая коробка Eaton. Забегая вперед, заметим, что на данное исполнение (и не только) может устанавливаться пневматическая подвеска.

Оба шасси имеют практически одинаковую раму (различаются лишь длиной), достаточно жесткую и надежную. Стандартная подвеска рессорная. Тормозная система пневматическая с барабанными тормозными механизмами. В наличии ABS и ASR. По особому заказу может быть установлено буксирное устройство для работы с прицепом. Единственное, что не понравилось, — это обустройство аккумуляторной батареи. Как показывает практика, для наших условий эксплуатации куда более

подходит закрытый короб.

Незаметно мы подошли к надстройке. В настоящее время ООО «Хино Моторс Сэйлс» работает с более чем тридцатью производителями кузовных надстроек. Все они прошли сертификацию и получили одобрительный перечень с периодом его действия (от 1 года до 3 лет), по истечении которого производитель кузовных надстроек должен подтвердить свое реноме. В нашем случае рефрижераторные надстройки поставлены ООО «Техпро».

На Hino 500.1226 (GD8JLTA-QHR) смонтирован фургон-рефрижератор полезным объемом 32,9 м<sup>3</sup>. В оснащение входят жидкостной автономный отопитель Eberspacher, холодильный агрегат Carrier S550R, автономный ги-

дроборт BAR 1500S2, регистратор температур и тахограф.

У Hino 500.1826 (GN8JPTA-QHR) с фургоном-рефрижератором объемом 39,5 м<sup>3</sup> практи-

чески тот же набор, с той лишь разницей, что холодильный агрегат Carrier S750R чуть мощнее.

Стены, крыша и двери фургона выполнены из цельных пластиковых сэндвич-панелей, изготовленных по технологии соединения слоев в вакууме при помощи двухкомпонентных полиуретановых составов без растворителей.

С наружной стороны фургона использован миллиметровый пластик, жесткий материал — влагостойкая фанера толщиной 4 мм, утеплитель — экструдированный пенополистирол, жесткий материал — та же фанера, внутри фургона — также миллиметровый пластик. Толщина боковых стен — 50 мм, передней стенки, дверей и крыши — 90 мм.

Сборка кузова производится по бескаркасной технологии путем склеивания панелей на пастообразный клей типа Henkel TH81. Конструкция и технология сборки обеспечивают максимальную прочность, долговечность и надежность кузова, а также исключают наличие «термомостов». Коэффициент теплопроводности кузова не более 0,4.

Холодильные агрегаты Carrier S550R и Carrier S750R работают автономно, забор топлива осуществляется из основного бака шасси.



1. Откинутая кабина предоставляет удобный доступ к узлам и агрегатам двигателя.
2. Разработчики предусмотрели сервопривод для подъема кабины.
3. Кабина имеет 4-точечную пружинную подвеску.
4. Гидроборт можно управлять как с пульта, так и ногой на «лопате».

Автономный гидроборт BAR 1500S2 производится в Германии.

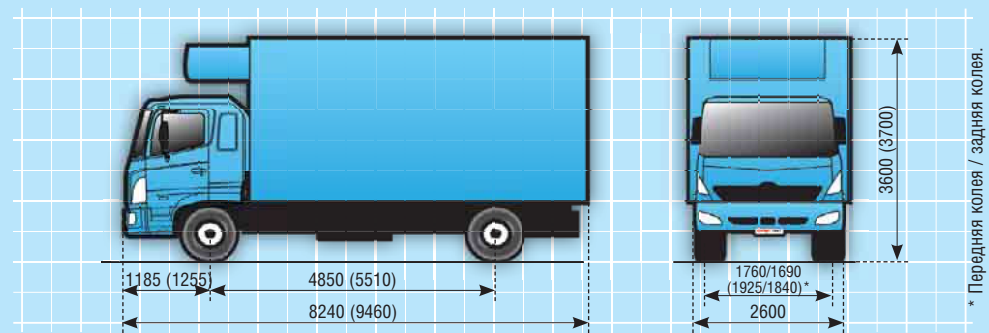
Гарантия от завода-изготовителя фургона составляет 24 месяца без ограничения пробега. Гарантия на навесное оборудование — 24 месяца, также без ограничения пробега.

Использование импортной фурнитуры обеспечивает беспрепятственное раскрытие и закрытие дверей. К тому же разработчики предусмотрели выдвижные скобы для фиксации дверей вдоль бортов. Дистанционное управление гидробортом (ногой на «лопате») облегчает не только проведение погрузо-разгрузочных работ, но и доступ внутрь фургона.

В фургоне все устроено таким образом, что делает возможным проведение влажной уборки, фиксацию груза и обустройство стеллажей. Пол имеет фрикционное покрытие.

За то непродолжительное время, которое было отведено для непосредственного знакомства с грузовиками, отмечено следующее. Несмотря на внушительные габариты, машины оказались достаточно маневренными, что говорит об их прямом назначении — доставке товаров народного потребления как в черте города, так и за его пределами. Наличие

**HINO 500.1226 (1826) + ТЕХПРО**



\* Передняя колея / задняя колея.

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

Полная масса, кг	12 000 / 17 500
Грузоподъемность, кг	5000 / 8800
Емкость топливного бака, л	300
<b>Двигатель:</b>	
модель	Hino J08E-UR Евро-4
тип	дизельный, 6-цилиндр., с турбонаддувом и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха
рабочий объем, см <sup>3</sup>	7684
мощность, л.с. при мин <sup>-1</sup>	260/2500
крутящий момент, Нм при мин <sup>-1</sup>	794/1500
<b>Коробка передач</b>	мех., 6-ступенчатая
<b>Размер шин</b>	265/70R19,5 / 295/80R22,5
<b>Подвеска:</b>	
передняя	зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, со стабилизат. поперечной устойчивости
задняя	завис., на прод. полуэллиптических рессорах
<b>Тормоза</b>	пневматические, барабанные, с ABS и ASR

**ЦЕНА**

Базовая, \$ — от 91 200 (99 500)

**СЕРВИС**

Заводская гарантия — 2 года или 100 000 км

Межсервисный пробег, км — 30 000

**КОНКУРЕНТЫ**

DAF LF, Iveco EuroCargo, Isuzu Forward, MAN TGL, Mercedes-Benz Atego, Renault D 2.1, Volvo FL

**+** Удобное место водителя, хорошая обзорность, вполне приемлемые ходовые качества.

**-** Недостаточное количество боксов для вещей, спорное решение по защите аккумуляторной батареи.

**ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ**



**ПРАКТИЧНО.** Фиксация раскрытых дверей фургона вдоль бортов осуществляется выдвижными скобами.



**СПОРНО.** Защита аккумуляторных батарей вызывает опасение не только в их защите, но и в сохранности.



**5.** Автономный холодильный агрегат Carrier. Забор топлива осуществляется из основного бака.  
**6.** Внутри фургона возможна влажная уборка, пол выполнен с фрикционным покрытием. Предусмотрены элементы крепления груза и установки стеллажей.

достаточного количества зеркал заднего вида делает маневрирование задним ходом рутинной работой.

И хотя грузовики не были загружены до полной массы, следует отметить, что они неплохо вписываются в транспортный поток города — вполне динамичны, а при необходимости обладают недюжинным замедлением (торможение двигателем). Понравилась коробка передач: ходы небольшие и внятные. Пустой фургон шел достаточно мягко, насколько это возможно.

На шасси производитель дает двухлетнюю гарантию или



100 тыс. км пробега, в зависимости от того, что наступит раньше. Межсервисный интервал составляет 30 тыс. км.

Полнокомплектный автомобиль (шасси, фургон, холодильная установка, гидроборт) обслуживается у дилера. При необходимости дилер обращается к поставщикам соответствующего оборудования.

В планах на этот год, ориентировочно в четвертом квартале, предусмотрен приход обновленных грузовиков, в которых главными отличительными чертами станут новая кабина и двигатель, отвечающий нормам Евро-5.