

HINO

Заботится о Вас

Выпуск 008

Весна 2009 года / Ралли «Дакар»

Увлечение HINO ралли «Дакар»

С начала участия в ралли «Дакар» в 1991 году и вплоть до 2009 года грузовики HINO финишировали 18 раз подряд, с большим количеством побед.

Почему для HINO так важно участие в ралли «Дакар»?
Что значит эта гонка для HINO?

О самой гонке и значимости ралли «Дакар» для HINO будет подробнее рассказано в специальном выпуске журнала «HINO Заботится о Вас» — «Special Dakar Rally».



18 финишей подряд в ралли «Дакар»

Сложные условия гонки многому нас научили.
Ралли «Дакар» — это школа для нас.

HINO Team Sugawara

Пилот, грузовик № 1 (511): Иосимаса Сугавара

Пилот, грузовик № 2 (513): Терухито Сугавара



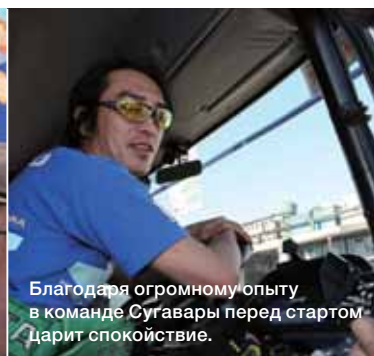
3 этап, 5 января 2009 года (Пуэрто-Мадрин — Хакобаччи)
Грузовик № 1 под управлением Иосимаса Сугавара



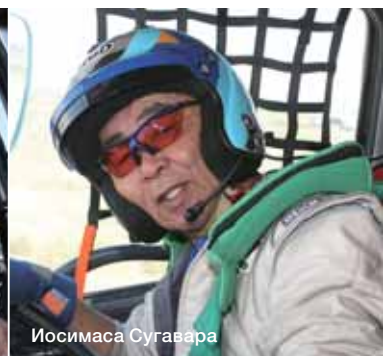
13 этап, 16 января 2009 года (Риоха — Кордоба)
Грузовик № 2 под управлением Терухито Сугавара



Оживленные споры не редкость во время ежедневных обсуждений тактики.



Благодаря огромному опыту в команде Сугавары перед стартом царит спокойствие.



Иосимаса Сугавара



На привале после пересечения Анд на высоте 4200 метров.

«В случае с ралли «Дакар» никогда не знаешь, что может произойти в следующий момент. У нас едва хватает времени на то, чтобы моргнуть во время ежедневных 10-часовых переездов. Причина, по которой я не смог отступить и в итоге доехал до финиша — это нежелание подвести тех, кто нас поддерживал. Я и в будущем постараюсь не подвести этих людей», — говорит Терухито Сугавара, пилот грузовика № 2 команды «HINO Team Sugawara». Грузовик Терухито HINO 500 пришел вторым по маршруту Буэнос-Айрес (Аргентина) — Вальпараисо (Чили) в классе грузовиков с объемом двигателя до 10 литров в ралли «Дакар 2009», проходившем в Южной Америке.

Ралли «Дакар» считается самой сложной автогонкой в мире, во время которой участники за несколько недель проезжают около 10 000 километров. Грузовики HINO под управлением Сугавары участвуют в гонке с 1991 года. За все это время команде Сугавары удалось финишировать во всех 18 гонках, в то время как около половины участников обычно не добираются до финиша. Более того, HINO удалось занять первое место в командном зачете в 1997 году и второе по итогам 5 других гонок. Иосимаса Сугавара, имеющий за плечами 26 гонок, является обладателем рекорда команды по количеству гонок и успешных финишей в ралли «Дакар». Все еще полный сил, несмотря на свой 67-летний возраст, Иосимаса возглавляет экипаж под номером 1. Мы спросили его о том, какая из гонок за рулем HINO запомнилась ему больше всего. Ответы Иосимасы и его сына Терухито были одинаковыми: «Дакар 2009». В первый раз в истории гонки должны были проходить на территории Южной Америки. Все, включая погодные условия, ландшафт и высоту над уровнем моря, очень сильно отличалось от того, с чем участники уже сталкивались в Африке. И хотя ралли «Дакар» называют самой сложной гонкой из всех, в этом году планка была поднята еще выше. Маршрут гонки, проходивший через равнины Патагонии, пустыню Атакама и Анды, не щадил никого, в том числе и экипаж команды Сугавара. Первый грузовик под управлением Иосимасы застрял в одной из дюн из-за проблем с трансмиссией. Сдаваться не входило в их планы, поэтому Иосимаса и его штурман выкапывали свой грузовик из песка на протяжении 14 часов. Второй грузовик также столкнулся с трудностями в виде проблем с трансмиссией

несколько раз за время гонки. Как вспоминает Иосимаса: «Я никогда не видел, чтобы грузовик приезжал в лагерь без бампера и брызговиков». Ралли 2009 года, возможно, было самым сложным из всех гонок такого типа, которые когда-либо проводились. Тот факт, что оба грузовика HINO смогли добраться до финиша в 18-й раз в таких тяжелых условиях, говорит о глубокой приверженности всех участников к работе на команду. В подтверждение принципов Терухито «никогда не подводить товарищей» и «никогда не сдаваться», механики HINO ночи напролет трудились над ремонтом грузовиков.

Размышляя о сложностях гонки во время интервью, Иосимаса назвал ралли «Дакар» своеобразной «школой жизни» для себя. «Я бы хотел продолжать много работать, чтобы показывать пример силы духа, способности не сдаваться перед трудностями, а также передавать эти качества молодому поколению». После таких правильных слов нам не сложно представить команду Сугавары в следующей гонке на пути к установлению нового рекорда среди экипажей, добравшихся до финиша.



Терухито (слева), Иосимаса (справа) в своем офисе в городе Токио.

Грузовой автомобиль HINO для Ралли «Дакар 2009»

Новый «Маленький монстр» — это результат небывалых вызовов, на которые нам пришлось ОТВЕТИТЬ.

Ясуси Накамура, Отдел запасных частей и сервисного обслуживания для внешних рынков

Сигетоси Кудо, Отдел запасных частей и сервисного обслуживания для внешних рынков

Юнпей Морита, Отдел планирования и сборки



Сотрудники HINO в ожидании прибытия грузовиков в городе Сан-Рафаэль

Маленький монстр. Если Вы поклонник ралли «Дакар», то Вы, скорее всего, знаете, что так назвали гоночный автомобиль HINO за его способность переносить тяжелые условия. Грузовики HINO ни разу не сходили с дистанции из-за механических проблем во всех 18 гонках, в которых участвовали. Созданный на основе HINO 500, известного своей высокой выносливостью, этот среднетоннажный грузовик отлично выдерживает конкуренцию с другими огромными грузовиками и заслужил от них прозвище «Маленький монстр».

Для того чтобы «Маленький монстр» мог соответствовать своему прозвищу, грузовик был подвержен невиданной до сих пор модификации специально для ралли «Дакар 2009». «Требования для автомобилей, участвующих в ралли «Дакар», пересматриваются из года в год. В этом году были внесены поправки в требования к категории автомобилей. Но привыкшим к постоянному поиску новых возможностей членам команды HINO Sugawara не составило большого труда выполнить все требования для новой категории», — рассказывает Ясуси Накамура, один из механиков ралли «Дакар 2009». К нашему интервью присоединяются два других механика HINO: Сигетоси Кудо и Юнпей Морита. «Главным отличием от требований ралли «Дакар» в прошлом году было требование к положению двигателя. У грузовиков, которые обычно используются для коммерческих перевозок, двигатель обычно установлен в передней части для того, чтобы увеличить грузовое пространство в задней части грузовика. Для этой гонки, мы перенесли двигатель назад на расстояние 420 мм для того, чтобы добиться его более центрального расположения относительно рамы грузовика», — рассказывает Морита. И для этого есть веская причина. Переместив двигатель (тяжелый элемент конструкции) ближе к центральной части рамы автомобиля, конструкторам удалось перераспределить все по осям, увеличив, таким образом, устойчивость и управляемость грузовика. «Проще говоря,

грузовик лучше слушается водителя», — рассказывает Кудо. Об этом же свидетельствуют впечатления Терухито Сугавара после тест-драйва: «Совершенное другое поведение грузовика при прыжках и тряске. Очевидно, что этот грузовик лучше приспособлен для гонок». Тем не менее, переместить двигатель назад не такая уж легкая задача, по словам Морита: «Всю проводку и все трубопроводы пришлось по сути переделывать заново. Также мы переместили коробку передач и усилили шасси для большей устойчивости и плавности хода грузовика». После большого количества проб и ошибок все модификации были реализованы с непосредственным участием членов команды Сугавара — людей, которые знают HINO 500 в условиях гонки лучше, чем кто-либо другой. В дополнение к перемещению двигателя, грузовики для ралли «Дакар 2009» были переделаны таким образом, чтобы сократить воздушные карманы между кабиной и задней частью



Слева направо: Накамура, Кудо, Морита



10 января, Вальпараисо — замена переднего дифференциала



Разработка наиболее эффективного плана действий. Подобные летучки являются важной частью ремонтных работ



Члены команды HINO почти не спали на протяжении нескольких ночей



10 января, Вальпараисо — починка подшипника подручными средствами

автомобиля, а также уменьшить турбулентное движение воздуха в задней части для лучших аэродинамических характеристик грузовика. Передняя панель и задняя дверь были удалены для уменьшения веса. Это все лишь некоторые идеи, которые были реализованы в нашем новом гоночном грузовике.

Результатом этих усилий стало то, что HINO сумел финишировать 18 раз подряд в ралли «Дакар». Оправдал ли «Маленький монстр» свой потенциал в условиях реальной гонки после всех внесенных изменений? «Грузовик отлично идет по пустыне. Он очень устойчив, в том числе и благодаря распределению веса. Длинные участки пустыни на руку грузовикам HINO», — говорит Накамура.

Мнение Кудо: «Общая устойчивость на очень высоком уровне и мне кажется, что мы сможем сделать ее еще лучше, если проработаем все детали». «Было много нюансов, которые мы не учли до начала гонки, но теперь мы знаем чего ожидать», — рассказывает Морита. Во время интервью мы были удивлены тем, с каким интересом все трое рассказывают об автомобилях. Энтузиазм и желание достойно ответить на вызов, с которым проводилась модификация грузовика возымели эффект не только на потенциал грузовика, но и на мотивацию членов команды HINO. Это интервью помогло нам понять основную причину продолжающегося участия HINO в гонках ралли «Дакар».



«Маленький монстр» может продолжить свой путь благодаря тщательной работе механиков

Используем опыт «Дакара»

«Дакар» научил нас всегда стремиться расширять свои возможности и работать на пределе СВОИХ СИЛ».

Йосимитцу Ягучи, Отдел запасных частей и сервисного обслуживания для внешних рынков

Тсугуо Камеда, Отдел запасных частей и сервисного обслуживания для внешних рынков

Кеи Сато, Отдел запасных частей и сервисного обслуживания для внешних рынков



Тсугуо Камеда



Йосимитцу Ягучи

В городе Зуэрат: Камеда и Ягучи сосредоточены на своей работе, ралли «Гранада-Дакар» 1996 год



Серьезный взгляд Сато, Атар, Мавритания



Сато за ремонтом грузовика, Эр-Рашидия, Марокко



Ралли «Лиссабо-Дакар», 2007 год

Ралли «Дакар» — это не просто соревнование между гоночными автомобилями. Какие регулировки автомобиля помогут выиграть? Как нам добиться таких регулировок? Какой маршрут выбрать? Как справиться с непредвиденными проблемами? Как найти решение в условиях недостатка времени и подручных средств? Ответы на эти вопросы требуют анализа, преданности делу и стойкости. С этой точки зрения, ралли «Дакар» можно назвать соревнованием между людьми, проверкой человеческих возможностей в крайне сложных условиях. Мы остро почувствовали это после общения с участниками гонки для интервью в этом выпуске «HINO Заботится о Вас». Грузовики HINO Серия 500 известны своей прочностью и эксплуатационными возможностями. Они побили свой собственный рекорд, 18 раз доехав до финиша ралли «Дакар» и мы считаем, что это доказательство превосходства HINO над грузовиками других моделей. Нам удалось преодолеть этот рубеж только благодаря нашему мастерству, преданности делу и командному духу пилотов и штурманов, благодаря лучшим механикам HINO, благодаря большому количеству сотрудников HINO, которым не удалось принять участие непосредственно в гонке, но которые не жалели сил на поддержку команды, а также благодаря усилиям дистрибьюторов HINO по всему миру.

Сегодня мы находимся в конференц-зале головного офиса HINO с тремя участниками команды, которые принимали участие в ралли «Дакар» в качестве мастеров ремонтных бригад. Это Йосимитцу Ягучи и Кей Сато отдела запасных частей и сервисного обслуживания для внешних рынков, которые отвечают за обучение кадров в своем отделе. Сато, в данный момент работающий в Детройте, США, присоединится к нам по видео-конференции. Встретившись друг с другом в первый раз да долгое время, им есть, что вспомнить о ралли «Дакар». Камеда, принимавший участие в 6 гонках ралли «Дакар» (самый молодой из троих), вспоминает гонку: «Часто, сотрудники других компаний, то есть наши соперники, на привале собирались вокруг тента HINO. Скорее всего, это происходило потому, что мы ставили человеческое общение выше всего остального. И когда кому-то из участников из-за ограничения на запасные части, которые можно взять с собой, требовался болт или гайка, мы отдавали свои или занимали у кого-то из них, несмотря на то, что мы все соперничали друг с другом. После этого я понял, насколько важна взаимовыручка на ралли «Дакар». Вспоминает Йосимитсу Ягучи, который принимал участие в 5 гонках: «По мере прохождения гонки я все больше и больше сближался с местным населением и все больше вживался в местную атмосферу. Если я приеду на следующий год, местные жители вспомнят меня. Чего еще я могу желать?» Слушая эти истории, понимаешь, что гонка, которая считается самой безжалостной гонкой в мире, возможно была одной из самых легких гонок, если посмотреть на нее со стороны проявления человеческой теплоты людей разных стран друг к другу.



Ягучи (слева) и Камеда (справа), Сато по конференц-связи из Детройта



Камеда во время обучения сотрудников



Ягучи вместе с помощником руководителя в компании Americas & Oceania Regional Service Group



Сато на своем текущем месте работы в Детройте

Чему еще вас научило ралли «Дакар»? «Всегда работать на максимуме возможностей. Даже когда автомобиль сломался, и нет нужных запчастей для его починки, мы должны были сделать все, чтобы подготовить его к следующему этапу», — рассказывает Сато, а Ягучи и Камеда кивают в знак согласия. «Я отвечаю за техническое обучение тренеров, которые приезжают к нам из разных частей света. Я всегда обращаю особое внимание на то, что если коммерческий грузовик неисправен хотя бы день, это приносит убытки компании. Один из самых важных моментов заключается в том, чтобы всегда работать на максимуме своих возможностей, пусть даже прибегая к временным мерам, если потребуется для того, чтобы грузовик не простаивал и клиент не нес убытки. Ровно то же самое мы делали на ралли «Дакар», — говорит Камеда. HINO понимает, что за каждым грузовиком стоят интересы клиента компании. Мы также осознаем, насколько важен момент общения с другими людьми.

Ралли «Дакар», в котором люди меряются силами посредством автомобилей — это гонка, которая учит нас важности общения и работе на пределе своих возможностей. Эта атмосфера ощущается не только участниками гонки, но и зрителями. И, возможно, именно поэтому гонка называется самой безжалостной в мире и при этом остается популярной на протяжении долгого времени.

Почему HINO продолжает участвовать в ралли «Дакар»

Ралли «Дакар» — это один из столпов бренда HINO.

Сунехико Фудзии, Старший управляющий, член совета директоров



18 января 2009 года
Долгожданный финиш
в городе Буэнос-Айрес



На проводах экипажа в офисе HINO, 10 декабря 2008 года

«Как наверняка знают наши читатели, HINO — производитель грузовых автомобилей для коммерческих перевозок, поэтому нашу продукцию скорее можно отнести к категории производственно-технического оборудования, чем к товарам потребления. Автомобили являются инструментом, с помощью которого наши клиенты ведут бизнес, и поэтому, как нам кажется, они не должны часто выходить из строя, но даже если это случается, мы должны быть в состоянии быстро их починить. Другими словами, нам необходимо обеспечить надежность наших грузовиков. Ралли «Дакар» дает нам возможность доказать надежность грузовиков HINO в очень сложных условиях эксплуатации. Но хотя это основная причина участия HINO в ралли «Дакар», она не является единственной. Ралли «Дакар» — это важный проект, в котором соответствующие специалисты HINO могут принять максимальное участие и достигнуть своих целей. Это своего рода шкала, по которой мы измеряем, насколько мы способны объединить наши усилия для достижения общей цели». Компания HINO начала участвовать в ралли «Дакар» в 1991 году, в рамках одного из этапов празднования 50 годовщины компании, которая отмечалась в 1992 году. На момент закрытия гонки в 2008 году из-за политической нестабильности в странах, принимающих соревнования, команда HINO сумела финишировать в 18 гонках подряд, начиная с 1991 года. Комментарий Тсунехико Фудзии, Старшего управляющего компании HINO, позволяет судить о причинах столь успешного участия компании в гонке.

Поскольку грузовые автомобили являются основным видом транспорта для грузоперевозок, их технические характеристики должны улучшаться по следующим направлениям: экономическая эффективность (экономный расхода топлива), прочность (длительный период эксплуатации), характеристики безопасности (снижение риска травмирования водителя), комфорт и удобное управление, уровень мощности (более уверенный ход), а также соответствие экологически нормам путем сокращения количества выбросов. Чтобы соответствовать растущим запросам наших клиентов, мы должны решать огромное количество самых разных задач. Мы никогда не сдаемся и не важно, какое перед нами препятствие. Мы продолжаем справляться со всеми трудностями. Мы верим в то, что многочисленные, получившие признание технологии HINO — результат твердых убеждений и преданности своему делу. Дух постоянного совершенствования можно увидеть

на примере сложностей, с которыми HINO пришлось столкнуться во время ралли «Дакар». «Как нам увеличить потенциал HINO в сфере технологических решений? Мы хотели, чтобы наши инженеры на себе почувствовали всю сложность этого процесса. Ни одна из технологических инноваций, начиная от соответствия требованиям по выбросу вредных веществ в атмосферу до создания гибридной силовой установки, не сможет быть осуществлена, если мы не столкнемся с необходимостью ее осуществления лицом к лицу. Ралли «Дакар» требует от участников умения справляться со сложностями в суровых условиях, когда никто не знает что может случиться в следующий момент. «В каком-то смысле такие условия сами указывают нам на новые возможности», — говорит Фудзии, отмечая, что опыт участия в ралли «Дакар» представляет ценность не только для сотрудников HINO, но и для всей компании в целом. «Лишь немногие из механиков имеют возможность участвовать в ралли «Дакар». Каждый год мы просматриваем огромное количество заявок от желающих. Такое желание участвовать в гонке, а также стремление этих механиков к совершенствованию свои навыки, привело к появлению «супермехаников», в самом прямом смысле этого слова. Нас также радует, что наши дистрибьюторы, дилеры, клиенты и спонсоры поддерживают наши начинания. Даже на рынках, на которые мы еще не вышли, люди ассоциируют бренд HINO с ралли «Дакар». Нас также поддерживают многие зарубежные дистрибьюторы. Для HINO ралли «Дакар» является неотъемлемой частью продвижения бренда за рубежом.

В отношении планов участвовать в ралли «Дакар» в будущем Фудзии говорит: «Культура автогонок идет в разрез с требованиями охраны окружающей среды на нескольких уровнях. Культура является важнейшей частью нашей жизни, но как совместить автоспорт с требованиями экологов? Это сложная проблема, которую нам, тем не менее, придется решить. В этом смысле, задача HINO состоит в усовершенствовании технологических характеристик в будущем и в создании такой корпоративной структуры, которая позволила бы нам выйти на путь достижения новых вершин». Всегда следуя по пути технологических инноваций, HINO продолжит свое участие в ралли «Дакар» и видит свой будущий образ как компании, успешно пересекающей финишную линию. В заключение нашего интервью Фудзии сказал: «Мы собираемся участвовать в ралли «Дакар» все время, пока эта гонка будет проводиться».

Сунехико Фуджи, Старший управляющий директор



Команда Сугавары на фоне новых грузовиков HINO, созданных для ралли «Дакар 2009».

Комментарии дистрибьюторов, являющихся спонсорами HINO на ралли «Дакар»

Энтузиазм группы поддержки вдохновляет HINO на достижение цели.

Компании, логотипы которых размещены на грузовиках HINO во время ралли «Дакар», это больше, чем просто имена наших спонсоров. За каждым логотипом стоит энтузиазм спонсора, который помогает HINO. Мы бы хотели привести комментарии 4 новых спонсоров из числа зарубежных дистрибьюторов HINO, которые оказали поддержку команде Сугавары: *Имена дистрибьюторов даются в алфавитном порядке.

Чили / Эдуардо Аваю / Вице-президент Indumotora

Для нас участие в ралли «Дакар» в качестве спонсора является большой честью. Ни в качестве представителя компании, ни в качестве поклонника команды HINO я не мог упустить такой шанс. Мы хотели иметь возможность гордо заявить: «Вот наш грузовик!» Рынок грузовиков в Чили очень требователен. Мне кажется, что чилийцы будут ценить высокое качество грузовиков HINO до тех пор, пока команда продолжает участие в ралли «Дакар».



Эдуардо Аваю

Гонконг / Патрик Ли / Управляющий директор Crown Motors Ltd.

Люди в Гонконге также гордятся участием HINO в ралли «Дакар». Они видят в HINO бренд, который представляет Азию. Поддержав участие в гонке в этом году, мы надеемся повысить признание усилий команды HINO и популярность гонки ралли «Дакар» в Гонконге. Мы были так рады, как будто мы сами являлись членами команды Сугавары.



Патрик Ли (слева) и Эрнест Вонг (справа)

Индия / Хироси Накамура / Управляющий директор и Президент HINO Motors Sales India Pvt. Ltd.

Мне кажется, что участие в ралли «Дакар» является эффективным способом продвижения бренда HINO, так как сложные условия гонки требуют от участников максимальных характеристик грузовика и слаженной работы команды. Мы надеемся, что наши клиенты и дилеры по достоинству оценят высокие характеристики и качество продукции HINO, удобство технического обслуживания, а также профессионализм и преданность сотрудников общему делу. Более того, мы надеемся, что участие в гонке поможет увеличить уверенность наших сотрудников в бренде HINO.



Хироси Накамура

Таиланд / Иосинори Ногучи / Президент HINO Motors Sales Ltd. (Таиланд)

Целеустремленность и желание HINO участвовать в ралли «Дакар», мужество ее сотрудников являются для нас поводом для гордости и надежды на успешное будущее HINO. Я думаю, что участие в ралли «Дакар» помогает нам не только доказывать прочность, надежность и выносливость грузовиков HINO, но также служит подтверждением статуса HINO в качестве международного бренда. Я надеюсь, что HINO и в будущем продолжит участвовать в ралли «Дакар».



Иосинори Ногучи

Экологичное вождение с HINO

Экологичное вождение для максимальной реализации потенциала HINO Часть 4: Советы по повышению эффективности расхода топлива с помощью планового технического обслуживания

Это последняя часть в серии советов по повышению эффективности расхода топлива. Вы, наверное, помните, что все советы по повышению эффективности расхода топлива, которые мы уже обсудили («Советы по началу движения и ускорению», «Советы по действиям во время движения», «Советы по замедлению»), не требовали для своего выполнения особых навыков. В этой статье мы сосредоточимся на советах, которые вы можете реализовать во время планового обслуживания. Вы можете начать использовать эти советы прямо сейчас. Мы надеемся, что вы сможете использовать эти рекомендации совместно с теми, разговор о которых шел в трех предыдущих выпусках (обратитесь к ним за более подробной информацией). Просто принимая во внимание фактор эффективного расхода топлива во время плановых техосмотров, вы сможете максимально использовать топливосберегающие возможности HINO.

Во-первых, мы бы хотели рассмотреть 10 самых частых поломок, которые случаются в дороге (таблица 1)¹. Несмотря на то, что пониженное давление в шинах по частоте находится на первом месте, сегодня мы бы хотели обратить ваше внимание на другие неполадки. В дополнение к давлению в шинах мы отметим: неисправности, препятствующие запуску ДВС; проблемы с подачей топлива; неисправности системы освещения; утечку воздуха; утечку охлаждающей жидкости двигателя; повреждение приводного ремня и перегрев. Всех этих неисправностей можно избежать, если проводить плановое обслуживание. Перед тем, как продолжить, мы бы хотели, чтобы наши читатели поняли важность планового обслуживания для сокращения количества неисправностей, которые в конечном итоге могут привести к финансовым убыткам компании. Таблица 2² показывает зависимость между давлением воздуха в шинах и уровнем расхода топлива. При низком давлении в шинах возникают более благоприятные условия для деформации колеса. Это приводит к повышению сопротивления качению, а значит и к увеличению расхода топлива. Уменьшение давления воздуха на 10 % может привести к повышению расхода топлива на 4 %³. Поэтому мы считаем, что проверка уровня давления воздуха в колесах во время плановых техосмотров и его поддержание на оптимальном уровне, является очень простым способом достижения меньшего расхода топлива. В дополнение к этому, поддержание давления воздуха на оптимальном уровне позволяет продлить срок службы шин, поэтому подобные проверки лучше проводить каждый день. Мы также хотели бы затронуть несколько других моментов, которые помогут вам уменьшить расход топлива. Один из таких моментов заключается в том, чтобы следить за состоянием фильтров.

Засоренный воздушный фильтр пропускает меньше воздуха, что влияет на процесс сгорания топлива и приводит к увеличению его расхода. Исследования HINO показывают, что засоренные фильтры могут увеличить расход топлива на 3 %⁴. Другими словами, обычной проверкой, очисткой или заменой фильтра можно увеличить топливную экономичность. При замене элементов, мы советуем использовать оригинальные запасные части HINO для надежной работы двигателя и эффективного использования топлива.



Следующий способ увеличить топливную экономичность — замена масла. По нашим данным расход топлива может увеличиться от 1 до 2 %, если масло используется дольше допустимого периода эксплуатации⁵. Масло, утратившее свои свойства, может не только повысить расход топлива, но также сократить срок службы двигателя. Именно поэтому необходима регулярная замена масла. При замене масла мы советуем использовать моторное масло, рекомендованное производителем автомобиля, для сокращения расхода топлива и стабильной работы двигателя. Команда Сугавары несколько раз подряд била свой рекорд удачных финишей в гонке ралли «Дакар». Не вызывает сомнения, что без тщательных проверок в течение каждой ночи на привале, команде не удалось бы финишировать в самой сложной гонке в мире. То же самое можно сказать и о грузовых автомобилях, которые мы видим в повседневной жизни. С помощью плановых проверок вы можете следить за расходом топлива вашего грузовика, а также обнаруживать проблемы, которые в будущем могут привести к неисправностям. Эти два фактора помогут вам сократить количество неисправностей в дороге, которые обернутся убытками для вашей компании. Нам кажется, что при соблюдении этих простых шагов вы сможете добиться экономии топлива и средств вашей компании. Как мы уже говорили, реализация этих 3 советов по уменьшению расхода топлива не требует каких-то особых навыков. Нужно всего лишь помнить о них и применять на практике.

Таблица 1: Десять самых распространённых неисправностей
Проблемы, которые можно избежать с помощью ежедневных техосмотров

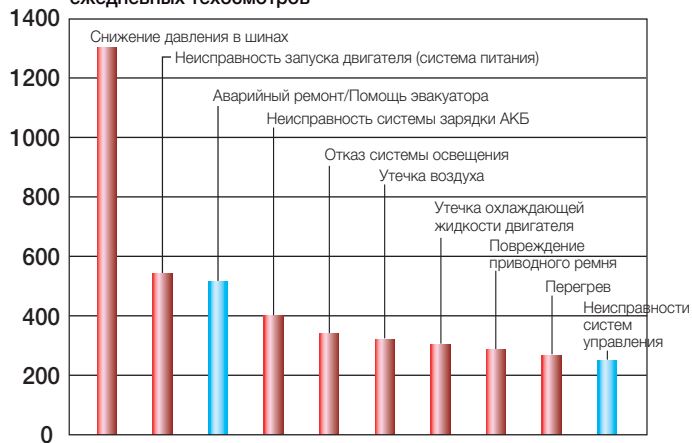
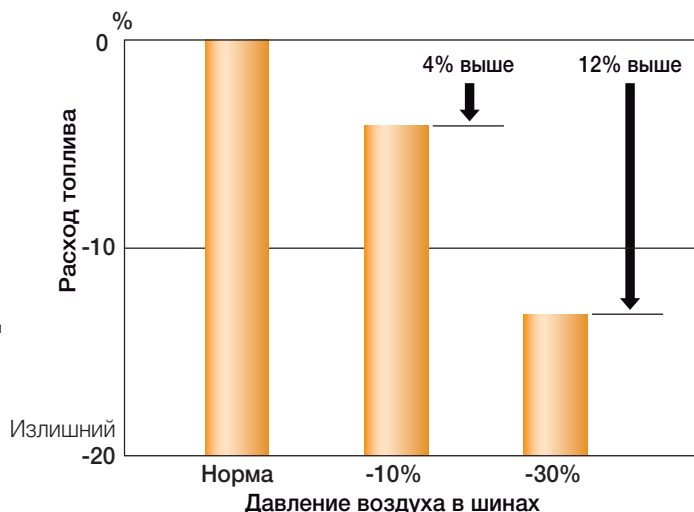


Таблица 2: Поддержание требуемого давления в шинах



Источник: Данные измерений HINO Motors Ltd. * Пункты 1, 2, 3, 4 и 5 могут отличаться в зависимости от условий движения

Обзор 18 гонок ралли «Дакар»

Успешно финишировали на протяжении 18 лет с момента начала участия в гонках. Заняли первые места в категории «грузовые автомобили» в 1997 году.

В 1991 году грузовик компании HINO стал первым грузовым автомобилем, участником ралли «Дакар», который был произведен в Японии. С тех пор грузовики HINO приходили к финишу в течение 18 лет во всех гонках, в которых они принимали участие. К всеобщему удивлению в 1997 году HINO впервые в истории выиграла 1, 2 и 3 места в своем классе грузовиков. С тех пор в течение 5 лет команда HINO боролась за самые высокие места и стала одной из ведущих команд в своей категории. В дополнение к этому, команда HINO семь раз подряд выигрывала чемпионат

в классе грузовиков с объемом двигателя до 10 литров в период с 1996 и по 2002 г., когда грузовики этого класса участвовали в гонке. В 2005 г., когда участие грузовых автомобилей этого класса в гонке было восстановлено, команда HINO снова заняла первое место. Еще одна победа в чемпионате была достигнута в 2007 году. В этом году HINO заняла второе место в ралли «Дакар», которое впервые проходило в Южной Америке. Давайте посмотрим на историю участия HINO в гонках ралли «Дакар».

Номер	Год	Маршрут	Дистанция (км)	Автомобиль	Место в зачете (категория грузовых автомобилей/класс с объемом двигателя менее 10 л)
18	2009	Буэнос-Айрес – Буэнос-Айрес	9579	HINO 500-й серии	14-е и 26-е / 2-е и 6-е
—	2008	Отменено	—	—	—
17	2007	Лиссабон – Дакар	7915	HINO 500-й серии	9-е и 13-е / ЧЕМПИОН (награждался только чемпион)
16	2006	Лиссабон – Дакар	9043		5-е и 7-е / зачет по классам не проводился
15	2005	Барселона – Дакар	8956		2-е и 6-е / ЧЕМПИОН (награждался только чемпион)
14	2004	Клермон-Ферран – Дакар	10 411		5-е / зачет по классам не проводился
13	2003	Марсель – Шарм-эль-Шейх	8602		5-е / зачет по классам не проводился
12	2002	Аррас – Мадрид – Дакар	9440		3-е / ЧЕМПИОН (7-й титул чемпиона в классе подряд)
11	2001	Париж – Дакар	10 873		2-е / ЧЕМПИОН
10	2000	Париж – Дакар – Каир	7880		5-е / ЧЕМПИОН
9	1999	Гранада – Дакар	9441		4-е / ЧЕМПИОН
8	1998	Париж – Гренада – Дакар	10 570		2-е / ЧЕМПИОН
7	1997	Дакар – Агадеш – Дакар	8051		Чемпион, 2-е и 3-е / чемпион, 2-е и 3-е (первый полный подиум в категории грузовых автомобилей)
6	1996	Гранада – Дакар	7579		6-е и 11-е / ЧЕМПИОН и 2-е
5	1995	Гранада – Дакар	10 067		2-е / зачет по классам не проводился
4	1994	Париж – Дакар – Париж	13 398		2-е / зачет по классам не проводился
3	1993	Париж – Дакар	8877		6-е / зачет по классам не проводился
2	1992	Париж – Сурт – Кейптаун	13 015		4-е, 5-е, 6-е и 10-е / зачет по классам не проводился
1	1991	Париж – Триполи – Дакар	9186		7-е, 10-е и 14-е / зачет по классам не проводился (первое выступление японского производителя грузовых автомобилей)



Hino Motors, Ltd.

Адрес: 1-1 Hinodai 3-chome, Hino-shi, Tokyo, 191-8660, Japan (Япония)

Международный сайт: <http://www.hino-global.com>

Сайт HINO Dakar Rally: <http://www.hino-global.com/dakar>



©Hino Motors, Ltd. Все права защищены. Запрещается воспроизведение, копирование или передача любой части данной публикации в любой форме и любыми способами.

Напечатано в Японии