

Породистый японец — чистокровный самурай

Даниил Минаев, фото автора

Модель:	Hino 500 51226 GD8JMTA-QHR
Начало продаж в России:	2009 г.
Цена базовой модели:	от 2 709 180 руб.
Цена модели с изотермическим фургоном:	от 3 124 900 руб.



Мне предоставилась возможность протестировать представителя грузового подразделения Toyota – Hino 500 полной массой 12 тонн. За неприхотливость и потрясающую надёжность грузовики этой марки уважают и любят особенно в восточных регионах нашей страны. И вот передо мной свежая товарная модель. Полностью сертифицированная, ждёт своего хозяина на площадке официального дилера.

С самого начала я был уверен, что грузовик меня не разочарует. Наш журнал уже тестировал грузовые автомобили Hino. Сначала испытаниям подвергся Hino 500-й серии («ГП» № 7, 2011 г., с. 30), затем мы протестировали «доктора» 300-й серии (см. «ГП» № 12, 2011 г., с. 50). Прошло два года, и это повод вновь взглянуть на классику, которая не стареет. В хорошем

смысле. Тем более, что база сегодняшнего тестового автомобиля стала значительно длиннее.

О надёжности и долговечности этих азиатских машин ходит множество легенд. Но является эта техника и предметом ожесточённых споров. В укор ей ставят некоторые устаревшие конструктивные решения и недостаток комфорта. Давайте последовательно разбираться.

ШКОЛА – ЭТО ВСЁ!

Я уже неоднократно разделял в своих материалах автомобилестроение Европы и Азии, особенно грузовое. На этот раз я останусь верным этой традиции, и даже укреплюсь в своём мнении,

очень уж серьёзно разнятся конструкторские школы и подход.

Но представитель Hino упорно зовёт меня за руль, дескать, потом рассмотрим детализировку. Соглашаюсь и покорно залезаю в кабину, но всё равно не ускользнули от моего взгляда тормозные барабаны передних колёс и «дедовская» рифлёная стеклянная оптика.

Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету и фиксируется механическим стопором. Едва уселся на рабочее место, как шустрая пневматика подняла мою пятую точку вверх, осталось чуть скорректировать угол наклона спинки и всё. Удобно! Всё под рукой, всё на месте, замечательная комбинация приборов в классическом стиле, а разнообразие органов управления климатом на «бородке» передней панели подтверждает принадлежность машины к Японии.

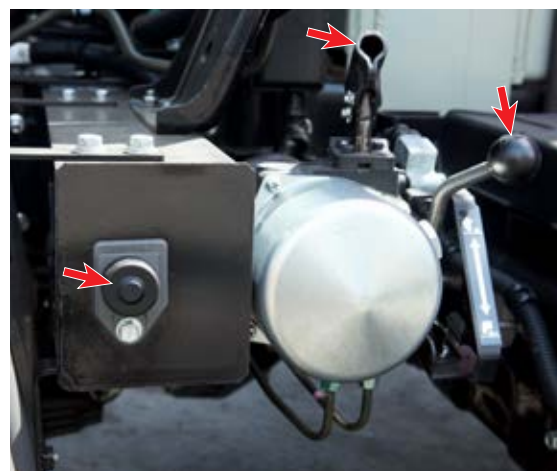
Обороты вентилятора регулируются старым знакомым «движком», а температура и направле-



Эргономика рабочего места на высоком уровне, всё удобно и на своём месте, а в движении ещё и тихо, и никакой вибрации



Органы управления комфортным климатом: симбиоз рычажков и «крутилок»



Кабина поднимается при помощи гидроэлектрического привода, сначала снимаем страховочный фиксатор, затем переводим кран в рабочее положение и просто нажимаем на кнопку запуска электронасоса! Если разряжены аккумуляторы, то можно и вручную – на снимке виден захват под монтировку

ние подачи воздуха – более современными «крутилками». Никаких тебе тут сенсоров и функциональных клавиш. Попутно замечаю скромность единственного и миниатюрного ЖК-дисплея, ищу глазами монитор штатно установленной аудиосистемы, но и она довольствуется малым. Ещё один монохромный экранчик в одну строчку на головном устройстве. Да, а где тахограф? А его, увы, пока нет. Однако этот суровый аскетичный «самурай» с низкой кабиной, огромным моторным кожухом и миниатюрным «спальником» раскрывает свой истинный характер в движении. Это я понял уже через несколько минут.

ДИНАМИЧНЫЙ, ТИХИЙ И МАНЁВРЕННЫЙ

На улице страшная жара, я открываю заслонку дефлектора на панели приборов и получаю мощную порцию холодного воздуха из кондиционера, живём! Тросовый привод 6-ступенчатой КП если не идеален, то уж точно хорош, а педаль сцепления



КАК ОБСЛУЖИТЬ И ПОЧИНИТЬ

Дилерская сеть Hino в России сегодня представлена 37 станциями, работающими в 26 регионах. Особенность марки заключается в том, что авторизованный дилер – это всегда предприятие, работающее в трёх направлениях: продажа автомобилей, ремонт и обслуживание, поставка запасных частей.

хоть и расположена излишне горизонтально, но на том самом месте, где и должна быть. Пневматические тормоза по традиции немного задумчивы: в начале хода педали пусто, зато потом сразу норовят встать колом – надо привыкнуть. Трогаюсь с места на I передаче и понимаю, что это лишнее, ведь фургон мой пуст. Несмотря на узковатый диапазон зелёной зоны тахографа (по ощущениям 1200–1700 об/мин, а по заводским данным так вообще максимум в одной точке 1500 об/мин) двигатель на удивление эластичен, на негружённой машине можно даже тронуться и разогнаться с III передачи. Видимо, сказался верный подбор передаточных отношений трансмиссии, но и сам мотор неслаб, «260» – это неплохой табун! Но предостерегу, это лишь мой эксперимент в рам-

ках теста, если злоупотреблять такими приёмами в эксплуатации, то преждевременного выхода сцепления из строя не избежать.

Отличный обзор, подкреплённый всевозможными «лопухами» и полусферами «слепых зон» – под стать манёвренности. Радиус поворота таков, что я без труда протискивался на десятиметровой машине в узких проездах двора торгового центра, причём не составили труда и манёвры задним ходом. Кстати, приятно, что для перемены передачи с переднего на задний ход и наоборот в процессе маневрирования всегда достаточно однократного выжима сцепления. Это косвенно подтверждает высокое качество материалов диафрагменной корзины сцепления.



⤴ Регулировок сиденья не слишком много, но вполне достаточно, а рулевая колонка регулируется по вылету и углу наклона ⤴
⤵ в очень широком диапазоне



« Планировка кабины предусматривает помимо водителя ещё два посадочных места. Но центральное сиденье на моторном кожухе комфортным не назовёшь, зато оно складывается и получается столик ⤴





А если в дальнющей? «Спальник» тесноват, потолок низкий, ниш и полок для вещей минимум, но всё же предусмотрены направляющие для светозащитных штор и многофункциональные плафоны освещения

Машины с востока обычно не балуют хорошей шумоизоляцией, Hiно 500 – приятное исключение. Зато есть замечание к рессорной подвеске, которая здесь на всех осях: порожний фургон – большо-о-ой попрыгунчик!

АВТОМАТ КАЛАШНИКОВА

Матчасть нового Hiно 500 представляет собой классику грузового автомобилестроения. Двигатель конечно же дизельный. Рядная «шестёрка» развивает мощность 260 лошадиных сил и выдаёт максимальный крутящий момент 794 Н·м в диапазоне примерно от одного до двух тысяч оборотов в минуту. Экологический класс – четвёртый. Соответствие нормам достигается применением впрыска Common Rail с максимальным давлением топлива в рампе до 2500 бар и системы рециркуляции отработавших газов EGR. С этим двигателем агрегируется 6-ступенчатая механическая коробка передач.



Подвеска кабины спереди на амортизаторных стойках, сзади – подпружиненная балка

Тормозная система пневматическая с ABS и ASR, а справа на раме я обнаружил отличный современный блок подготовки воздуха, но тормозные механизмы всех колёс барабанные, требуют периодической регулировки в процессе эксплуатации. Как уже упоминалось, подвеска всех колёс на продольных полуэллиптических рессорах, но под заказ установят и пневматическую.

В ходовой части – обилие пресс-маслёнок: при довольно частом и обязательном техобслуживании нельзя игнорировать множество точек смазки. Смазываются даже рулевые наконечники! При знакомстве с этим «автомобильным хозяйством» мне пришла в голову мысль. В кои веки передо мной не «одноразовый» автомобиль, концепции которого ныне следует абсолютное большинство производителей. Да, многие конструктивные элементы здесь инновационными не назовёшь, но при простейшем надлежащем уходе эти классические, проверенные временем и дорогами, узлы служат десятилетиями! Почистил, подрегулировал, если надо подтянул, заправил свежей смазкой – и в путь. Прямая ассоциация с одним из лучших образцов российского оружия, созданного пять десятилетий назад, но актуального и востребованного и сегодня. И «на закуску» ещё один примечательный факт. Предмет моего сегодняшнего теста – родственник легендарного... Toyota Land Cruiser Prado! Эти машины делают на одном заводе в японском городе Хамура.

НАЙТИ СВОЕГО ВЛАДЕЛЬЦА

Покупатель, выбирая между японским Hiно 500 и европейским грузовиком аналогичного функционала, может сэкономить около 500 000 рублей, отдав предпочтение «самураю». Это солидная сумма, особенно если приобретается одновременно несколько машин. Автомобиль «большой семёрки» по цене нового Hiно 500 будет в трёх-, пятилетнем возрасте и набегает по дорогам сотни три тысяч трудовых километров, что обяжет нового владельца к некоторым неизбежным финансовым вливаниям. Но эксплуатант Hiно 500 будет испытывать трудности с международной и дальнемагистральной работой. У японской машины тесная кабина, крохотный «спальник», низкий для сегод-



Рядная дизельная «шестёрка», мощность 260 л.с., не только прекрасно справляется со своими обязанностями, но и резво перемещает Hiно в пространстве

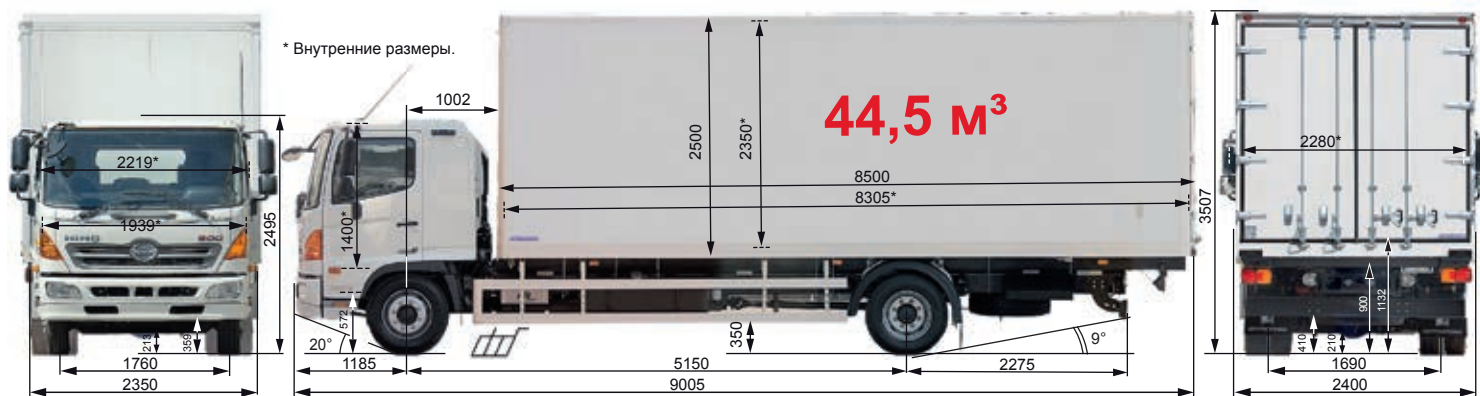


Блок подготовки воздуха – правильное современное решение


няшних европейских норм экологический класс, открыт вопрос по тахографу. Только не подумайте, что в этой дисциплине у моего тестового грузовика всё так плохо! В дальней рейс по России можно отправить и Hiно, но основная его среда обитания – перевозки до 1000 километров, если необходимо ночевать в кабине.

А так... Мощный двигатель не испугается тяжёлой ноши, а прочная ходовая часть не будет пасовать перед бесконечным российским множе-





ством разбитых дорог. Именно поэтому в качестве носителя спецнастроек шасси Hino 500 может дать фору любому европейцу – ведь оно прочное, неприхотливое, простое и долговечное. Сочетание этих свойств одобряют перевозчики-частники и региональные автопредприятия с собственной ремонтной базой. Для обслуживания представителя живой и современной автомобильной японской классики не понадобится сложное диагностическое оборудование и обучение персонала за рубежом. Любой толковый слесарь, знакомый с грузовым автопромом, способен блестяще обслужить Hino 500.

Неоднозначное получилось впечатление? Но и готового рецепта жизни и бизнеса тоже, увы, не существует. Точно можно лишь сказать, что покупка самого дорогого, «раскрученного» и брендового транспорта отнюдь не гарантирует успех на рынке перевозок. И Hino 500 в этом споре – очень жёсткий, как и подобает настоящему самураю, аргумент! 

ИНДЕКС МОДЕЛИ GD8JMTA-QHR

Первая буква G означает тип грузового транспортного средства, в нашем случае с кабиной над двигателем (в производственной гамме Hino есть и капотный грузовик); D – индекс полной массы и колёсной формулы (12 т, 4х2); 8 – код обозначения двигателя (J08E); буква M обозначает код длины колёсной базы (диапазон 5000–5249 и значение 5150 в нашем случае); T – расположение рулевой колонки слева; A – рессорная задняя подвеска (G – если подвеска пневматическая); QHR – внутренняя информация не для потребителя.



«Шприцуйте, господа, шприцуйте! Жить машина будет дольше!»

Техническая характеристика Hino 500 51226 GD8JMTA-QHR («Центр ТММ-476700»)

Полная масса, кг	12 000
Допустимая нагрузка по осям, кг	3900/ 8100
Снаряжённая масса, кг	5200
Грузоподъёмность, кг	6800
Двигатель	J08-E-UR (Еuro 4), дизельный 6 цилиндров в ряд, с турбонаддувом, система впрыска Common Rail
Рабочий объём, см ³	7684
Мощность, л.с.	260 при 2500 мин ⁻¹
Крутящий момент, Н·м	794 при 1500 мин ⁻¹
Коробка передач	Hino LJ06 – механическая, 6-ступенчатая, с тросовым приводом
Передаточные числа КП	I – 6,477; II – 4,016; III – 2,450; IV – 1,470; V – 1,000; VI – 0,723; задний ход – 6,064
Сцепление	Сухое, однодисковое, с корзиной диафрагменного типа с пневмоприводом и ПГУ
Передаточное число главной передачи	4,100
Тормозные механизмы всех колёс	Барабанные
Моторный тормоз	«Заслонка»
Вместимость топливного бака, л	300
Подвеска	На продольных полуэллиптических рессорах, спереди со стабилизатором поперечной устойчивости
Шины	265/70 R19,5
Максимальная скорость, км/ч	138

