

Александр ТРОХАЧЁВ
Фото автора и Isuzu

ТРОЙНОЙ ДЕБЮТ

«ЯПОНА МАМЫ»

ЛАКОМЫЙ КУСОЧЕК В ВИДЕ РОССИЙСКОГО РЫНКА КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА НЕ ДАЕТ ПОКОЯ БИЗНЕСМЕНАМ МНОГИХ СТРАН. ДОШЛА ОЧЕРЕДЬ И ДО ЯПОНСКОЙ КОМПАНИИ ISUZU, КОТОРАЯ ОДНОВРЕМЕННО ВЫВЕЛА НА РЫНОК РФ ТРИ НОВЫЕ МОДЕЛИ СЕМЕЙСТВА 700P: NQR 90L, FSR 90N/P И FVR 34M/Q. ПРИ ПОЛНОЙ МАССЕ В 9,5, 12 И 18 Т ИХ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ СОСТАВЛЯЕТ СООТВЕТСТВЕННО 6,6, 8,2 И 12,5 Т. АВТОМОБИЛИ ПОПАДАЮТ В СЕГМЕНТЫ, В КОТОРЫХ ПРИСУТСТВУЮТ КАМАЗ, AVIA, FOTON, DAEWOO, HINO, HYUNDAI, IVECO И ДРУГИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ. ВСЕ ЭТО ОБЕЩАЕТ НЕЛЕГКОЕ ПРОДВИЖЕНИЕ НОВЫХ «ЯПОНЦЕВ».



С КЕМ БОДАТЬСЯ?

В принципе, у Isuzu Motors Limited есть полный модельный ряд, закрывающий все весовые категории от пикапов и малотоннажников грузоподъемностью до 2 т до «тяжей», способных везти 20 т и более. Почему были выбраны именно перечисленные выше модели, догадаться нетрудно: именно в этих сегментах компания вместе с партнером в лице Sollers способна добиться наиболее ощутимого результата.

Справедливости ради нужно отметить, что нынешняя попытка закрепить на российском рынке у Isuzu – не первая. Но все планы спутал кризис, и полноценный дебют решили отложить. Теперь есть три пробных камня, способных достичь поставленной цели. Пока же положение бренда незавидное: в 2012-м доля официально представленных Isuzu на рынке новых грузовиков при объеме продаж в 583 ед. составила всего 0,7% (в 2011-м – 1413 ед. и 1,6%). Свою роль сыграли и серые импортеры, ввозившие Isuzu китайской сборки. С ними пробовали бороться, используя разные страшилки (вплоть до отказа обслуживать такие машины на фирменных СТО и продавать к ним запчасти), но результаты борьбы пока не впечатляют.

Но японцы – люди упорные. В середине 2007-го они начали сборку модели NQR 55E, третьей по счету после NQR 71P и NQR 71R, на мощностях Ульяновского авто-



Из-за увеличения массы на 2 т обычная гидравлическая система тормозов здесь уже была неприемлема, и в конструкции появилась пневматика. Металлические трубки были заменены пластиковыми, что дало определенное уменьшение массы. Снизилось усилие на педали тормоза, уменьшилась нагрузка на водителя, улучшилась управляемость. Выигрыш и в том, что пневмосистема может питать сжатым воздухом не только тормозной контур, но и другие потребители.

В России автомобиль комплектуют 4-цилиндровым дизельным двигателем Isuzu 4HK1-TC Евро-4 объемом 5,2 л, мощностью 155 л.с.

завода. А весной 2012-го решили увеличить свою долю в СП до 45%. В перспективе есть намерение организовать производство двигателей и открыть инжиниринговый центр по разработке и адаптации японских грузовиков для российского рынка.

NQR, ГРУЗОВИЧОК-БОРОВИЧОК

После модернизации 2012 г. новый Isuzu NQR 90L приблизился к среднетоннажной серии Isuzu F, но не заменил ее, а удачно дополнил. В прошлом году сегмент коммерческих автомобилей полной массой от 8 до 12 т (в котором и дебютировал «японец» российского производства) вырос на 59% или на 1704 ед., и достиг отметки 4596 ед. И потенциал роста на этом не исчерпан.

при 2600 об/мин с пиком крутящего момента 419 Нм при 1600 об/мин. Есть и 190-сильная версия с 510 Нм, но пока для заказа она недоступна. Мотор оснащен турбиной с изменяемой геометрией, охладителем EGR, топливной рампой Common Rail и катализатором DOC вместо привычного сажевого керамического фильтра DPD. Тест-драйв показал, что при половинной массе от максимально возможной двигатель справляется с нагрузкой во всем диапазоне оборотов. При этом динамику впечатляющей не назовешь и определить реальный расход топлива трудно.

Зато к 6-ступенчатой механической коробке передач Isuzu MYY-6S претензий нет. Она досталась новой модели в наследство от предше-





На панели приборов информация первой необходимости



Посадка в кабину проблем не вызывает



Управление магнитолой и отопительной системой грузовика – просто и функционально

вый бак, хотя в Японии транспортники довольствуются 100-литровым. В самой кабине колесный стояночный тормоз сменил привычный механический «ручник», что повысило безопасность. Пользоваться компактным «грибком» действительно удобно. И хотя эстетика интерьера так себе, эргономика в целом достойна похвалы.

стенницы NPR 75 – было решено не городить огород, а минимизировать затраты. Коробку ставят только в паре со 155-сильным мотором, а для более мощного варианта будет уже другая «союзница».

Из четырех вариантов колесной базы для NQR 90L в российском исполнении оставили три: 3815, 4175 и 4475 мм с буквенным обозначением К, L и М. От самой короткой отказались, т.к. на нее наименьший спрос. И это только первые отличительные признаки NQR 90L от NPR 75. В новой версии добавлены ресивер, вакуумный насос, осушитель воздуха, передняя и задняя тормозные камеры, воздушный компрессор, распределительный клапан. Размеры тормозных барабанов увеличены до диаметра 325 мм и ширины 130 мм. Усилие на педаль тормоза требуется вполтину меньше того, что на аналогичных моделях с гидравлической системой тормозов. А тормозной путь остался таким же, как на более легкой версии NPR 75.

«Японец» получил усиленную и при этом более легкую подвеску. Результат достигнут за счет использования пролета задней рессоры длиной 1300 и шириной 70 мм. За счет оптимизации длины число рессор уменьшено, а подрессорник адаптирован под выполненные изменения.

Но если большинство этих изменений сразу не заметишь, то кабина выдает обновление даже при беглом взгляде. Чего только стоит второй блок сферических зеркал заднего вида – он введен для облегчения маневрирования и удачно дополняет вытянутые основные элементы размерами 300x160 мм. В интересах перевозчиков установили 140-литро-

FSR: «КУЛАК» СРЕДНЕТОННАЖНИКОВ

Посвежевшая серия F являет собой шестое по счету поколение японских грузовиков с момента вывода на рынок Isuzu Forward в 1970-м. Предыдущее, пятое поколение, продержалось на конвейере дольше всего – с Миллениума, что свидетельствует о коммерческом успехе продукта.

В когорте модельного ряда Isuzu FSR 90 N/P занимает промежуточное



Простенько и без изысков, но практично

Сравнение основных технических характеристик Isuzu NQR и FSR с основными конкурентами в сегменте ТС полной массой 8-12 т

Характеристики	Isuzu NQR 90L	Isuzu FSR 90N/P	Hino 500 GD8JLSA	Hyundai HD120 Long	Iveco Eurocargo ML120E21MLL	КамАЗ-4308
Колесная база, мм	3815/ 4175/ 4475	4860/ 5150	3750/ 4250/ 4850/ 5150	3845/ 4260/ 4895	7 вариантов: от 3960 до 6570	3500-4200/ 4800
Дорожный просвет, мм	210	185	н.д.	210	163	н.д.
Снаряженная масса шасси, кг	2870/ 2895/ 2915	3835/ 3845	3970-4185	4050-4600	7 вариантов: от 4275 до 4605	4850/4920
Полная масса, кг	9500	12000	12000	11990/ 12520	12000	11900
Грузоподъемность шасси, кг	6630/ 6605/ 6585	8165/ 8155	7815-8030	7390-7940/ 7920-8470	7 вариантов: от 7725 до 7395	7850/ 6980
Двигатель Евро-4	Isuzu 4HK1-TC	Isuzu 4HK1-TC	Toyota-Hino JO8E-UR	Hyundai D6GA	Iveco F4A Tector 6	Cummins 6 ISBe4 245
Объем двигателя, см ³	5193	5193	7684	5899	3920 или 5880	6700
Мощность двигателя, л.с.	155/ 190	210	260	225	182/ 217/ 251/ 279	239
Крутящий момент, Нм	419/ 510	706	794	637	610/ 680/ 850/ 950	925
Коробка передач	Isuzu MYU65 6M/T	Isuzu MZW6P 6M/T	Hino LJ06 6 M/T	Hyundai KH10 6M/T	ZF 6M/T (9M/T)	ZF 6M/T
Тормозная система	Пневмо	Пневмогидр.	Пневмо	Пневмогидр.		
(пневмо-опц.)	Пневмо	Пневмо				
Тормозные механизмы	Барабанные	Барабанные	Барабанные	Барабанные	Дисковые	Дисковые
Передняя подвеска	Рессорная	Рессорная	Рессорная	Рессорная	Рессорная	Рессорная
Задняя подвеска	Рессорная	Рессорная	Рессорная/ пневмо	Рессорная	Рессорная/ пневмо	Рессорная/ пневмо
Тип кабины, число мест	Дневная, 3	Спальная, 3+1	Спальная, 3+1	Спальная, 3+1	Спальная, 2+1 или 3+1 (3 вар.)	Дневная, 2/ 3 спальная, 2+1
Объем топливного бака, л	140	140	200/ 300	100/ 200	200/ 280 опц.	210
Размер шин	215/ 75R17.5	245/ 70R19.5	265/ 70R19.5	245/ 70R19.5	245/ 70R19.5	245/ 70R19.5
Стабилизатор передней оси	+	+	+	– (o)	– (н.д.)	– (н.д.)
Кондиционер	– (o)	– (o)	+	– (o)	– (o)	– (н.д.)

Ценовое позиционирование Isuzu NQR и FSR в конкурентном сегменте полной массой 8-12 т

Модели автомобилей	Isuzu NQR 90L	Isuzu FSR 90N/P	Hino 500 GD8JLSA	Hyundai HD120 Long	Iveco Eurocargo ML120E22	Avia D120E	КамАЗ-4308-6064-79
Рекомендованная розничная цена, млн руб.	1,741-1,822	2,45	2,556	2,39	2,666	1,897	1,79
Продажи-2012, шт.	–	–	509*	376*	72**	150*	714*

ПРИМЕЧАНИЕ. *Аналитический департамент Sollers (данные АЕБ + отчеты фирм); **База данных НАПИ (регистрация в ГИБДД)

положение. Из семи выпускаемых в Японии колесных баз в Россию будут поставлять только две самые длинные: 4860 и 5150 мм. Как в начале прошлого века крепких хозяйственников именовали «кулаками», так и применительно к этой машине уместно

такое определение. Точно так же, как остальные модели фирмы, она создана в рамках концепции развития See-Global, где S – Safety, E – Economy, вторая литера E – Environment. Концепцию дизайна японцы нарекли Hexa-Pod (слегка выпуклый куб),

символизирующий три направления: solid, clean и emotion. Хотя правильнее было бы назвать ее «здоровый минимализм»: в экстерьере нет ни одной лишней детали, не несущей функциональной нагрузки. Даже разделенная брусками на шесть горизонтальных прорезей маска радиатора призвана увеличить приток воздуха в моторный отсек и сохранить конструктивную прочность.



Переднее зеркало над ветровым стеклом для развозного грузовика – не лишняя опция

Оформление передней панели японцы назвали «крутая волна», хотя ни волны, ни крутизны в ней лично я не заметил. Простенькое оформление в стиле 80-х, практичные (и наверняка легко моющиеся) материалы, унылый серый пластик – что ж тут крутого?! Вот в продуманности эргономики японцам не откажешь: все органы управления на своих местах, информативны и легки в обращении. Даже гигантские «бумеранги» поручней выпучены не просто так: оказывается, подобное решение позволяет входить и выходить из автомобиля, не снимая строительных перчаток. Вот откуда и разнесенные педали – чтобы ноги в спецобуви не мешали четкому и безопасному управлению. Послушаешь фирмачей, так по их рассказам за руль садятся чуть ли не в медвежьих шкурах и в валенках. Но тогда простите, почему аккумулятор не то что не утеплен – даже не закрыт в ящике. Да если бы только аккумулятор!..

В целях снижения массы в кабинах со спальным местом больше не будет задних боковых окон. Узкие дневные кабины без спальника в Россию поставлять не станут – предпочтение отдано кабинам шириной 2120 мм со спальным полкой.

Спальное место примерно на 100 мм глубже и на 70 мм шире, чем на машинах пятого поколения. Как и на них, новая кабина имеет отделку для стран с холодным климатом, но это не значит, что сибирские морозы вам будут ничем.

Я давно не был в кабине Isuzu и мне трудно сравнивать удобство посадки, но дискомфорта на тесте испытать не пришлось. Даже вертикальные наружные дверные ручки оказались удобнее старых с кнопочным замком. Удобство посадки за рулем гарантирует также рулевая колонка с углом наклона 65°, отклонением в диапазоне 76,5 мм и

регулировкой вылета на 40 мм. Удобство для перемещения ступней ног создает подвесная, а не напольная, как раньше, педаль тормоза.

Труд бригады разработчиков заметен по новой передней панели, обилию гнезд резервных переключателей, новой системе кондиционирования и множеству кармашков и ниш. В качестве опции доступен цифровой тахограф и аудиосистема AM/FM со встроенным CD-проигрывателем. Кондиционер имеет шесть, а не пять режимов подачи воздуха, получил функцию рециркуляции, стал менее шумным и более производительным: вместо двухщеточного поставлен четырехщеточный электродвигатель, а у вентилятора семь лопастей вместо прежних четырех.

Солнцезащитные козырьки выглядят хлипкими, и



Стекло заднего фонаря составное, что для замены и ремонта очень практично

что-то подсказывает, что в российских условиях в перевозном виде жить им недолго. Вот то, что по-нашему – так это встроенная фронтальная противоподкатная защита, усиленный каркас кабины с порогом замкнутого сечения, упрочненные передние стойки и по два пластинчатых усилителя поясничной зоны в дверях.

FSR 90 N/P комплектуют впервые представлен-



Все японские двигатели отвечают стандарту Евро-4. Блок с желтой этикеткой – охладитель EGR



ным 4-цилиндровым дизелем Isuzu 4HK1-TCS Евро-4 с верхним распределением и системой впрыска Common Rail. При диаметре цилиндра и ходе поршня 115x125 мм, рабочем объеме 5193 см³ он обладает степенью сжатия 17,5:1. Мощностные характеристики: 210 л.с. при 2600 об/мин и 706 Нм при 1600 об/мин. Мотор специально адаптирован для установки на Isuzu FSR. Для него предназначена и 6-ступенчатая механическая трансмиссия Isuzu MZW6P с диапазоном передаточных чисел от 6,615 на 1-й передаче и передаточное отношение заднего хода до 0,722 на 6-й передаче. На боковом вале отбора мощности передаточное отношение было увеличено до 0,784, а допустимое значение крутящего момента составляет 245 Нм при 1500 об/мин.

ВОСТОЧНАЯ «ЭФКА» FVR

В прошлом году сегмент коммерческих автомобилей полной массой от 12 до 18 т просел на 31% или на 2906 ед. и упал до отметки 6334 ед., но это не смущает СП «СОЛЛЕРС-ИСУЗУ», которое с завидным упорством стремится его освоить. И подтверждением сказанному – дебют модели FVR 34.

Машина получила широкую (2320 мм против 2120 мм на прежней версии) кабину с передним свесом 1440 мм (было 1185 мм) и одним спальным местом. Внутренняя ширина составляет 2100 мм, высота – 1495 мм, запас пространства над спальным местом – 1125 мм. Если на «эфке» пятого поколения ширина спального места составляла 580 мм, то на шестой – уже 650 мм. Понятно, что это

не полноценный «дальнобойный» лежак, но ведь и машина не из когорты магистральных тягачей. Из-за большей высоты установки фары пришлось перенести в бампер.

В моторном отсеке установлен 6-цилиндровый рядный дизель Isuzu 6HK1-TCC Евро-4 рабочим объемом 7790 см³. Он также имеет турбоагнетатель VGS и систему питания с общей топливной рампой и электронным управлением. При диаметре цилиндра и ходе поршня 115x125 мм степень сжатия составляет 17,5:1, мощность – 280 л.с. при 2400 об/мин, максимальный крутящий момент – 882 Нм при 1450 об/мин.

Этому силовому агрегату предписана 9-ступенчатая «механика» ZF9S1110 с «ползучей» передачей. Диапазон ее передаточных чисел – от 6,576 до 0,752. Достоинство КПП – небольшой вес: она на 40 кг легче использовавшихся ранее коробок. Главные достоинства – преимуще-



Этот пакет задней рессоры – для российских дорог



Как справится передний пакет рессор на наших дорогах – покажет время



Осушитель воздуха с засыпным картриджем. Сменный был бы практичнее



Для балласта автомобили загрузили емкостями с водой



Топливный фильтр-сепаратор обязателен для всех автомобилей



Аккумуляторный отсек полуприкрыт. Защитит ли такая конструкция аккумуляторы от грязи?



На некоторых моделях бачок для тормозной жидкости выведен наружу рамы автомобиля

щество по передаче крутящего момента, надежность и большой срок службы. Кроме того, она имеет задний вал отбора мощности вместо отдельной КОМ. Передаточное отношение для него составляет 0,770, а допустимое значение пика крутящего момента – 800 Нм при 1500 об/мин.

На островной родине машину выпускают с пятью вариантами колесной базы. Для материковой России оставили среднюю (4650 мм) и самую «растянутую» (5550). Но с новым механизмом рулевого управления и углом поворота колес до 57° (ранее 54°) управлять машиной несложно. Несложно и проводить обслуживание узлов, расположенных под передней подъемной панелью. Например, легко получить доступ к главному тормозному цилиндру, хотя на старой модели для этого нужно было поднимать всю кабину. Сама кабина имеет двойной

механизм фиксации, который легко разблокировать расположенным слева за кабиной рычагом.

Несмотря на то, что автомобиль невысокий по сравнению с магистральниками, рядом с дворниками у него тоже появилась ручка для удержания человека при очистке ветрового стекла. Блок плавких предохранителей расположен в кабине под передней панелью, что расценивается как плюс. Минус – открытое расположение бачка с «тормозухой» и расширительного бачка для охлаждающей жидкости. Любой хулиган или недоброжелатель может, шутя,



В российских условиях проводка может приказать долго жить довольно скоро



Устойчивость грузовика на дороге обеспечивают стабилизаторы поперечного крена





вывести машину из строя, равно как и с помощью доступного масляного щупа, длина которого размером с копье средневекового рыцаря.

Подводя итог первичному знакомству с новыми представителями японского автопрома, я бы не спешил раздавать им хвалебные авансы, но и ругать бы зазря не стал. Автомобили собраны по-восточному качественно, добротно. Эргономика претензий не вызывает. С ходимостью узлов и агрегатов пока ясности нет, равно как и со стоимостью и

наличием запчастей в разных регионах РФ. Об адаптации машин к российским условиям эксплуатации можно говорить лишь с натяжкой. Но сам факт появления новых игроков на рынке среднетоннажников и тяжелых грузовиков стоит приветствовать: чем острее конкуренция между брендами, тем лучше для перевозчиков. Здесь, как и в природе, сработает правило естественного отбора – выживут сильнейшие. А Isuzu претендует на принадлежность именно к этой когорте.

Сравнение основных технических характеристик Isuzu FVR с основными конкурентами в сегменте ТС полной массой 12-18 т

Характеристики	Isuzu FVR 34M/Q	Hino GH8JTA-QHR	Hyundai HD170	Iveco Eurocargo ML180E28MLL	КамАЗ-5308
Колесная база, мм	4650/ 5550	4260/ 5510/ 6200	4395/ 5850	7 вариантов: от 4185 до 6570	5600/ 5900
Дорожный просвет, мм	224	245	285	163	н.д.
Снаряженная масса шасси, кг	5505/ 5635	5290-5615	5800/ 6350	7 вариантов: от 5730 до 6115	5705
Полная масса, кг	18000	17500	17350	18000	15000
Грузоподъемность шасси, кг	12495/ 12365	11885-12210	11550/ 11000	7 вариантов: от 12270 до 11885	9295
Двигатель Евро-4	Isuzu 6HK1-TCS	Toyota-Hino JO8E-UR	Hyundai D6GA	Iveco F4A Tector 6	Cummins 6 ISBe4 300
Объем двигателя, см ³	7790	7684	5899	5880	6700
Мощность двигателя, л.с.	280	260	254	251/ 279/ 299	292
Крутящий момент, Нм	882	794	932	850/ 950/ 1050	1065
Коробка передач	ZF 9S1110 9M/T	Hino MF06 6 M/T или Eaton FS6109 9M/T	Hyundai M1056 6M/T	ZF 6M/T (9M/T)	ZF 9M/T
Тормозная система	Пневмо	Пневмо	Пневмо	Пневмо	Пневмо
Тормозные механизмы	Барабанные	Барабанные	Барабанные	Дисковые	Дисковые
Передняя подвеска	Рессорная	Рессорная	Рессорная	Рессорная	Рессорная
Задняя подвеска	Рессорная	Рессорная/ пневмо	Рессорная	Рессорная/ пневмо	Рессорная/ пневмо
Тип кабины, число мест	Спальная, 3+1	Спальная, 3+1	Спальная, 2+1 или 3+1	Спальная, 2+1 или 3+1 (2 вар.)	Спальная, 2+1
Объем топливного бака, л	200	200/ 300	200	200/ 280 опц.	350
Размер шин	295/ 80R22.5	295/ 80R22.5	12,00 R22.5	295/ 80R22.5	285/ 70R19.5
Стабилизатор передней оси	+	+	+	– (н.д.)	+
Стабилизатор задней оси	+	–	–	– (н.д.)	+
Кондиционер	– (о)	+	– (о)	– (о)	– (н.д.)

Ценовое позиционирование Isuzu FVR в конкурентном сегменте полной массой 12-18 т

Модели автомобилей	Isuzu FVR 34M/Q	Hino 500 GH8JTA-QHR	Hyundai HD170 Long	Iveco Eurocargo ML180E28	КамАЗ-5308-6023-97
Рекомендованная розничная цена, млн руб.	2,7	2,737	2,92	2,856	2,666
Продажи-2012, шт.	–	н.д.	136*	38*	61**

ПРИМЕЧАНИЕ. *Аналитический департамент Sollers (данные АЕБ + отчеты фирм); **База данных НАПИ (регистрация в ГИБДД)