

- ▶ **Шасси полностью производятся в Японии.**  
Узлы шасси и все силовые агрегаты, произведенные и собранные в Японии, служат значительно дольше.  
Модели Серии 500 производятся на заводе в г. Хио, префектура Токио (3-1-1, Hionodai, Hino-shi, Tokyo 191-8660).
- ▶ **Рама шасси прочная клепанная с усилением.**  
Лонжероны рамы разного сечения – высота профиля 230 мм, ширина полок по 80 мм, толщина стали 7 мм.
- ▶ **4 варианта длины рамы шасси.**  
Колесная база – 375 см, 425 см (+ 50 см), 485 см (+60 см), 515 см (+30 см).
- ▶ **Увеличенный межсервисный интервал 30 000 км.**  
По сравнению с модельным рядом 500-й серии Евро-3 в I и II кварталах 2010 г.
- ▶ **Долговечные рессоры с амортизаторами на обеих осях для тяжелых грузов.**  
Спереди 4 листа (вместо традиционных у конкурентов 1-2 листов) шириной 80 мм и толщиной 12 мм, сзади – 4 листа с солидными щелями (для уменьшения межлистового трения) чуть толще при той же ширине + 5-листовой подрессорник. Данная подвеска (что-то среднее между полуэллиптическими и параболическими рессорами) остаются жесткими и при этом относительно легкими.
- ▶ **Пневматическая подвеска заднего моста для хрупких грузов.**  
Доступно для 3-х моделей колесной базой 425, 485 и 515 см. Возможность конкурировать с Европейскими брендами.
- ▶ **Надежная пневматическая тормозная система – с пластиковыми трубками и алюминиевыми рессорами.**  
В отличие от пневмогидравлической, которая используется некоторыми конкурентами.
- ▶ **Стабилизатор поперечной устойчивости на передней оси.**  
Существенно улучшает управляемость в повороте.
- ▶ **Маленький радиус разворота.**  
Благодаря хитрой балке и цапфам переднего моста, которые позволяют поворачивать колеса почти перпендикулярно раме.
- ▶ **Наличие ABS и ASR**  
ABS (Antilock Brake System) – антиблокировочная тормозная система.  
ASR (Antispin Regulation) – Противобуксовочная система.
- ▶ **Объем возможных надстроек от 31 до 44 м<sup>3</sup>**  
Для модели с самой короткой колесной базой GD8JGTA-QHR объем 31 м<sup>3</sup> (габаритные размеры кузова Д 4,9 м х Ш 2,5 м х В 2,5 м).  
Для модели с самой длинной колесной базой GD8JMTA-QHR объем 44 м<sup>3</sup> (габаритные размеры кузова Д 7,0 м х Ш 2,5 м х В 2,5 м).
- ▶ **6-цилиндровый дизельный двигатель объемом 7,6 л и мощностью 260 л.с.**  
Мощнее своих конкурентов, предпочитающие в данном классе «четверки» мощностью 180 – 220 л.с.
- ▶ **Радиатор установлен очень высоко для развозного грузовика.**  
Повредить его будет очень тяжело.
- ▶ **В приводе вентилятора 2 клиновых ремня и вязкостная муфта.**  
Позволяет экономить топливо при прогреве мотора и при движении в холодную погоду.
- ▶ **Экологический класс Евро-4 достигнут привычным и наиболее выгодным для российских**
- ▶ **Самое удачное расположение «барабана» воздушного фильтра.**
- ▶ **Наличие тормоза-замедлителя (с заслонкой в выпускной системе).**  
Помогает водителю экономить топливо.
- ▶ **Возможность установки механизма отбора мощности на двигателе.**
- ▶ **Один из самых экономичных двигателей в своем классе.**  
Средний расход топлива 21 – 23 л/100 км. Анкетирование 26 клиентов в г. Москва, Санкт-Петербург, Н.Новгород и Челябинск в 2010 – 2013 гг.
- ▶ **6-ти ступенчатая КПП.**  
Т.к. модели 500-й серии ориентированы на работу в качестве развозных машин – вполне достаточно 6 передач.
- ▶ **Надежное, легкое и четкое дистанционное управление КПП тросами.**  
Без сложной системы тяг, рычагов и шарниров.
- ▶ **Привод сцепления оборудован ПГУ (пневмогидроусилителем).**  
Благодаря этому педаль при сравнительно небольшом ходе очень мягкая.
- ▶ **Возможность заказа шасси со штатной Коробкой Отбора Мощности (КОМ).**  
Нет необходимости устанавливать давальческий КОМ.
- ▶ **Привод сцепления с автоматической регулировкой.**  
Не нужно лишний раз лезть под машину – регулировать свободный ход вилки.
- ▶ **Удачный диапазон передаточных чисел – от 6,48 (на первой) до 0,72 (на шестой).**  
Первая передача более тяговитая, а остальные – скоростные. Алюминиевый картер жестче, чем укрытый сверху крышкой: нет перекоса валов, лучше ходят подшипники и долговечнее зубчатые зацепления.
- ▶ **Составной карданный вал, соединяющийся фланцами.**  
Очень удобно в ремонте.
- ▶ **Очень эффективные синхронизаторы.**
- ▶ **Наличие кондиционера, центрального замка, электропривода, стеклоподъемников, АМ / FM аудиосистема.**  
Без доплаты.
- ▶ **Кабина на 4-х пружинных амортизаторах.**  
Большая редкость даже для европейских среднетоннажных грузовиков.  
Задние опоры кабины разнесены широко, что позволяет существенно снизить поперечную раскачку кабины при движении по дорогам с плохим покрытием.
- ▶ **Гидроэлектропривод опрокидывания кабины.**  
Значительно упрощает ежедневный осмотр и регламентное ТО по двигателю.
- ▶ **Спальное место для отдыха водителя.**  
Отсутствует практически у всех «одноклассников» 500-й серии модификации GD.  
Возможно такая «перина» узковата для россиян, но все же лучше, чем гнеститься в командировке на сиденьях.
- ▶ **Пневмоподвеска водительского сиденья.**

эксплуатационников путем – применением системы EGR и каталитического нейтрализатора окислительного типа.

Рециркуляция отработавших газов (ОГ) без впрыска в выпускную систему водного раствора мочевины AdBlue.

Для уменьшения температуры ОГ, перед подачей во впускной трубопровод, их охлаждают в особом теплообменнике.

▶ **Крыльчатка вентилятора охлаждения двигателя:**

Смонтирована на переднем мыске коленчатого вала (отсутствует дополнительный привод и подшипниковые узлы).

Привод крыльчатки вентилятора охлаждения двигателя организован через вязкостную муфту производства AISIN.

Диффузор вентилятора удачно скомпонован (его форма позволяет протягивать поток воздуха через всю площадь радиатора).

▶ **Удачное боковое расположение патрубков промежуточного охладителя позволило расположить радиатор охлаждения достаточно высоко от нижней части бампера.**

▶ **Привод навесного оборудования двигателя:**

Основное навесное оборудование двигателя (генератор, водяной насос и т.д.) приводится одним поликлиновым ремнем.

Автомат натяжения ремня привода навесного оборудования.

▶ **Система питания Common-Rail:**

Сравнительно низкий расход топлива по сравнению с другими системами питания.

Более гибкая рабочая характеристика двигателя.

▶ **Турбокомпрессор:**

Произведен именитой компанией GARRETT.

С механизмом изменения геометрии выпускной части (что позволяет получить наддув в широком диапазоне оборотов).

▶ **Максимальная скорость 138 км/ч.**

Традиционно максимальная скорость Европейских «одноклассников» – 90 км/ч.

▶ **Подогрев основного топливного фильтра, а также наличие дополнительного сепаратора с подогревом.**

Продлевает срок службы двигателя.

▶ **Ветровое стекло высокое и выпуклое, а сама кабина кубической формы.**

В отличие от аналогичных европейских грузовиков. Это обеспечивает несколько лучший обзор.

▶ **Подогреваемые 2-х составные зеркала бокового обзора в стандартной комплектации.**

▶ **Регулировка рулевой колонки в 2-х направлениях.**

▶ **3-х точечные ремни безопасности с инерционным натяжением.**

▶ **Поводки щеток стеклоочистителей сделаны по автобусному, с параллелограмным механизмом.**

Два «дворника» легко справляются с очисткой почти всей площади лобового стекла.

▶ **Травмобезопасное рулевое колесо и рулевая колонка с поглощением энергии удара.**

▶ **Кабина спроецирована с применением системы безопасности EGIS**

Emergency Guard Impact Safety – Защита водителя и пассажиров при фронтальном ударе.

▶ **Подъемная передняя панель.**

Значительно удобнее обслуживать многие узлы, дешевле и проще ремонтировать после аварии.

▶ **Наличие индикатора работы двигателя в экономичном режиме на шкале тахометра.**

▶ **Галогенные фары с корректором угла наклона.**

▶ **Противотуманные фары в стандартной комплектации.**

▶ **Гальваническая оцинковка сваренной кабины + катафорезное грунтование перед покраской + применение качественных грунтов, эмалей и мастик.**