

JAC идет в пробег

Трое на межгороде



Три грузовика JAC отправились в автопробег. Старт – в Москве, финиш – в Иркутске. Мы не упустили шанса опробовать эти автомобили в условиях реальных дорог.

Задуманный ООО «ДЖАК АВТОМОБИЛЬ» автопробег стартовал 4 сентября из Москвы и отправился к берегам знаменитого Байкала. Его конечной целью стал Иркутск, до которого три отправившихся в путь грузовика прошли более 5,8 тыс. км, сделав остановки в Нижнем Новгороде, Чебоксарах, Тольятти, Самаре, Уфе, Челябинске, Омске, Новосибирске, Барнауле, Кемерово и Красноярске. Естественно, грех было не присоединиться к участникам пробега, ведь самый лучший вариант знакомства с автомобилями – опробовать их в реальных дорожных условиях. Пусть всего на одном этапе, от Москвы до Нижнего Новгорода. Но несколько сотен километров пути вполне позволили взвешенно оценить каждый из трех грузовиков. Ведь грузовики-то разные: JAC N56, JAC N75 и JAC N120. Как раз те самые три модели, которые JAC MOTORS официально предлагает в нашей стране.

Первым, за чьим рулем мне довелось оказаться, стал JAC N120. Поэтому и ощущения от управления им остались самыми многогранными. Еще бы: на «сто двадцатом» я и в заторах на выезде из города потолкался, и прочувствовал подвеску на асфальте давно не отремонтированных дорог, и проехал с ветерком, когда мы наконец-то миновали Балашиху и вырвались на загородные просторы Горьковского шоссе.

Сначала несколько слов, что же представляет собой JAC N120. Это двухосное шасси полной массой 12 т с бескапотной полуторной кабиной – такие сейчас популярны в растущих флотах логистических компаний, чей транспорт доставляет товары с промежуточных складов в крупные торговые центры. Как и два других участвующих в пробеге автомобиля, JAC N120 получил изготовленный нижегородским ООО «Автомеханический завод» изотермический кузов из сэндвич-панелей с закрепленной на его передней стенке рефрижераторной установкой.

Удивительно, что в моторном отсеке 12-тонника установлен дизель рабочим объемом всего 3,8 л – такой же, как на менее

тяжелых моделях компании. Естественно, в форсированном варианте: на максимуме он выдает 166 л.с. и 592 Нм/1300–1700 мин⁻¹. Речь идет о хорошо знакомом в нашей стране Cummins ISF 3.8 – такие, к примеру, в свое время ставили на «Валдай», правда, экологическим классом ниже.

Кабина мало того, что реально трехместная, так еще и со спальным местом. Правда, чтобы нормально на нем улечься, нужно опустить вперед обе спинки двухместного пассажирского сиденья. Но это все же лучше, чем ничего: для многих водителей возможность покемарить в ожидании погрузки или разгрузки станет весомым аргументом в пользу JAC N120. Да и личные вещи, например сумку или одежду, которые в коротких кбинах часто просто некуда деть, удобно кинуть на такой спальник.

Рабочее место водителя по комфорту и эргономике – на твердую четверку: регулируя сиденье и рулевую колонку, которая перемещается в двух плоскостях, я быстро и удобно устроился за рулем. Подвеска и профиль сиденья не вызывают утомляемости даже в течение многочасовой поездки – у спинки по бокам даже есть выступы боковой поддержки. Рычаг коробки передач небольшой и удобный, почти джойстик, с классической, то есть наиболее адекватной, схемой переключения. Но расположен он, к сожалению, не на привиле приборной панели, как у многих современных аналогов, а на возвышении справа от водительского сиденья. Не лучший вариант: понадобится водителю, например, воспользоваться правой дверью, а не получится – перелезть с сиденья на сиденье мешает рычаг. На место ручки под правым локтем напрашивается подлокотник. Вызвали недоумение расположенные на внутренней стороне дверей, чуть выше нижней кромки стекол, то ли рукоятки, то ли подлокотники: чтобы изнутри захлопнуть дверь, они не нужны – для этого есть обычная ручка, да и локоть сюда класть неудобно.

В графу с плюсами автомобиля запишу удачную, на мой





Полная масса JAC N120 составляет 12 т, грузоподъемность шасси – 7,7 т



В задней части кабины JAC N120 организовано спальное место. Чтобы водителю на нем расположиться, нужно откинуть спинки двухместного пассажирского сиденья



Управление внутренним климатом. Настраивается просто, работает эффективно!



Верхние ступеньки кабины JAC N120 прикрыты нижней частью дверей, а потому всегда остаются чистыми



В центральной части приборного щитка – небольшой дисплей, на который выводится вся наиболее актуальная информация, включая данные по потреблению топлива

взгляд, климатическую систему: на расположенном в центре приборной панели блоке управления – два самых обычных поворачивающихся переключателя, которыми задаешь температуру и интенсивность обдува. А за распределение потоков воздуха отвечают несколько кнопок. Все предельно просто, понятно, и, что самое важное, климат в салоне настраивается на раз!

Понравилось и то, что этот сравнительно тяжелый автомо-

бил можно тронуть со второй передачи. А на первой очень удобно двигаться в пробках: слегка касаешься педали газа, и JAC N120 без дерганий и рывков неспешно катит за впереди ползущей машиной. Еще у коробки есть шестая ступень (позже оказалось, что это характерная черта всех трех представленных в России моделей JAC). Она полезна, когда на трассе выходишь на крейсерский режим, то есть выжимаешь под сотню.

Другое дело, что для JAC N120 это не самая комфортная скорость. Особенно когда попадаешь в колею на асфальтовом покрытии: на Горьковском шоссе недавно реконструировали несколько участков, поэтому здесь колея встречается особенно часто (в Московской области, там, где положили новый асфальт, она возникает почти всегда). В отличие от поперечных неровностей колею JAC N120 просто не переварива-

ет: начинает гулять из стороны в сторону – несильно, но вкупе с пустым рулем в околонулевой зоне неприятно. И это несмотря на наличие стабилизаторов поперечной устойчивости на обеих осях. Возникает ощущение, словно в рулевом управлении появился люфт, из-за чего ехать быстрее 70 км/ч просто не хочется. Но кончается колея, и проблемы как не бывало: можно снова набирать скорость.

Вторым в моих руках оказался JAC N75. Это классический развозной среднетоннажник: полная масса 7,5 т, грузоподъемность шасси 4,47 т. Кабина у него та же, что и у JAC N120: здесь и снаружи, и внутри все один к одному. Единственное, она чуть короче, без спального отделения. И расположена ниже – ступенек не две, а всего одна, да и передний бампер ужас по высоте. Потому что ходовая часть у JAC N75 совершенно другая – рассчитанная на меньшие нагрузки.

А вот двигатель тот же – Cummins ISF рабочим объемом 3,8 л. Как раз для этого грузовика его литраж то, что надо. Коробка передач тоже механическая и тоже 6-ступенчатая, но уже другая. В том числе – и по ощущениям: ступени включаются легко, но вот избирательность похуже. Зато на скорости машина заметно устойчивее – попадание в асфальтовую колею не вызывает столь ощутимого рыскания, как у JAC N120. Поэтому по трассе можно ехать значительно быстрее, фактически выжимая педаль газа в пол. Но свыше 110 км/ч разогнаться все равно не получается – видимо, срабатывает ограничитель. Единственное, что раздражало на высоких скоростях, – дребезжание плохо закрепленного кронштейна левого зеркала заднего вида.

Последнюю сотню километров до Нижнего Новгорода я проехал за рулем JAC N56 – самого маленького в тройке отправившихся в пробег грузовиков. И, по моим ощущениям, самого шустрого: машина бойко набирает те же 110 км/ч, уверенно управляется и уверенно тормозит.

Конечно, говоря о динамике, стоит сделать поправку на то, что JAC N56, как и другие две машины, отправились в автопробег с минимальной загрузкой: в



У всех трех моделей рабочее место похоже. Здесь удобный руль с регулируемой рулевой колонкой, а рычаг переключения коробки передач расположен не на приборной панели, а на полу справа от сиденья водителя

кузове – лишь необходимое в дальней дороге снаряжение и рекламные материалы. И, тем не менее, у JAC N56 чувствуется хороший запас по мощности и по крутящему моменту. Еще бы: в России он позиционируется как 3,5-тонный автомобиль, чтобы можно было садиться за руль с правами категории «В», тогда как его конструкция явно рассчитана на большее. Судя по цифровому обозначению в названии модели, отражающему полную массу, на других рынках автомобиль позиционируется как 5,6-тонный. Так что нетрудно высчитать, сколько можно дополнительно загрузить в кузов.

Установленного под кабиной JAC N56 2,8-литрового дизеля, развивающего 150 л.с. и 355 Нм/1800–2600 мин⁻¹, хватает с избытком. И хотя на головке блока красуется надпись Green Jet, скорее всего, без оглядки на Cummins здесь тоже не обошлось. Косвенно об этом свидетельствует тот же литраж, что и у хорошо знакомых нам Cummins ISF 2.8, применяемых на «Газелях». Даже у этого явно городского грузовичка коробка передач тоже 6-ступенчатая. Шестая ступень и здесь появилась явно с прицелом на движение по скоростным шоссе. Действительно, в городе она не особо нужна, зато на трассе позволяет уверенно идти с крейсерской скоростью в районе сотни. Кстати, больше всего коробок передач мне по-

лукапотной, традиционной для российских и европейских грузовичков аналогичного класса.

Вообще, меня приятно удивило умение инженеров JAC MOTORS унифицировать автотехнику разных весовых категорий. Например, у всех трех грузовиков высокая унификация по кабине: у JAC N75 и JAC N120 она фактически одинаковая, а у младшего JAC N56 хотя и меньше по габаритам, но со значительным числом заимствований в интерьере. Я уже не говорю про идеальное сходство во внешней стилистике.

Правда, некоторые претензии к протестированным автомобилям тоже оказались унифици-

рованными. Взять, например, коробку передач. Я уже сетовал на расположение ее рычага в проходе между сиденьями. Но есть у этих КПП еще один общий недостаток, хотя, может, кому-то он и недостатком-то не покажется. Я имею в виду отсутствие предохранителя включения заднего хода. Сколько раз за время теста я, переходя на низший ряд, непроизвольно попадал на заднюю передачу, а однажды, трогаясь, так и вовсе начал сдавать назад.

И почему даже в числе опций не значится механизм блокировки дифференциала ведущего моста? При наших зимах и на наших провинциальных



Полная масса JAC N75 составляет 7,5 т, грузоподъемность шасси – 4,5 т

нравилась именно у JAC N56 – среди трех опробованных грузовиков именно у нее самый четкий и легкий механизм переключения.

В конструкции ходовой части JAC N56 озадачил только расположенный слишком низко датчик закрепленного по левую сторону рамы топливного фильтра-сепаратора: его вполне может оторвать при переезде через какие-нибудь ухабы. А в остальном конструкцию этого малотоннажника нельзя не признать удачной, тем более что бескапотная компоновка в городе с точки зрения маневренности предпочтительнее по-



Кабина у JAC N75 такая же, как у JAC N120, но немного короче и установлена ниже, поскольку ниже само шасси



В России JAC N56 позиционируется как 3,5-тонное шасси, хотя реально его допустимая конструкцией полная масса 5,6 т

дорогах – незаменимое устройство, которое в глазах многих водителей добавило бы к конкурентным преимуществам автотехники JAC дополнительный и весьма весомый плюс.

Есть у трех грузовиков и общие положительные черты. К такому можно, к примеру, отнести удачные надкабинные обтекатели – они очень просто крепятся к крыше, а жесткость конструкции обеспечивается множеством ребер жесткости на всей внутренней поверхности. Это хорошо тем, что, к примеру, можно сделать вырез в районе выступающей рефрижераторной установки, и обтекатель после этого не поведет и не будет выгибать от набегающего потока воздуха.

Еще одна общая сильная сторона автотехники JAC – серьезная, отнюдь не формальная подготовка к особенностям российских условий эксплуатации. В стандартную комплектацию поставляемых к нам автомобилей включены подогреваемый топливный фильтр-сепаратор, предпусковой подогреватель Webasto, отопитель салона, свечи накалывания, закрытый аккумуляторный ящик, а также москитная сетка на теплоизоляционный экран двигателя. И, что тоже важно, все резиновые детали – в морозоустойчивом исполнении.

Да и других плюсов немало. Так, подножки с внешней сто-



Под кабиной JAC N56 скрывается 2,8-литровый дизель Green Jet мощностью 150 л.с. По сути – аналог Cummins

роны прикрыты нижней частью двери, а потому не загрязняются во время движения. В центральной консоли не один, а два держателя для бутылочек или стаканов – и для водителя, и для пассажира. На крыше сделаны две удобные полочки под документы. Справа от руля есть USB-порт для подзарядки мобильного. А на небольшой дисплей на приборном щитке выводятся данные текущего и среднего потребления топлива.

Каковы общий итог и общие впечатления? На мой взгляд, самый удачный в тройке опробованных грузовиков – JAC N75, конструкция и эксплуатационные характеристики которого максимально соответствуют его предназначению. Предста-

витель одного из дилеров, с кем довелось пообщаться, заявил, что главный конкурент для JAC N75 – «Газон NEXT», которого «китаец» хоть и немного дороже (шасси стоит 1,74 млн руб.), но за счет бескапотной компоновки переигрывает в маневренности. А выход на российский рынок в конце октября JAC N80 взамен JAC N75 с увеличенной на полтонны грузоподъемностью, да еще и в модификациях с полуторной спальня кабиной и с увеличенной колесной базой, сделает этот автомобиль еще более привлекательным.

JAC N56 тоже можно назвать удачным развозным грузовиком, но тут разрыв в стоимости с главным российским конкурентом, «Газелью NEXT», более

значителен – в варианте шасси за JAC N56 просят более полутора миллионов рублей. Что понятно: конструкция китайского грузовика рассчитана на куда более высокую нагрузку. Получается, что это скорее конкурент европейским 6-тонным LCV, которые к тому же предлагаются главным образом в качестве цельнометаллических фургонов, которые по определению дороже.

JAC N120 как развозная машина на плече город-пригород – вполне подходящий вариант. Грузовик для такой работы достаточно маневренный, не пасующий в городских заторах, да и запаса мощности его 3,8-литрового движка должно хватить для решения подобных задач. Кроме того, стоимость шасси 2,5 млн руб. на фоне предлагаемых в России азиатских аналогов выглядит вполне конкурентоспособной.

Другое дело – межгород: такой вариант применения тоже нельзя сбрасывать со счетов, поскольку сейчас многие частники пересаживаются с более тяжелых грузовиков на 12-тонники, чтобы уйти из-под действия системы «Платон». Так вот, на мой взгляд, для использования в шоссейных перевозках конструкцию JAC N120 требуется доработать. Как минимум – повысить курсовую устойчивость на скорости свыше 70–80 км/ч за счет совершенствования рулевого управления и передней подвески.

Самое важное, что на ближайшую перспективу определит востребованность автотехники JAC в нашей стране, – создание эффективной системы сервисной поддержки. Если удастся сформировать всеохватывающую дилерско-сервисную сеть, какую на протяжении многих лет создавали главные конкуренты, с оперативной заменой вышедших из строя комплектующих и четким соблюдением гарантийных обязательств, тогда у компании все получится. ООО «ДЖАК АВТОМОБИЛЬ» уже предприняло в этом направлении серьезные шаги: у марки в России на сегодня 35 авторизованных технических центров. И состоявшийся автопробег добавит к этому количеству как минимум еще два.

Константин Занурдаев