



ИСПЫТАТЕЛИ



JAC N-120: ЛОМАЯ СТЕРЕОТИПЫ

Текст и фото: Артём Щетников



С техникой бренда JAC мы уже были заочно знакомы. Настало время опробовать её вживую. Для этого мы отправились в Подмоскowie к официальному дистрибьютору. Именно туда привозят шасси, над которыми потом работают «бодибилдеры», устанавливая различные надстройки.

В Москве нас встретил менеджер по развитию бренда на территории России

ИЛЬЯ МОСКОВЧЕНКО. Что характерно, ездит он также на автомобиле JAC, правда, не грузовом, а копии BMW X5 со стоимостью покупки на докризисный момент менее 500 000 рублей. (Сейчас в России нет официального дилера по легковым авто, так что не спрашивайте, где её можно купить). Итак, первое знакомство с китайскими машинами началось ещё до тест-драйва.



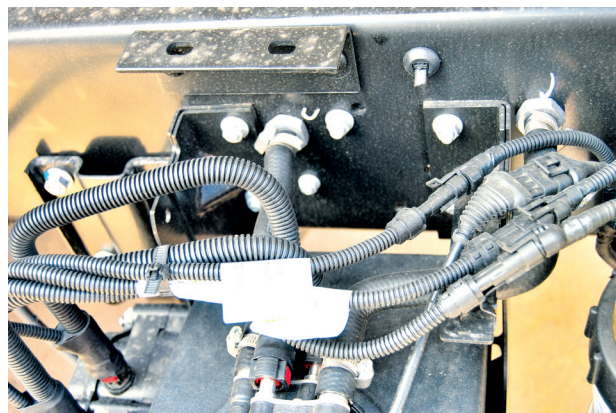
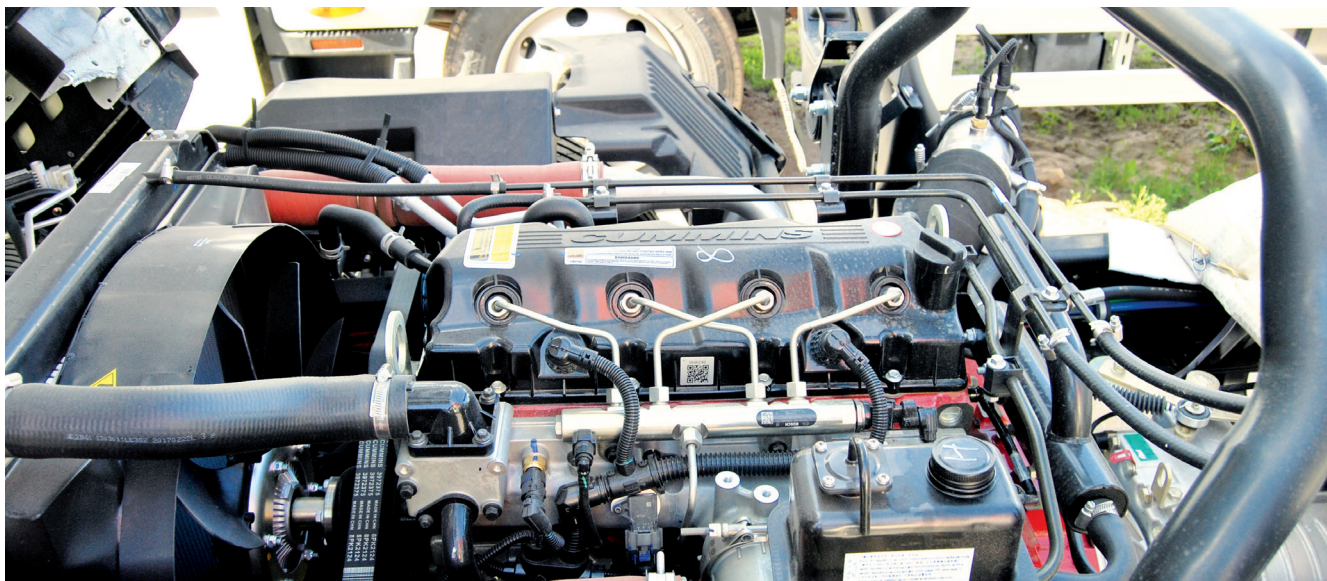
Технические характеристики

- Двигатель — Cummins ISF3.8s5168 Euro 5, 166 л. с.;
- Коробка передач — 6-ступенчатая МКПП Zhejiang Wanliyang Transmission WLY6G70;
- Полная масса — 11 980 кг;
- Подвеска — рессорная;
- Топливный бак — 200 л;
- Тормозная система — двухконтурная пневматическая Knorr-Bremse с 4-канальной ABS;
- Габариты — 8300x2345x2450 мм;
- Макс. скорость — 140 км/ч;
- Шины — 255/70R22.5;
- Грузоподъёмность шасси — 7690 кг.

Пока мы двигались к месту назначения, представитель компании рассказал историю попыток завоевания российского рынка производителем из Поднебесной. Впервые грузовики и автобусы JAC официально появились в нашей стране в 2005 году. Тогда подписали соглашение с одной из российских компаний. Фактически, это схема была такой: отечественная фирма покупала у китайского производителя машины и перепродавала здесь. После кризиса 2008 года «перекуп» разорился и продажи прекратились. «Второе пришествие» бренда в Россию состоялось в 2010 году. Партнёром выступил ТагАЗ, на мощностях которого собирали две модели грузовиков. Но уже через год завод закрыли правоохранительные органы, разыскивавшие директора. Территория до сих пор опечатана, грузовики JAC находятся там, и отдавать их никто не собирается.

Третью попытку китайцы предприняли в 2012 году, наступив на те же грабли, то есть подписав очередное соглашение с российской компанией-дилером. Закончилось всё также бесславно. И только тогда руководители завода осознали необходимость создания в России собственной компании. Что и произошло в 2014 году. Учредителем нынешнего дистрибьютора JAC — ООО «Джак Автомобиль» — выступил китайский производитель, а развитием и продвижением бренда занялись российские сотрудники. Вскоре инженеры из Поднебесной привезли тестовые машины и поинтересовались: «Нужна ли адаптация для России?». «Мы сразу обозначили слабые места моделей, которые не выдержат местный климат, тяжёлых условий эксплуатации, плохие дороги, дурных водителей, качество солянки. И через год мы увидели машины нового типа, которые сильно отличались от первых образцов. Инженеры рассказывали, что, когда машины для России встают на конвейер, китайские сборщики матерятся из-за множества отличий — жгутов проводки, комплектующих для компоновки, других сидений и т. д.», — описывает ИЛЬЯ МОСКОВЧЕНКО.

Сейчас на российский рынок поставляют четвёртое поколение грузовиков JAC. Несмотря на то, что производитель является полнокомплектным, и на заводе в провинции Анхой производят кузовные детали, рамы, двигатели, коробки передач, электрику и стекла, на момент проектировки новых моделей у JAC было соглашение с Isuzu, и разработчики использовали чертежи и технологии японцев. Для N-серии использовали мосты Styer, лицензионные копии коробок передач ZF, двигатели Cummins для среднетоннажных моделей и лицензионную копию старого доброго Isuzu 4JB1 для малотоннажника, электрику Bosch 8-го поколения. Для изготовления рам машин применяют самый большой пресс в Азии — 9 000-тонный Kawasaki. Таким образом, металл обрабатывают за один проход, избегая эффекта «памяти». Тем временем, мы прибыли к месту тест-драйва. Здесь нас встретил другой менеджер по развитию ООО «Джак Автомобиль» ДЕНИС СНЕГОВСКИЙ, который и выступил в роли сегодняшнего Испытателя.



Первые впечатления

На первый взгляд, любая из трёх представленных в России моделей JAC N-серии похожа на японские. Плавные линии в дизайне, внутри – аккуратный пластик (заметим – абсолютно невоноучий). Окраска очень аккуратная, сразу видно применение роботизированной линии. На кабине три слоя лака для защиты от коррозии. Осматриваем шасси. Бросается в глаза отсутствие «детской болезни» многих китайских производителей – нет голых проводов. Вся электрика спрятана в двойную, а порой и тройную изоляцию. Разъёмы также закрыты, и металл в реле не контактирует с грязью и водой.

Резиновые уплотнители и сальники способны выдержать работу при температуре до -55°C .

Поднимаем кабину, где обнаруживаем четырехцилиндровый дизельный Cummins ISF3.8S5168 объёмом 3,8 литра, мощностью 166 л. с. К слову, в скором времени от этого мотора откажутся: JAC подписал соглашение с американской компанией Navistar и будет выпускать по её лицензии собственные силовые агрегаты.

Спереди расположен энергопоглощающий бампер, установленный только в версии для России, согласно сертификации.

Так как тестировать мы будем не голое шасси, а полноценного представителя сегмента LCV, то идем к JAC N-120 с установленным

промтоварным фургоном. Внутренний объём надстройки – 40 м^3 , она вмещает 16 европаллет. Габаритные размеры фургона (ДхШхВ) – $6700 \times 2550 \times 2400\text{ мм}$. Отметим, что модель сертифицирована с полной массой 11 990 кг, что позволяет ездить без специального пропуска по дорогам общего пользования и без оплаты системы «Платон».

Попасть в кабину без усилий позволяют удобные поручни и противоскользящие «подножки». Интерьер, конечно, небогатый, но для коммерческого транспорта вполне подходящий. Сиденья не жёсткие, как у большинства китайских собратьев, и рассчитаны на длительные поездки. Рулевую колонку можно регулировать по наклону и по вылету. Так что удобно устроиться может водитель почти любой



комплекции. Сам руль – multifункциональный. На нём расположены кнопки управления магнитолой (справа) и круиз-контроля (слева).

В кабине три места, но сиденье среднего пассажира лучше сложить, превратив в столик. Сидеть на нём неудобно – оно без подголовника и очень узкое.

Для дальних поездок предусмотрено спальное место. Чтобы было комфортнее спать, спинки сидений можно сложить и поместить в кабину надувной матрас. Правда, мешать будет рычаг ручного тормоза – ему бы лучше находиться на передней панели.

Электростеклоподъёмники идут опционально, но так как их стоимость с установкой составляет всего 1000 рублей, то дистрибьютор включил их в базовую комплектацию. По такой же схеме в машинах появился центральный замок.

«В отличие от истинных «китайцев», в моделях для России стоят прикуриватели с завода. Не просто 12-вольтовые розетки, а именно прикуриватели. В базовой комплектации установлен радиоприемник с MP3, AUX, антенной и динамиками, присутствуют съёмные пепельницы в дверях,

полки над головами для документов и вещей водителя. В китайской версии аккумуляторы находятся в открытом доступе, что в России просто недопустимо – украдут. Поэтому в моделях для нашего рынка их поместили в закрытый четырьмя болтами ящик, что защищает не только от вредителей, но и от грязи, влаги и холода. Есть отдельный ящик для инструментов», – показывает ДЕНИС СНЕГОВСКИЙ.

Опционально доступна установка жидкостного подогревателя Webasto, причём его стоимость с установкой – 28 000 рублей при среднем прайсе по Москве в районе 90 000 рублей. А в базовой версии установлен электрический подогреватель, так что машину можно прогреть и подключив котёл с помощью удлинителя к обычной бытовой розетке. Вообще разница в стоимости между грузовиком в базовой комплектации и с полным набором опций составляет 56 000 рублей. Что, при цене шасси JAC N-120 в 2 220 000 рублей, кажется мелочью.



О комфорте

Итак, заводим двигатель. При включении зажигания приборная панель подмигивает разноцветными лампочками, а на расположенном посередине дисплее отображается уровень жидкости AdBlue, предупреждения о непристёгнутом ремне безопасности, давлении в тормозной системе и информация о пробеге.

К слову, ключ зажигания отпирает и запирает всё на грузовике. «Все замки открываются одним ключом. В этом есть как плюс, так и минус. Например, крышки бензобака не закреплены, и люди забывают их на заправках. Я сам две уже потерял. А когда новую крышку берешь, к ней идет другой ключ отдельно. Надо или на цепочку, или на тросик эти крышки садить», – делится Денис.

Гул двигателя на холостых оборотах не мешает – сказывается шумоизоляция под кабиной. Нам нужно выехать из плотного ряда других грузовиков. С первого раза это не получается – длина JAC N-120 не позволяет быстро развернуться в ограниченном пространстве. Потребовалось по три движения вперед/назад. К габаритам нужно привыкнуть.

Но вот мы выезжаем на трассу, и грузовик оказывается в своей стихии. Тяговитый мотор уверенно набирает обороты, начиная громче рычать при их повышении. Передачи переключаются достаточно легко, машина быстро ускоряется.

Сферические зеркала заднего вида вызывают восхищение. Водителю видно всё, что происходит слева и справа от автомобиля. Предусмотрели даже зеркала для «слепых» зон. Обзор спереди превосходный: высоко сижу – далеко гляжу. В горку с пустым фургоном легко заехать даже на шестой передаче.

По словам нашего испытателя, при полной загрузке при движении в гору нужно переключаться на пятую передачу. Ресурс двигателя производитель заявляет на уровне 600 000 км пробега. На практике проверить пока это невозможно, так как ни один из реализованных JAC не наездил по дорогам России ещё и 350 000 км. Тормозная система отзывчива даже сверх ожиданий. Чуть коснулся педали – и колодки схватывают диски. Затормозить в случае непредвиденной ситуации проще простого. В базовой комплектации установлен задний стабилизатор поперечной устойчивости, что оценят водители во время поездок с полной загрузкой. Помогает водителям на магистралях и круиз-контроль с ABS, который доступен в стандартной комплектации. Вечереет, и начинается ливень. Включаем светодиодные фары – они яркие и хорошо освещают дорогу. дворники едва успевают смахивать воду со стекла, но снаружи и поливает как из ведра. В кабине присутствует двойное утепление пола – и внутри, и снаружи под кабиной.



Под двигателем установлена защита с утеплителем. Перед радиатором находятся жалюзи, которые зимой можно закрыть, чтобы создать «эффект картонки».

«Адаптация для России позволила сделать первого «китайца», в котором тепло. В кабине не холодно даже без Webasto, даже на холостом ходу поддерживается комфортная температура», – с гордостью говорит наш Испытатель.

Беспроблемный запуск в морозы обеспечивает не только предпусковой нагреватель, но и утеплённые топливные шланги, обогреваемые топливный фильтр на входе в двигатель и «обратка». От бака до топливного фильтра-сепаратора проложены короткие шланги.

Межсервисный интервал заявлен на уровне 20 000 км. С обслуживанием машины проблем не возникает. Во-первых, все мануалы и электрические схемы на русском языке, создан отличный каталог запасных частей по VIN-коду, и любой более-менее грамотный механик способен найти и заменить детали. В комплекте с грузовиком прилагается полный зип-комплект, который содержит все инструменты для ремонта. Во-вторых, если машина находится на гарантии, а она составляет три года или 150 000 км эксплуатации, то её ремонтом займутся специально обученные люди. И притом бесплатно.

«По статистике, 40% наших корпоративных клиентов вновь покупают грузовики JAC. Им нравятся машины, нравится обслуживание. И я уверен, что скоро этот показатель достигнет 60%», – заверяет ДЕНИС СНЕГОВСКИЙ.

От расхода топлива впечатления неоднозначные. Бортовой компьютер показывает значение 20,3 л на сотню километров.

«Это в среднем. Мы её заводим, стоим на месте и т. д. По трассе когда едешь, получается 16,2-16,5 литров на 100 километров. Это если не превышать 90 км/ч. Если на газ давить и 120 км/ч идти, то расход уже будет на уровне 20 литров», – объясняет представитель дистрибьютора.



Вердикт

Грузовики JAC уже явно нельзя ассоциировать с теми китайскими машинами, которые лет 10-15 назад стали поступать на российский рынок. Над качеством серьёзно поработали. Об этом говорит и трёхлетняя гарантия производителя. Примечательно, что она распространяется и на топливные форсунки (хоть и не на три года), в отличие от именитых японских Hino, Fuso и Isuzu. По гарантии меняли даже шины, которые не поддавались балансировке. Кроме того, в 2018 году JAC сменил китайскую прописку на казахскую. Дело в том, что производитель купил 51% акций местного автозавода, и сборку техники переведут именно туда. Что скажется и на стоимости машин за счёт отсутствия таможенного и утилизационного сборов.