



ТРУДНОСТИ АССИМИЛЯЦИИ



Вывод на российский рынок иностранных продуктов всегда сопровождался некими трудностями. И дело не только в новизне бренда. К примеру, особенности климата одной страны влияют на конструкцию машины, но в другом регионе эксплуатировать её становится сложнее или не комфортно. Даже ментальность жителей государства, где проектируют технику, может привести к провалу в продажах. За наглядными примерами далеко ходить не надо – сколько китайских брендов безуспешно пытались обосноваться в России и сколько осталось? Покупатели, прельстившись низкой ценой, приобретали те же грузовики и через полгода-год, списывая с баланса фактически металлолом, вспоминали о них как о страшном сне.

Текст: Артём Щетников

Справедливости ради отметим, что такие случаи возникали, в основном, с продукцией государственных заводов. Они в любом случае получают финансовую поддержку из бюджета своей страны и поэтому не особо заботятся о продвижении на других рынках. С частными производителями ситуация иная. Они хотят зарабатывать, а, чтобы это сделать, приходится прислушиваться к клиентам.

СЕМЬ РАЗ ОТМЕРЬ

И ведь начали. Например, на дилерской конференции JAC Motors озвучили список изменений в конструкции шасси, которые производитель сделал по всему модельному ряду исходя из требований российских потребителей. «Одним из самых первых желаний, с которым мы столкнулись — это просьба изменить профиль

водительского сидения, а именно увеличить толщину подушки и нарастить валики боковой поддержки», — рассказал менеджер по развитию ООО «Джак Автомобиль» Илья Московченко.

Причём заменили не только водительское, но и пассажирское сиденье. Также завод отреагировал на жалобы водителей на вибрацию верхней части дверей при скорости выше 80 км/ч, сильном встречном ветре и установке удлинённых зеркал заднего вида на боковые двери. Инженеры усилили каркас, что хот и увеличило ширину дверной рамки на 2 см, зато сделало поездки более комфортными.

Кроме того, на дверях появились другие ручки. И опять же из-за пожеланий покупателей, которые столкнулись с тем, что открыть дверь с занятыми руками было практиче-

ски нереально, так нужно было не только потянуть ручку на себя, но и нажать кнопку. В итоге от последней отказались.

Поменяли инженеры и уплотнение корпуса воздушного фильтра с крышкой. На этот шаг пошли из-за попадания туда влаги. А после обращения сервисных инженеров, обслуживающих машины, о неудобстве конструкции при смене фильтрующего элемента завод сменил типа корпуса на новый — с боковой загрузкой. Эта замена упростит сервисное обслуживание этого узла.

«С 1 января 2018 года все импортируемые в Россию транспортные средства обязаны быть оборудованы системой экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС». В течении 2017 года мы провели большой объём работ по получению разрешительной документации, разработке системы для установки на наши автомобили, проведение испытаний и других обязательных работ, для получения разрешительных документов, необходимых для внесения этих изменений в конструкцию транспортного средства, и, соответственно, получения одобрения типа шасси с внесённым туда дополнением по этой системе. С начала этого года



Новая приборная панель с бортовым компьютером



Блок управления ДВС пенесли



Новый топливный фильтр - сепаратор с подкачной помпой



Изменили конструкцию воздушного фильтра

абсолютно все автомобили экологического класса «Евро-5», импортируемые в нашу страну, оснащены этой системой. И мы приняли решение о сохранении стоимости машин на старом уровне, не смотря на удорожание при установке этой системы», — заявил г-н Московченко.

ОБНОВИЛИ N-56...

Некоторые изменения коснулись конкретных моделей. Так, пока что самый младший в линейке — JAC N-56 — получил новый двигатель класса «Евро-5» объёмом 150 л. с. (против 116 в прежнем) и максимальным крутящим моментом 355 Н·м.

«Новая конструкция отвечает всем современным требованиям топливно-динамических характеристик и что не маловажно в этот двигатель конструктивно внесён приличный ресурс по надёжности. На данный момент на этих двигателях в Китае пробеги достигают 400 000 км, несмотря на то, что это относительно свежий двигатель. В России сейчас эксплуатируют 3 автомобиля с этим двигателем и пробеги на них еще не превышают 100 000 км и серьёзных проблем с этим двигателем нет. На данный момент мы наращиваем сток запасных частей для сервисного обслуживания этого

типа двигателя для бесперебойной эксплуатации 56 машин. Лично мне самому довелось управлять довольно долгое время и автомобилями с двигателями «Евро-4» и машиной с новым двигателем «Евро-5». Могу с уверенностью сказать, что теперь точно не будет жалоб на недостаточную динамику при загрузке автомобиля», — поделился Илья Московченко.

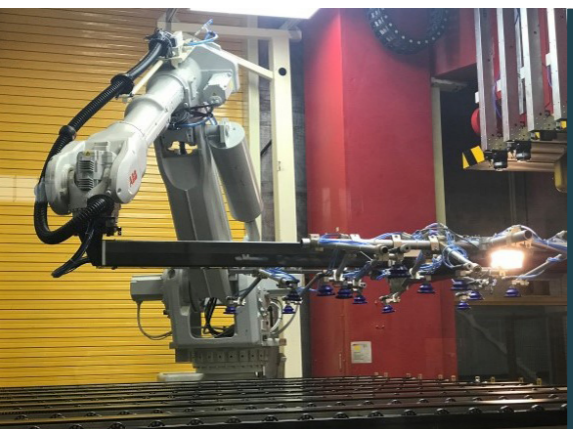
В кабине установили новую приборную панель с бортовым компьютером, отображающим общий и суточный пробег, уровень жидкости AdBlue, средний и мгновенный расход топлива, среднюю и мгновенную скорость, путь на остатке топлива и другие. Ещё одной новинкой стал новый блок управления микроклиматом с электронными приводами заслонок регулировок направлений воздуха, рециркуляции и регулировки температуры и многоступенчатой регулировкой скорости вентилятора.

...И N-75...

Эта модель также стала надёжнее в эксплуатации. Самым важным изменением в конструкции стал перевод проводки ЭБУ двигателя с левой стороны рамы, куда попадала влага и грязь с дорог, во внутреннюю часть левого подкрылка двигателя.



JAC N-56 получил новый ДВС класса «Евро-5»



В этом году срок внесения на производство для России новых шасси JAC сократился с трёх недель до одной благодаря открытию в январе нового завода по производству коммерческой техники. Предприятие оснастили по последнему слову техники, установили современное, полностью автоматическое штамповочное, сварочное и покрасочное оборудование немецких производителей ABB и KUKA.



ИЗМЕНЕНИЯ В JAC N-56



Модель N-56 также получила блок управления аудиосистемой на руле, центральный замок с дистанционным управлением, боковые зеркала с подогревом не только основных, но и сферических секций, а также новый пластиковый топливный бак объёмом 100 литров. Прежний вмещал столько же, но из-за неправильной конструкции заливной горловины, находившейся значительно ниже верхнего уровня бака, воспользоваться полным объёмом было невозможно. Реально в старый бак входило на 10% топлива ниже расчётных параметров.

Особенности российских дорог, а точнее их содержания, заставили инженеров подумать и над заменой металлического топливного бака. За год-два владения машиной водители обнаружили, что тот начал ржаветь. Поэтому теперь на шасси устанавливают алюминиевую ёмкость объёмом 160 литров.

«Кроме топливного бака по многочисленным заявкам мы заменили топливный фильтр-сепаратор на новую конструкцию. На старом фильтре отсутствовала подкачная помпа, и в случае завоздушивания топливной системы приходилось заливать в фильтр топливо и силами стартера прокачивать систему. Основным недостатком старого фильтра было снижение ресурса стартера, а в некоторых случаях при парафинизации топлива даже выход его из строя и снижение емкости аккумуляторов. На новой системе прокачка топливом магистрали от бака до ТНВД осуществляется ручным приводом не задействуя стартер. Также сохранён подогрев топлива в фильтре и слив воды с нижней части корпуса фильтра», — сообщил представитель «Джак Автомобиль».

Для комфорта водителей на руле появились блоки управления аудиосистемой и круиз-контролем. Кроме того, на шасси с установленной коробкой отбора мощности появилась возможность управления оборотами двигателя с помощью блока круиз-контроля.

Кроме этого, машина получила новые зеркала заднего вида со сферическими секциями. А в скором времени стальные рессоры тормозной системы заменят на алюминиевые.

...А ТАКЖЕ N-120

Список изменений среднемагистрального шасси схож с 75-й моделью. Здесь также заменили топливный фильтр, вместо 210-литрового топливного бака появился 260-литровый более вытянутой формы, что уменьшает вероятность его повреждения при движении за счёт более высокого расположения. Изменили и конструкцию зеркал заднего вида: там новые кронштейны крепления на дверях, сами зеркала стали значительно легче. Также уве-



JAC постепенно увеличивает долю на российском рынке. В 2017 году дилеры продали 227 машин, а всего по дорогам России ездит почти 400 единиц техники этого бренда. Самой популярной среди россиян стала модель N-75. На втором месте N-120 и на третьем — N-56. В планах на 2018 год — реализация ещё 500 автомобилей.

личен вынос зеркал, что позволило сделать обзор и исключить необходимость расширения зеркал в случае установки широкой надстройки.

«В ходе эксплуатации проявился крупный недостаток установки рессиверов тормозной системы и корпуса осушителя во внутренней части рамы. С одной стороны, во внутренней части рамы они находятся в более сохран-

ном состоянии, но этот плюс становится огромным минусом в случае необходимости обслуживания тормозной системы. У нас был один случай, когда прямо над откручивающимся вверх сменным фильтром осушителя при установке надстройки часть подрамника легла прямо на него. И когда пришло время технического обслуживания со сменой этого фильтрующего



ВАЖНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В JAC N-75



На основе анализа обслуживаемых в сервисных центрах машин инженеры модифицировали крестовины карданной передачи и коробку передач. Кроме того, внесли изменения в тормозную систему во избежание заклинивания колодок.



JAC
MOTORS

www.jacrus.ru

элемента сервис был вынужден думать, что проще сделать: приподнять надстройку или снять кронштейн осушителя. Для того, чтобы такие проблемы больше не возникали тормозные рессивера и осушитель переместили на правую часть рамы за ящиком с аккумуляторами. А сами рессиверы стали изготавливать из алюминия», — заявил Илья Московченко.

ВСЁ ИДЁТ ПО ПЛАНУ

В недалёком будущем машины JAC будут поступать в Россию уже не из Китая, а из страны Таможенного Союза. Производство коммерческой техники начнут на заводе «СарыаркаАвто-Пром» в городе Костанай (Казахстан). Там уже ведут промышленную сборку легковой серии автомобилей JAC. В конце прошлого года завод выпустил первую партию авто по технологии крупно-узловой сборки (SKD). Теперь же на базе этого завода разворачивают полномасштабное производство коммерческих автомобилей N серии и тяжёлой техники с разными колёсными базами, а также ведут работы по

увеличению локализации производства для получения сертификата СТ-1. На этот год запланировано производство порядка 300 единиц шасси.

Одной из главных задач для компании является вывод на российский рынок новой перспективной модели JAC N-35 с полной массой 3500 кг (подробнее об этом мы писали в №6 (24) 2017 г.). В Китае продолжают работу по проектировке автомобиля, который будет отвечать экологическим требованиям «Евро-5» и всем жёстким требованиям по сертификации для категории N1 и получению европейских сообщений на данное транспортное средство. Модель должна появиться в России к концу этого года — началу следующего.

Одной из самых последних новостей из Китая стала новость о скором выходе на рынок России пикапа JAC T6. Его уже производят на мощностях завода в Казахстане и в продажу машины поступят в конце 3 квартала. Пока будут доступны полноприводные и заднеприводные модификации с бензиновым и дизельным двигателями и 5-ти и 6-тиступенчатыми МКПП. ■