

ТЕСТ-ДРАЙВ ГРУЗОВИКА JAC N120

Александр Трохачев, e-mail: trohal@yandex.ru

В линейке коммерческих автомобилей JAC модель N120 занимает особое положение. На российский рынок ее поставляют с адаптацией к суровым погодным и дорожным условиям, да еще модернизированной в соответствии с замечаниями и пожеланиями перевозчиков.

Собственно, «120-й» создан на платформе проверенной временем модели N75. В ней учтены слабые места и недостатки,

с которыми транспортники столкнулись в процессе эксплуатации. Полная масса автомобиля достигает 11 980 кг, что дает дополнительное





При поднятой кабине 3,8-литровый дизельный двигатель Cummins буквально как на ладони

преимущество: не нужно раскошеливаться на проезд по федеральным трассам, где установлена система «Платон». У автомобиля выше полезная нагрузка: шасси способно везти 7690 кг груза, а это позволяет монтировать широкий спектр кузовных надстроек отечественных производителей. Тестовый вариант был оснащен промтоварным фургоном «Автомеханического завода» из Ниж-

него Новгорода объемом 40 м³. В таком исполнении автомобиль везет товар на 16 европаллетах, что очень неплохо.

Адаптация для российского рынка в первую очередь коснулась мер по улучшению эксплуатационных характеристик грузового автомобиля в зимний период. Уже с завода кабина выходит с дополнительным утеплением и морозостойчивыми



С точки зрения эргономики водительское место стало лучше

резиновыми деталями. В стандарте — топливный фильтр с сепаратором и подогревом, теплоизолирующий экран на радиаторе системы охлаждения, отопитель повышенной производительности. Завод отправляет в Россию автомобили с закрытым аккумуляторным ящиком и два ТЭНа на 220 В — для картера двигателя и топливопроводов. В качестве опции можно заказать предпусковой жидкостный подогреватель Webasto. Установлена защита двигателя и коробки передач. Такой набор есть не у каждого грузовика подобного класса, а ведь JAC N120 оснащен и спальным местом. Оно, конечно, не царских размеров, но для отдыха в пути вполне пригодно.

Первые JAC N120 появились на отечественном рынке в конце 2013 года. Это были еще стандартные заводские грузовики, производство которых велось без учета специфики. Для того чтобы у владельцев не возникало поломок и отказов,

сегодня грузовики JAC имеют важные отличия. Так, на раме появился 280-литровый алюминиевый топливный бак взамен 210-литрового стального (изначально он был объемом всего-навсего 100 л). За счет вытянутой формы он теперь расположен выше над дорогой, а значит, у него минимизирован риск механических повреждений. Исходя из соображений защищенности навесного оборудования, вверх перенесли энергоаккумуляторы: теперь при парковке вплотную к бордюрам повреждение им не грозит. Биметаллические необслуживаемые втулки задних рессор по просьбе транспортных компаний заменили классическими обслуживаемыми с масленками-тавотницами. Да, это более хлопотно, зато в процессе эксплуатации надежнее и долговечнее.

На автомобиле 2018-го модельного года вместо четырех ресиверов из углеродистой стали — теперь два ресивера из нержавеющей стали, они прослужат дольше. По просьбе сервис-



Бортовой компьютер русифицирован и не требует много времени на привыкание

ных специалистов воздушный фильтр теперь «смотрит» не вниз, а вбок, его стало легче обслуживать. Короткие кронштейны зеркал и самодельные удлинители остались в прошлом: наружные зеркала заднего вида крепятся на широких держателях. Деталь, которую не сразу заметишь, но обязательно оценишь: полупрозрачное окошко для визуального контроля уровня реагента на пластмассовом баке с AdBlue. Крышка бачка теперь с замком, защитой личинки и на тростике: чужой не откроет, а при заправке не потеряешь.

На прежней версии «120-го» прокачка топливной магистрали осуществлялась с помощью стартера, а теперь — выносной кнопки.

В соответствии с требованиями федерального закона появилась кнопка вызова экстренной помощи «Эра ГЛОНАСС». Ранее на грузовик ставили механическую коробку передач ZF, а теперь в комплектацию включена коробка Shaanxi. Изменения есть и в экстерьере: кроме белого кабины окрашивают и в другие цвета, включая «металлик». Доплата за это составляет 10 тыс. руб.

Во время тест-драйва JAC N120 на дорогах Подмосквья заметили и другие улучшения. Например, более удобными стали дверные ручки. Кресла теперь с развитой боковой поддержкой на спинке и более массивной подушкой сиденья. В рулевое колесо имплантированы клавиши управления музыкой и круиз-контролем. В комплектацию включена вместительная сумка с профессиональным инструментом. И что удивительно, в интерьере нет обычного неприятного запаха дешевого пластика!

Эргономика «120-го» не вызывает нареканий. Вход и выход из кабины — удобные благодаря противоскользящим ступеням и ручкам на передних стойках с обеих сторон. И даже если придется выполнять подобную гимнастику несколько десятков раз в день, проблем это не вызовет. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету. Величина перемещений незначительна, но с учетом продольного смещения кресла можно быстро найти оптимальное положение для своего роста. Педальный узел, что называется,

на месте и привыкания не требует. Обзор достойный, как у всех бескапотников, только зеркала лучше настроить без спешки.

Звукоизоляция в кабине — вполне на уровне конкурентов. Дизельный двигатель Cummins ISF3.8 S5168 рабочим объемом 3,8 л не донимает нервной дрожью и шумом, выдавая хорошую тягу и экономичность. В технических характеристиках значатся максимальная мощность 166 л.с. при 2600 об/мин и крутящий момент с пиком в 592 Н·м в диапазоне 1300–1700 об/мин. Это позволяет разогнаться до 110 км/ч, что развозному грузовику, строго говоря, и не требуется. Дизель работает устойчиво в разных режимах, претензий к нему нет. А вот по коробке передач WLY 6G70 замечаний избежать не удалось.

Алгоритм переключения понятный, и рычаг находится в удобной зоне. Стартовать можно сразу со 2-й передачи. Только 2-я и 3-я ступени слишком сближены по передаточному числу, что требует привыкания. На новом автомобиле коробка несколько тугая, «неразработанная». На ухаби-

стых участках становится очевидным отсутствие подрессоренного сиденья. Наверняка продвинутые перевозчики будут ставить кресла с подвеской: утомляемость будет ниже.

Маневрирование на небольшой скорости удивило большим радиусом поворота. На грузовике с габаритной длиной 5,15 м и колесной базой 4,7 м он составляет 10,5 м. По современным меркам это многовато. Да и без цифр заметно, что вынуждает постоянно держать в голове эту особенность и управлять грузовым автомобилем, так сказать, «с поправкой на ветер». Объясняется этот эффект просто: конструкция была рассчитана на 75-ю модель с шинами на 17,5", а здесь колеса уже размером R22,5.

Некоторой компенсацией за такие неудобства служат гидроусилитель руля и хорошая геометрическая проходимость. В частности, на резине размерностью 255/70 R22,5 минимальный дорожный просвет получился никак не меньше 218 мм, а преодолеваемый подъем отмечен значением 30%. У автомобиля небольшой передний свес в 1180 мм и угол въезда 24°, что позволяет



Короткий рычаг механической КП установлен на небольшом подиуме



Тестовый вариант был оснащен промтоварным фургоном объемом 40 м³

не только переезжать через «лежачих полицейских», но и при необходимости смело съезжать с асфальта на грунтовку и возвращаться обратно. Правда, задний свес великоват: даже со стандартным фургоном он равен 2535 мм. С учетом угла съезда 18о нужно быть очень осторожным на неровной дороге. А ведь тестовый вариант с надстройкой «Автомеханического завода» имеет увеличенный еще на 500 мм задний свес, и забыть об этом никак нельзя.

Рессорная подвеска честно отрабатывает неровности дорожного полотна, но дискомфорта не вызывает. В напряжении держит рулевой механизм. Он «пустоват», и даже на скорости 60 км/ч уже приходится частенько корректировать траекторию движения. Было бы лучше, если бы ГУР по мере роста скорости «наливался тяжестью». В общем, курсовая устойчивость не на пятерку. Зато тормоз-

ная система Knorr-Bremse с компонентами Wabco — что надо! Тормоза хваткие, но не «дубовые», гарантирующие прогнозируемое замедление и остановку. Вот только привыкнуть к моменту «хвата» обязательно нужно, иначе поначалу резких клевков не избежать. В арсенале грузовика есть антиблокировочная система и горный тормоз, что тоже немало важно.

В целом JAC N120 производит очень хорошее впечатление. Если не покупиться и приобрести дополнительное оборудование, он станет еще более желанным приобретением. Для этого на заказ предлагаются: центральный замок, электрические стеклоподъемники, кондиционер, упомянутый подогреватель Webasto и др. В полной комплектации шасси JAC N120 стоит 2,4 млн руб. без учета дополнительных скидок, что вполне конкурентоспособно.