



# НА ГРЕБНЕ

ГРУЗОВИК JAC N-75 – ПРЕДСТАВИТЕЛЬ НОВОЙ КИТАЙСКОЙ ВОЛНЫ, КОТОРАЯ ВПОЛНЕ МОЖЕТ ЗАХЛЕСТНУТЬ РЫНОК СРЕДНЕТОННАЖНЫХ ГРУЗОВИКОВ, СМЫТЬ МНОГИХ ДРУГИХ СОПЕРНИКОВ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ И НАПУГАТЬ БОЛЕЕ ДОРОГИХ КОНКУРЕНТОВ ИЗ ЕВРОПЫ И АЗИИ

текст **Василий Сергеев** фото автора и **JAC**



Грузовики JAC продаются в нашей стране с 2009 года, а нынешний кризис по иронии судьбы открыл перед китайской компанией новые возможности. JAC предлагает более привлекательные цены в сравнении с конкурентами из Европы, США и Азии, расширяет модельную линейку и географию продаж. Сегодня покупатели могут заказать «младшую» модель N-56 полной массой 5,6 т, среднетоннажник N-75 (7,5 т) и самый тяжелый вариант N-120 (12 т). В планах на 2017 год – поставки LCV X-200 (2,8 т).

Все машины экспортируются из Китая. По словам представителя российского офиса JAC Дениса Снеговского, сейчас компания продает порядка десяти грузовиков в месяц, но уже в 2017-м рассчитывает реализовать в нашей стране около 200 грузовых автомобилей.

## ПРИВЕТ, ДРАКОН

У нас на тесте второй «брат» – JAC N-75. Эту модель поставляют исключительно со средней длиной колесной базы и безальтернативной агрегатной связкой (задний привод, 3,8-литровый 152-сильный дизель Cummins и 6-ступенчатая «механика» ZF), зато в кузовных модификациях нет недостатка. Помимо экспортируемого из КНР самого доступного варианта «шасси» (1 600 000 рублей) сертифицированные российские надстройки («Исток», «Меткомплекс», «Чайка-Сервис» и др.) поставят дилерам грузовики в исполнении «бортовая платформа», «эвакуатор», «шасси с крано-манипуляторной установкой»...

Встречаю «семьдесятпятку» на парковке официального дистрибьютора компании ООО «Джак Автомобиль» в ближнем Подмосковье. Это рефрижератор на базе шасси, доработанном компанией «Автомеханический завод». Кабина, которую можно заказать пока только в однорядном исполнении, притягивает взгляд. Кронштейны зеркал заднего вида, вертикальные блок-фары и передний бампер с подножками-«ноздрыми» воспроизводят очертания головы дракона.

Поскольку «Джак Автомобиль» поставляет лишь топовые версии грузовичка, оснащение оказывается, без преувеличения, щедрым. По умолчанию предлагаются металлическая защита картера двигателя и трансмиссии, боковая алюминиевая защита и выдвижная металлическая лестница, облегчающая посадку в изотермический кузов. На крыше кабины смонтирован спойлер, способствующий экономии топлива. За ним (результат труда доработчиков) – блок холодильной установки H-Thermo HT-450 H, обеспечивающий температурный режим от 5° до -12° С.

## ПО ФЭНШУЙ

Салон производит на удивление приятное впечатление. Прежде всего, внутри кабины удобно забираться – дверные проемы широкие, место водителя расположено низко, подножка и поручень облегчают процесс посадки/высадки. Отделочный пластик имеет приятную фактуру и, что немаловажно, в отличие от многих китайских конкурентов здесь нет едких полимерных запахов. Лаконичная «приборка» прекрасно читается, есть много ящичков и карманов.



- ❶ Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях
- ❷ Горный тормоз включается подрулевым рычажком
- ❸ Блок управления холодильной установкой смонтирован над «приборкой»
- ❹ Легко поднимаемый узел кабины упрощает доступ к двигателю
- ❺ Над правым фанаром спрятана выдвижная лестница



Рулевое колесо регулируется в двух плоскостях, а водительское сиденье имеет достаточный диапазон регулировок, чтобы расположиться удобно. Справа от места водителя – пара пассажирских сидений, спинки которых при необходимости можно либо сложить, либо вместе с водителем в диван – почитать с полным комфортом помешает разве что выступ стояночного тормоза у края «кровать».

Электронное оснащение на уровне: подогрев зеркал, «противотуманки», MP3-магнитола, горный тормоз, коробка отбора мощности. Пакет адаптации для России включает предпусковой жидкостный подогреватель Webasto, функцию электроподогрева двигателя, топливный фильтр с подогревом и сепаратором, запираемый аккумуляторный ящик. А вот то, что для шофера не предусмотрено подушка безопасности, – явный просчет.

## В ПУТЬ

В движении приятно удивили отличный обзор и маневренность (машина способна развернуться на небольшом пятчке благодаря передней шкворневой подвеске). Рулевое управление с гидросилителем очень точное, и, хотя баранка длинная, различные перестроения N-75 соверша-

ет на удивление лихо, с минимальными кренами. Подвеска на длинных рессорах обеспечивает неплохую плавность хода – намеренно проезжал по наледи и ямам, тряска оказалась более чем терпимой. И, разумеется, автомобиль «стелет» еще мягче, когда кузов загружен.

Грех не похвалить 3,8-литровый Cummins за тяговитость. Машина уверенно берет с места в карьер, обгоны фур на трассе тоже не проблема, хотя ехать быстрее 100 км/ч в зимнее время не слишком комфортно: заднеприводная компоновка, рессорная подвеска и отсутствие ESP даже в виде опции охладят пыл гонщиков. Переключения «механики» довольно четкие, но передачи расположены близко друг к другу, поэтому к работе рычагом нужно приноровиться. Понравилась и тормоза с передними дисковыми механизмами и ABS. На спусках замедляться помогает штатный горный тормоз.

С практичностью тоже все в порядке. Легко поднимаемый и опускаемый узел кабины упрощает доступ к двигателю, горловина для «незамерзайки» размещена прямо в ней. И, кстати, гарантия на автомобиль составляет два года или 100 000 км пробега. Словом, этот JAC меня приятно удивил, и я не сомневаюсь в его рыночном успехе. Ведь в ценовом плане поспорничать с «китайцем» такого уровня оснащения сможет сегодня разве что «ГАЗон Next». ●

