



Производитель:	JAC Motors (Anhui Jianghuai Automobile Co., Ltd)
Марка, модель:	JAC N75
Начало продаж в России:	март 2014 г.
Цена:	от 1 542 000 руб.

ет ряд отличий, хотя изготавливается на общем конвейере в Китае.

Среди этих отличий принципиально иной комплект морозостойких РТИ, предпусковой подогреватель Webasto в базовой комплектации, электрообогреватель в поддоне масляного картера от внешнего источника энергии, подготовка для установки компрессора холодильной установки, коробка отбора мощности, защита картера на всю длину совместно с КП, свои настройки блока управления двигателем, документация полностью на русском языке (больше нет «процендур сброса кабин» и «ремней не повязанных» водителей) и ещё некоторые мелкие детали.

С начала 2016 года российское представительство корпорации JAC продало чуть более сотни автомобилей, так что грузовики, пробежавшие

Даниил Минаев,  
фото автора

# Положительный Китаец

Дело было осенью 2014 года («ГП» № 3, 2015 г., с. 36). Скептически осматривая очередной азиатский среднетоннажник JAC N75, я не ждал ровным счётом ничего интересного, тем более что белая кабина подчёркивала сущность «инкубаторской» клонированности машин, как две капли воды похожих одна на другую, но тогда не все мои предположения оказались верными, а грузовичок в целом неожиданно понравился. Конечно, не обошлось без замечаний и недостатков, а спустя два года мне предложили протестировать ещё один «75-й Джак», но 2016 модельного года, и по итогам теста я вновь готов повторить: китайский автопром продолжает развиваться. Вот так. А теперь обо всём по порядку.

## ДЕЛО В СТАТИСТИКЕ

Как мне рассказали, в 2015 году китайский автопроизводитель JAC, входящий на родине в тройку лидеров (первое место у полностью государственной «единицы с крыльями» FAW, второе у корпорации Dongfeng), пересмотрел стратегию своего бизнеса в России и существенно обновил команду. Главная суть обновления в том, что был создан специальный технический отдел, занимающийся адаптацией продукции для условий России. Таким образом, шасси для нашего рынка име-



У автомобиля единый ключ типа «выкидушка» – по-европейски!

« Молчаливые свидетельства аккуратности изготовления грузовика – детализовка на раме

хотя бы 100 000 км, можно пересчитать по пальцам. Поэтому трудно дать объективную оценку «живучести» на первый взгляд очень неплохо собранного автомобиля. Но если после тройки российских зим и пробега тысяч в 200 нелёгких российских вёрст JAC останется в строю и



**ИНТЕРЬЕР РАБОЧЕЙ ОБСТАНОВКИ**

Кабина JAC N75 традиционно трёхместная и для своего класса вполне просторная. Диапазон регулировок жёстко установленного водительского сиденья (запомните этот факт, он всплывёт ещё в процессе движения) вполне позволяет устроиться за рулём с комфортом, а рулевая колонка регулируется теперь как по вылету, так и по углу наклона.

Рычаг КП с тросовым приводом расположен на специальном подиуме между сиденьями, а не на передней панели, в отличие от европейских одноклассников. Кран стояночного тормоза сзади под правой рукой, надо тянуться, к тому же, если не повернуть голову, его визуально не видно – не очень удобно. Панель приборов выполнена единым блоком, «половиненные» циферблаты немного скучены, читаются вполне приемлемо, только стрелка тахометра выбегает неожиданно справа и левее вверх – непривычно. При подстройке рулевой колонки я заметил, что в некоторых положениях приборы могут частично перекрываться рулевым колесом.

Зато богатейший, буквально полный набор контрольных ламп предупредит водителя о снижении требуемого уровня всех без исключения технических жидкостей

*Панель приборов выполнена единым блоком, «половиненные» циферблаты немного скучены, читаются вполне приемлемо, только стрелка тахометра выбегает неожиданно справа и левее вверх – непривычно. При подстройке рулевой колонки я заметил, что в некоторых положениях приборы могут частично перекрываться рулевым колесом. Зато богатейший, буквально полный набор контрольных ламп предупредит водителя о снижении требуемого уровня всех без исключения технических жидкостей и моторного масла, падении давления в пневмосистеме, подключении КОМ и других подконтрольных водителю ситуациях*

не растеряет основные потребительские свойства, то бойтесь его основные конкуренты – Isuzu N-серии, он же Elf, Hino 300 и Hyundai HD-78!

**ЛИЦЕНЗИЯ НА ВНЕШНОСТЬ**

Ниспадающие оконные линии боковых стёкол и вертикальные прямоугольники блок-фар по краям угловатых обводов кабины с большой площадью остекления – где-то я уже видел. Верно, в основе лежит лицензионная кабина Isuzu предыдущего поколения. Хорошо это или плохо? С точки зрения вместимости

няя модель N75 (однако согласно заводской табличке «туре N721») с надстройкой в виде изотермического фургона с холодильной установкой «H-THERMO» от ООО «Автомеханический завод». Кронштейны зеркал заднего вида закреплены на кабине, широко разведены в стороны и вынесены вперёд, «полусфер» для лучшего контроля слепых зон не предусмотрено, да и обзорность зеркал «на троечку», хотя ко всему можно привыкнуть. «Это камень преткновения», – согласился со мной представитель компании. И предложил заглянуть на складскую

площадку техники, где стояло шасси с типичными «европеизированными» зеркальными стойками со сдвоенными пакетами с полусферами и «бордюрным контролёром». Мне пояснили, что новый вариант сейчас в процессе сертификации и вскоре недостаток будет устранён. Передний бампер с противотуманными фарами окрашен в цвет кабины. Дверные ручки расположены горизонтально и открываются при помощи архаичных кнопок, что наводит на некую ностальгию, но усилия невелики и попадать в кабину вполне удобно.



*Зазоры между панелями ровные, крепёж нигде не торчит. Справа от водителя – блок управления отопителем, 24-вольтовый прикуриватель, два выдвижных подстаканника, штатный тахограф и головное устройство простенькой аудиосистемы. Предусмотрено несколько ниш и полочек для всевозможных мелочей, некоторые полки ограждены сеточками*

и удобства посадки замечаний нет, но что-то же толкнуло японцев на создание новой кабины, и вряд ли это была лишь изменчивая мода. Ответ на этот вопрос может дать или длительный ресурсный тест или краш-тест, но это не моя задача на сегодня, и краш-тест я провести своими силами пока не готов.

На нашем рынке среднетоннажные грузовики JAC N-серии представлены тремя моделями: N120 полной массой 11 989 кг, N75 полной массой 7490 кг и N56 полной массой 5600 кг. На тест мне досталась сред-



## ТЕСТ-ДРАЙВ

и моторного масла, падении давления в пневмосистеме, подключении КОМ и других подконтрольных водителю ситуациях, что упрощает ЕО автомобиля, не требуя от шофёра лишних телодвижений.

Отмечу, что зазоры между панелями ровные и крепёж нигде не торчит, не пожадничали китайцы на утепление и шумоизоляцию кабины, в южнокорейских грузовиках владельцам приходится самостоятельно прикрывать «мерзлявые» стальные, ничем не прикрытые задние стенки кабин. Справа от водителя блок управления отопителем, 24-вольтовый прикуриватель, два выдвигаемых подстаканника, штатный тахограф VDO и головное устройство простенькой аудиосистемы неизвестного происхождения, теперь лишённой компакт-диска в угоду разъёмам USB и AUX.

Предусмотрено несколько ниш и полочек для всевозможных мелочей, некоторые полки ограждены сеточками, чтобы как бы чего не выпало на взлёт и посадке... Ещё из опций присутствуют электрические стеклоподъёмники, кондиционер, центральный замок и автономный воздушный отопитель кабины Webasto, а ключ от машины единый на все замки, включая топливный бак, в корпусе «выкидушке», как у лучших европейских моделей.



*Лицензионный двигатель Cummins ISF3.8s4R154 зарекомендовал себя неплохо, доступ для его обслуживания удобный, благодаря тому, что кабина откидывается на большой угол*

## ЛЁГКОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ В ПРОСТРАНСТВЕ

Порожний, но всё равно довольно тяжёлый сам по себе изотермический фургон легко держится в потоке, переключение передач не вызывает затруднений, хотя селективность как у всех тросовых приводов приемлемая, но не идеал. Эластичный 3,8-литровый Cummins не требователен к точности использования КП, позволяет легко тронуться со второй передачи, сразу перейти на третью, а шестая передача сходит на весь диапазон скоростей от 60 до 110 км/ч (только имейте в виду, что это просто данные теста, а не призыв к превышению дозированной скорости, помните и про вездусущий тахограф). Педальный узел незаметен, как на хорошем автомобиле: усилия невелики, обратная

связь чуткая, вот только тормозная педаль иногда неожиданно громко пшикает воздухом прямо под ноги водителю.

С рулевым управлением немного хуже. Лёгкий на парковке руль понравится при многочисленных манёврах городского развозного грузовика, но на скорости всего около 50 км/ч обратная связь слабая, околонулевая зона пустая. При движении в связке поворотов велики крены, реакции на корректирующие действия запаздывают. В общем, на «Джаке» комфортно в пробочной городской толчее и при движении по прямой, ну и что ещё нужно? Это далеко не гоночный автомобиль.

«Вот что нужно, – подумал я, съезжая на просёлке, – плавность хода!» И здесь она оказалась отменной. Колея, гравий и просека, я

## JAC N75 В НЕКОТОРЫХ ЦИФРАХ

Стоимость «голого» шасси на октябрь 2016 года начиналась от 1 542 000 рублей. Заводская гарантия на машину составляет 3 года или 150 000 км, интервал технического обслуживания 20 000 км или один год, в зависимости от того, что наступит раньше. Теперь несколько общих цифр. Шасси грузоподъёмностью около 4,5 т приводит в движение двигатель 156 л.с. и 490 Нм крутящего момента, топливный бак позволит взять с собой запас 100 л топлива, в качестве опции весной 2017 года появится увеличенный топливный бак и подпрессоренное сиденье водителя.

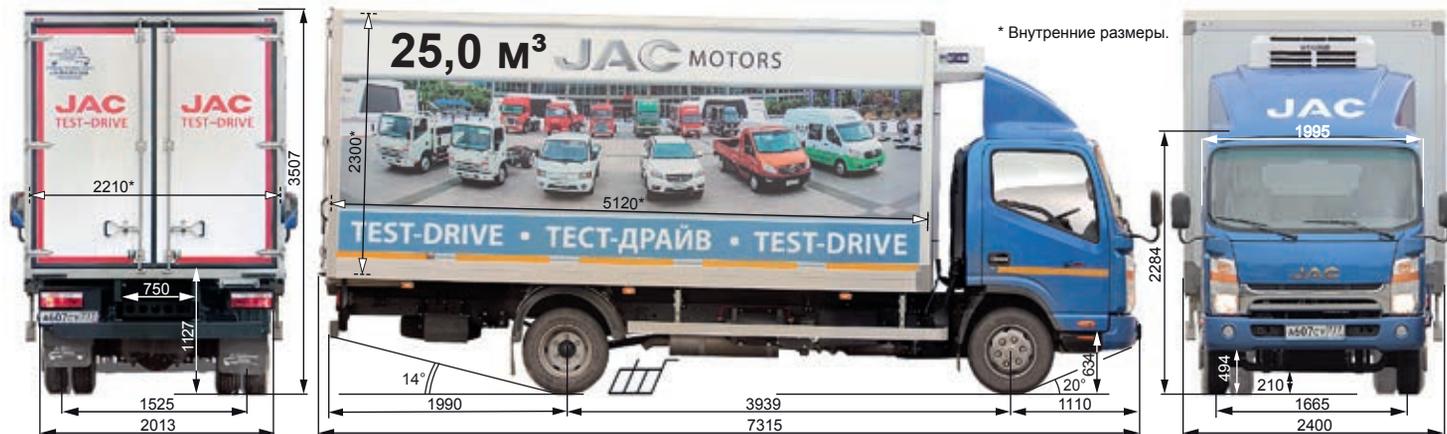


*Топливный фильтр-сепаратор с подогревом, налицо подготовка к российскому рынку*

сизу как ни в чём ни бывало, даже в жёстком, неподпрессоренном кресле, а у корейского соперника HD-78 контакт макушки с потолком уже давно состоялся бы. Очень хорошо! Обзорность, как и у японских, и южнокорейских конкурентов, буквально «аквариумная», благодаря большой площади остекления кабины.



*Трансмиссионная перспектива спереди и сзади, радиатор с противомоскитной сеткой*





Цветные трубопроводы пневмосистемы аккуратно выполнены из нейлоновых труб



Длинная защита картера двигателя и КП, хорошо виден выходной фланец КОМ

## ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

Официально мне заявили, что в России в 2016 году действуют 20 дилерских СТОА, принимающих все обязательства JAC, территориально вплоть до Иркутска. Далее продажи этой марки успеха не имеют из-за засилия пожилых праворуких Hipo и Fuso, бороться с этим, что с ветряными мельницами, посему упор делается на европейскую часть России. Эта инфа для тех, у кого машина на гарантии. А если самому?

Чтобы добраться до двигателя, необходимо вручную откинуть ка-

рециркуляцией отработавших газов EGR. Этот двигатель «путешествует» и перевоплощается не менее, чем в дюжине грузовиков разных марок и моделей, поэтому для его ремонта, поиска расходников и запасных частей совсем необязательно обращаться в компанию JAC.

Подвеска выполнена без изысков: зависимая полностью рессорная со стабилизатором поперечной устойчивости на задней оси. Серьги рессор на сайлентблоках, точек смазки, естественно, нет. Зато пресс-маслёнки я увидел на крестовинах

карданного вала, но это не сложно и не больно. Тормозная система пневматическая. Спереди и сзади привычные барабанные механизмы. Колёса лишлись устаревших футорок, головной боли поубавится.

Пнеumoаппаратура всех известных лидеров международного рынка: от Wabco до Knorr-Bremse. Это однозначно свидетельствует о том, что при проектировании машины китайцы не заказывали конечную архитектуру всей системы, а разрабатывали сами, скрупулёзно подбирая по каталогам компоненты. Значит, и в негарантийном ремонте поступим так же, обратившись напрямую к поставщикам компонентов.

## ФИНАЛ

Было бы наивно ожидать каких-либо прорывов, да и просто сюрпризов в динамике или, например, эргономике, особенно в этом ценовом сегменте. Кстати, шасси самого ближайшего конкурента, посему не раз упомянутого в материале Hyundai HD-78 стоит 2 360 000 рублей против 1 600 000, кото-

рые просят за JAC N75. И это уже не тот десятилетний «китаец», который не мог достойно выступить против «корейца»: цветные нейлоновые трубопроводы пневмосистемы, аккуратно уложенные и с хорошими разъёмами, электропроводка в пластиковой броне с герметизированными клеммниками, в кабине ничего не скрипит, не пахнет плохо и всё находится под рукой. И в целом этот неприметный грузовик неплохо работает и разгоняется, и едет, и тормозит... 

Автомобиль на тест предоставило представительство корпорации JAC в России



Сомнительные зеркала заднего вида скоро уступят место новой, более привычной и оптимальной конструкции

## Техническая характеристика JAC N75 (N721-type), AM3-47881

Полная масса, кг	7490
Снаряжённая масса шасси, кг	3020
Грузоподъёмность шасси, кг	4670
Двигатель:	Cummins ISF3.8s4R154
тип	Турбодизель, I-4 (Euro 4)
рабочий объём, см <sup>3</sup>	3759
мощность, л.с.	156 при 2600 мин <sup>-1</sup>
крутящий момент, Н·м	490 при 1200–1900 мин <sup>-1</sup>
Коробка передач	LC6T55, механическая, 6/1
Передаточные числа КП	1 – 6,482; 2 – 3,654; 3 – 2,263; 4 – 1,477; 5 – 1,0; 6 – 0,770; з.х. – 5,996
Сцепление	Сухое, однодисковое
Передаточное число главной передачи	4,1
Тормозные механизмы все колёс	Спереди – дисковые вентилируемые, сзади – барабанные
Вместимость топливного бака, л	100
Подвеска	Рессорная на всех осях
Шины	215/75 R17,5

бину. Эта операция выполняется достаточно легко, без привлечения наиболее крепких коллег. Здесь вполне справится один обычный человек. При опрокинутой кабине доступ к двигателю и его узлам ничем не ограничен, всё под рукой.

Движок Cummins ISF3.8s4R154, произведённый в Китае. Это 4-цилиндровый дизельный мотор, рабочим объёмом 3,8 л, мощностью 156 л.с. при 2600 об/мин. Максимальный крутящий момент 490 Нм при 1200–1900 об/мин. Экологический класс – четвёртый, без применения мочевины, обходится лишь

