



ВНИМАНИЕ!

Все статьи рубрики
на сайте Рейс.РФ
раздел
«Автобаза»

JAC N56

Опыт коммерческой эксплуатации китайского среднетоннажника JAC N56 в России на примере машины московской транспортной компании «Селена»

Грузовик JAC N56 пока очень редкий на российских дорогах (см. таблицу данных аналитического агентства «Автостат»), и поэтому опыт каждого нового владельца этой перспективной на нашем рынке модели весьма ценен для будущих покупателей. Один из таких автомобилей мы нашли в Москве, в ООО «Селена». Несмотря на свежий год выпуска – машина куплена в сентябре 2015 года, – пробег на одомере составляет 70 тыс. км, а значит, большинство конструктивных и техно-

логических дефектов (если таковые имеют место) неизбежно должны были проявиться. Но прежде расскажем о том, в каких условиях работает этот автомобиль.

Компания «Селена» – небольшое предприятие, принимающее заказы на перевозку различных грузов коммерческих структур. Когда идет речь о доставке небольших (весом порядка трех тонн) партий продуктов питания, компания действует собственный среднетоннажный грузовик JAC, оборудованный изотермическим фургоном с холодильно-обогревательной установкой. За руль машины садится сам руководитель предприятия. Если при этом и заказ получен не от фирмы-посредника, а от самого грузополучателя (именно с такими клиентами, как правило, сотрудничает компания «Селена»), то прибыль от рейса получается максимально возможная, ведь ни один рубль не уходит на сторону. Нынешняя ситуация на рынке грузоперевозок такова, что

недостатка в клиентах нет – проблема только в том, чтобы отсеять тех из них, которые не перечислят деньги после выполнения рейса. Имея внушительный список постоянных партнеров, «Селена» удачно избегает заказов от фирм-однодневок и при этом всегда загружена работой.

При выборе среднетоннажного шасси для фургона руководитель компании поставил два практически взаимоисключающих условия: машина должна быть недорогой и... чисто импортной, то есть собранной не в России. Это значительно сузило перечень подходящих вариантов, точнее, минимизировало его до двух-трех позиций, зато позволило обратить внимание на весьма интересную марку грузовиков, которую подавляющее большинство наших перевозчиков даже не рассматривает. Китайская фирма JAC официально вышла на российский рынок только в 2014 году, а первые машины модели N56 полной массой 5,6 тонны нашли покупателей



Масляный фильтр удобно расположен на двигателе сверху справа



На одной батарее клеммы листовые луженые, на другой – литые латунные



«Горячая» часть турбокомпрессора прикрыта защитным экраном



На JAC N56 ставят широко применяемый в мире и проверенный временем 2,8-литровый мотор разработки Isuzu



Автономный отопитель входит в перечень оборудования всех импортируемых в Россию автомобилей JAC N56

в 2015 г. Для хозяина «Селены» одним из факторов, повлиявших на решение в пользу среднетоннажника JAC, стал внушительный срок заводской гарантии – три года при пробеге до 150 тыс. км. Таким образом, сомнения в долговечности техники (а они неизбежно возникают у всякого, кто покупает товар любого назначения, сделанный в Китае) были компенсированы надеждой, что расплачиваться за свое традиционное стремление делать все минимально материалоэкономичным, «картонно-пластилиновым», однообразным и грошовым будут сами китайцы. Но, на удивление, машина деловито впряглась в работу, не демонстрируя ни хлипокости, ни сыпучести – будто была сделана в Европе или Японии. Ежедневно, день за днем, JAC выезжал в рейс, загружаясь и разгружаясь дважды в сутки, проползая в пробках по МКАД и трассам ближнего Подмосковья, возвращался уже затемно к месту стоянки. В кабине тепло и тихо, руль легкий, тормоза отличные – все нормально работает, ничего не ломается... Да к тому же экономичность машины на высоте. Объем мотора – всего 2,8 литра, поэтому, если не включать рефрижератор в «будке», можно запросто уложиться в 11 л/100 км. То есть с тремя тоннами полезного груза расход топлива у этого «китайца» такой же, как у дизельного «Лендкрузера», везущего лишь центнер массы своего хозяина в офис... Зимой порадовали родные всесезонные шины – их приемлемая цепкость на льду и рыхлом

Парк JAC N56 на 01.07.2016 г.*

	Всего	2016	2015
Россия	13	2	11
СЗФО	0	0	0
ЦФО	9	2	7
СКФО	1	0	1
ЮФО	0	0	0
ПФО	0	0	0
СФО	0	0	0
УФО	3	0	3
ДФО	0	0	0

* данные аналитического агентства «Автостат»



Картонку перед радиатором ставить не придется: имеется штатная шторка

Технические характеристики*

Модель	HFC4DA1-2C (Евро-4)	HFC4DE1-1D (Евро-5)
Рабочий объем, л	2,771	2,746
Мощность, л. с. (об/мин)	116 (3600)	150 (3200)
Крутящий момент, Н.м (об/мин)	250 (1600-2800)	355 (1800-2600)

*двигателей автомобиля JAC N56



100-литровый топливный бак и фильтры закреплены на раме слева



На передних колесах применены дисковые тормозные механизмы



В системе выпуска есть «горный» тормоз – можно поберечь колодки

Технические характеристики*		
Колесная формула	4x2	
Применяемый двигатель	HFC4DA1-2C (Евро-4)	HFC4DE1-1D (Евро-5)
Модель коробки передач	LC5T28	ML642A
Передаточные числа КП	I:4.717, II:2.513, III:1.679, IV:1, V:0.784, R:4.497	I:5.979, II:3.185, III:1.862, IV:1.298, V:1, VI:0.759, R:5.701
	Передаточное число главной передачи	5,571
Длина×ширина×высота, мм	5840×1860×2215	5840×1861×2215
Монтажная длина рамы, мм	4230	4295
Колесная база, мм	3360	
Колея передних/задних колес, мм	1440/1425	
Снаряженная масса шасси, кг	2155	
Грузоподъемность шасси, кг	3445	
Полная масса шасси, кг	5600	
Макс. скорость, км/ч	90	110
Мин. дорожный просвет, мм	205	
Макс. преодолеваемый подъем, %	30	
Мин. радиус поворота, м	7	
Размер шин	205/75R17.5	
*шасси JAC N56		

снегу не вызывает и мысли о переобувке в зимнюю резину.

Периодические рейсы в другие регионы России, причем довольно дальние (например, Ростов-на-Дону), как и ожидалось, показали непригодность типично развозной модели для такого рода работы. Наружная ширина кабины – всего 1725 мм, и прилечь на стоянке никак не получится. Да и сиденье водителя жестковато – на щербатых провинциальных дорогах тряска быстро выматывает. Однако в Москве узкий как легковушка грузовик удобен чрезвы-

чайно, ведь заезжать под разгрузку нередко приходится по лабиринтам дворов и закоулков, заставленных припаркованными машинами. А избежать проблем с ГИБДД при въезде в центр Москвы помогает «правильное» свидетельство о регистрации, в котором у «эн-пятьдесят шестого» прописана грузоподъемность фургона 990 кг – заслуга российского предприятия-надстройщика.

Матчасть

Аббревиатура JAC расшифровывается как Jianghuai Automobile



Шарниры рулевых тяг надо шприцевать, заменяя консистентную смазку

И МНЕНИЕ

СЕРГЕЙ ЮРЬЕВ
учредитель
ООО «Селена», Москва
 – Небольшое предприятие, специализирующееся на грузоперевозках, я открыл после нескольких лет работы диспетчером в крупной транспортной компании. Большинство заявок от грузовладельцев мы поручаем выполнять сторонним перевозчикам – как правило, индивидуальным предпринимателям. Такое значительную прибыль приносит использование нашего собственного автомобиля. Тем более что я сам выступаю и в качестве водителя этой машины. Учитывая стабильный спрос заказчиков



на доставку продуктов питания, в 2015 году было решено приобрести изотермический фургон-рефрижератор грузоподъемностью около трех тонн. Осталось только выбрать, на каком шасси он будет. Среди моделей разных фирм рассматривал лишь те, что собирают за рубежом, поскольку уже имел

негативный опыт работы с грузовиками-иномарками российской сборки. К сожалению, после 2014 года большинство импортных автомобилей стали совершенно недоступными по цене – сказался рост курсов валют. В частности, резко подорожавшие среднетоннажники европейского и японского производства я вычеркнул из списка сразу – ни о какой рентабельности бизнеса с такими крупными инвестициями сегодня не может идти и речи. Корейский грузовик, например Hyundai HD65, поинтереснее, однако и он был для меня дороговат. Цены китайских машин, как правило, приемлемы, но выбор конкретной

модели требует особой тщательности – полагаться на авторитет бренда тут не приходится.

Самым недорогим из импортных «китайцев» на тот момент оказался JACN56: за машину с изотермическим фургоном, оборудованным ХОУ, дилер просил менее полтора миллионов рублей. Отзывов владельцев об этой редкой в России модели я не нашел, однако обстоятельно осмотрев и изучив машину в салоне дилера, убедился, что сделана она довольно добротно. Решающим доводом в пользу покупки «Джака» стала его японская родословная – как выяснилось, это китайский аналог среднетоннажника

Isuzu Elf. Паспортная грузоподъемность комплектного фургона составляет 990 кг, что позволяет свободно заезжать в центр Москвы.

Первые километры за рулем порадовали тишиной в кабине и отличной обзорностью с места водителя. Чуть позже приятно удивила экономичность. На трассе с полной нагрузкой JAC расходует не более 14 литров топлива на 100 км пробега, и это несмотря на большую парусность фургона и включенную на полную мощность ХОУ. Если охлаждать груз не требуется, можно уложиться в 11 л/100 км.

За год эксплуатации машина пробежала



Также пресс-масленки имеются в шарнирах рессор задней подвески



Для питания автономного отопителя предусмотрен электрический насос



Шарниры передних рессор – необслуживаемые, на сайлентблоках

Company (полное название «Китайская Аньхойская автомобильная компания Цзянхуай»). Штаб-квартира и основное производство сосредоточены в городе Хэфэй (провинция Аньхой). Входя в десятку крупнейших автомобильных фирм Китая, компания JAC выпускает целую гамму моделей легковых автомобилей, а также грузовики и автобусы всех классов. А еще – спецтехнику и автомобильные агрегаты, поставляемые прочим китайским фирмам. В России первые легковые «Джаки», большинство из которых были клонами моделей корейской марки Hyundai, появились в 2004 году. Об официальном импорте тогда речи не шло – машины, как и любой китайский ширпотреб, просто покупали за валюту наши российские торговые фирмы и, растаможив, продавали населению за рубли. В 2011-2013 годах легковушки и внедорожники JAC собирал из SKD-машинокомплектов таганрогский завод ТагАЗ. Импортом грузовиков впервые серьезно занялась российская компания «Джак Моторс Рус» – в 2012 году она, получив статус официального дистрибьютора, стала формировать дилерскую сеть и завозить на продажу крупнотоннажные самосвалы и тягачи. Но и в этот раз все закончилось неудачей, и по той же самой причине: китайские



Таким кронштейнам свойственно отрываться – проверьте качество шва!



Крестовины с пресс-масленками – это скорее плюс, чем минус

70 тыс. км, практически не требуя запчастей. Рейсы преимущественно по Москве и Московской области, изредка приходится ездить в другие регионы – за тысячу и более километров. Для маршрутов одного дня JAC N56 вполне комфортен – разве что водительское сиденье не мешало бы сделать помягче. В дальнем же рейсе о нормальном ночлеге в кабине говорить не приходится: она не только без спального места, но и просто слишком узкая, для того чтобы лечь в ней поперек.

Обслуживаем JAC только в сервисном центре официального дилера – благо срок заводской гарантии составляет три

года. На сегодняшний день пришлось заменить три узла, и во всех случаях это было сделано, разумеется, бесплатно. Первым при пробеге 20 тыс. км вышел из строя (потек) главный цилиндр гидропривода сцепления. На 35-й тысяче – тоже подвела гидравлика, только привода тормозов. Главный цилиндр из-за дефекта манжеты стал перепускать жидкость в запоршневое пространство, и при долгом удержании тормоза педаль постепенно уходила в пол – вплоть до растормаживания. Позже, при пробеге около 65 тыс. км, отказал стартер – от попадания в него воды замкнули обмотки. Когда поставили новый узел,

я обработал его специальным водоотталкивающим спреем – чтобы упредить повторение неисправности. Все случаи ремонта в дилерском центре порадовали оперативной доставкой запчастей – оба гидроцилиндра и стартер привезли с московского склада предприятия-импортера. Из мелких неисправностей можно вспомнить сбой в управляющей двигателем электронике – это было в самом начале эксплуатации. Визит на сервис с горящей лампой Checkengine занял минимум времени, и после замены пары датчиков (по гарантии) подобные неисправности впредь не повторялись.

На сегодняшний день в отличном состоянии родные всесезонные шины китайской марки Triangle – при пробеге 70 тыс. км они сохранили свыше половины исходной глубины канавок протекторов. Признаком износа сцепления не наблюдается, и все тормозные колодки, включая те, что в дисковых механизмах передних колес, также имеют запас по толщине фрикционных накладок. Учитывая лишь единичные случаи замены узлов, о которых было сказано выше, надеюсь, что до окончания срока заводской гарантии машина отработает без простоев в ремонте. А далее, при пробеге 150-200 тыс. км, ее можно будет либо

продать, взяв на замену крупнотоннажник, либо оставить и посадить на нее наемного водителя. Единственная в наше время проблема – найти аккуратного работника, умеющего бережно относиться к технике. Ведь хорошая ходимость большинства агрегатов, которую показал наш JAC, во многом связана с хозяйским к нему отношением. Далеко не факт, что с наемным водителем машине повезет. А решение по крупнотоннажнику фактически уже принято. Скоро рассчитаюсь по лизингу за «эн-пятьдесят шестой», и возросшая прибыль позволит приобрести 12-тонную модель. А именно JAC N120.



В подвеске заднего моста установлен стабилизатор поперечной устойчивости. Для машины с «будкой» это благо



5-ступенчатую коробку передач и картер сцепления снизу закрывает защита. Заодно и от грязи с дороги экранирует

автомобили любых марок и любого назначения имеют в нашей стране строго ограниченный и весьма скромный спрос. То есть отдельные группы покупателей их приобретают и зачастую вполне довольны выбором, а все остальные игнорируют принципиально.

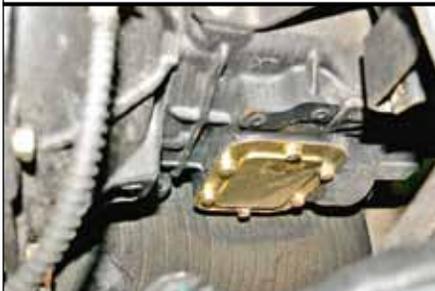
Очередной попыткой обосноваться на нашем рынке стало создание в России дочерней компании «Джак автомобиль» со 100% китайским капиталом. Новый дистрибьютор начал работу в июле 2014 года и на сегодняшний день предлагает

у нас только грузовые автомобили N-серии, а точнее, три модели полной массой 5,6; 7,5 и 12 тонн. Все они – последнего поколения, с кабинами, выполненными в дизайне образца 2013 года, и представляют собой лицензионные аналоги соответствующих по массе моделей японской фирмы Isuzu, с которой у компании JAC установлены партнерские отношения. JAC N56, о котором мы рассказываем, самый легкий в тройке. Как видим, система обозначения моделей фирмы JAC весьма незатейлива: буква – это серия, а число – полная масса в сотнях килограммов. Шасси в специальном исполнении конкретно для российского рынка везут в нашу страну в полностью собранном виде и с родными китайскими VIN-номерами, начинающимися на LJ1. После монтажа надстройки готовый автомобиль обретает новый российский VIN, соответствующий предприятию-ребилдеру.

Конструктивно «эн-пятьдесят шестой» мало отличается от 5,2-тонного Isuzu Elf модели NMR85H. И даже в чем-то превосходит официально поставляемую в Россию версию прототипа. Например, передние тормоза у «китайца» дисковые против барабанных у «японца». В отличие от современного 3,0-литрового двигателя модели 4JJ1, что ставят на Isuzu, на JAC N56 идет модернизированный 2,8-литровый дизель поколения 1980-х годов. По китайской номенклатуре он обозначается HFC4DA1-1, а фактически это широко распространенный в мире



Радиатор кондиционера установлен внутри рамы слева: здесь чище



Если нужен будет отбор мощности – лючок на картере КП предусмотрен



Задние колеса – на футорках. Слева – левая резьба, справа – правая



Заменить шарниры (стойку в сборе) стабилизатора – копеечное дело



Стояночный тормоз сделан по старинке – барабан на выходе КП

мотор 4JB1, впервые появившийся на легковых внедорожниках Isuzu семейства Trooper/Bighorn, а затем – на их аналогах марки Opel. Усиленные версии этого мотора – с шестеренным приводом ГРМ вместо зубчатого ремня и чугунной головкой блока цилиндров – ставили на малотоннажники семейства Elf, разнообразную спецтехнику, выпускавшуюся во многих странах мира, а также маломерные суда. Сама фирма Isuzu уже давно не собирает этот двигатель, но в Китае налажено его массовое производство. Именно мотор 4JB1, выпускаемый китайской фирмой F-Diesel, ставили у нас на автомобиле УАЗ по индивидуальным заказам. На JAC N56 агрегат 4JB1 идет, разумеется, уже не с механическим впрыском топлива, а с аппаратурой Common Rail от фирмы Bosch и отвечает требованиям норм Евро-4. Мощность двигателя ветерана по меркам современных среднетоннажников невелика – всего 116 л. с., и импортер предлагает альтернативу: более современный 150-сильный мотор HFC4DE1-1D класса Евро-5 почти такого же рабочего объема. Но последний, в отличие от «еврочетвертого» HFC4DA1-1,



В барабанных тормозах задних колес – по два гидравлических цилиндра



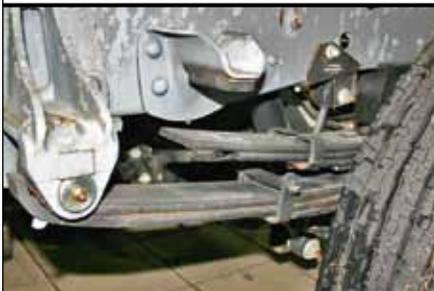
Топливный сепаратор-отстойник поможет сберечь форсунки от воды



На последних партиях машин колодки разъемов закрыты герметично



17,5-дюймовые родные шины весьма долговечны и держат дорогу



Рессоры подвески заднего моста работают в паре с подрессорниками

оборудован системой впрыска раствора мочевины, поэтому покупатели, желающих обрести лишние проблемы, практически нет.

В остальном шасси JAC N56 является собой почти такой же набор как современных, так и, напротив, архаичных технических решений, что и японский оригинал Isuzu Elf: механическая 5- или 6-ступенчатая коробка передач, ведущий мост типа банджо со съемным гипоидным редуктором, зависимая рессорная подвеска обоих мостов и тормоза с гидроприводом. 17,5-дюймовые колеса крепятся к ступицам коническими гайками по старинному американскому стандарту – с правого борта правые резьбы, с левого – левые. А задние – на футорках. Еще один привет из первой половины прошлого века – барабанный стояночный тормоз на выходном валу коробки передач.

Пока бесплатно

На техобслуживание руководитель компании «Селена» гоняет JAC в сервисный центр официального дилера. Учитывая, что из трехлетнего срока действия заводской гарантии прошел только год с небольшим, машина вполне может окупить себя (и неоднократно) еще до того, как хозяин начнет тратить деньги на



Спереди тоже применены многорычажные полуэллиптические...



Кронштейны рессор прикреплены к раме мощными заклепками



Ехать втроем в кабине можно, но тесновато. В остальном JAC N56 – вполне комфортабелен для грузовика...



...тем более что кондиционер и «музыка» также входят в оснащение поставляемых в нашу страну автомобилей JAC



В бампер встроены не противотуманные фары – это ходовые огни

ли бы только от простоя в ремонтах. Но к чести фирмы JAC таковых было всего четыре. За весь пробег в 70 тыс. км. Заменить пришлось лишь пару датчиков системы управления двигателем, стартер и два гидравлических цилиндра: приводов сцепления и тормозов. Оба главных. Это позволяет сделать осторожный вывод, что халтурит изготовитель манжет для поршней. И надеяться, что компания JAC сменит поставщика гидроцилиндров (благо в Китае есть сотни фирм такого профиля, рвущих друг у друга крупные заказы автопроизводителей).

Все четыре внеплановых ремонта сопровождались минимальными (день-два) простоями на сервисе, поскольку вышеназванные узлы имелись в наличии на московском складе запчастей компании-импортера.

Все прочие детали и компоненты систем испытываемого автомобиля JAC N56 работают и по сей день без замены. Как ни странно, на машине до сих пор стоят родные тормозные колодки, включая те, что на дисковых механизмах передних колес, и которые должны были давно стертись «в ноль», учитывая каждодневную езду в пробках по МКАД и 70 тыс. км пробега. Для китайских изделий это феномен долговечности. Если фрикционные накладки сходного качества наклеены и на родной диск сцепления, то, возможно, его не придется менять еще как минимум год.

Срок службы мотора прогнозировать пока рано. Но в качестве ориентира можно вспомнить, что



Под облицовками дверей установлены динамики стереосистемы...



...а на потолке закреплены удобные полки для нетяжелых вещей



Кабина подвешена на резиновых подушках цилиндрической формы

сопоставимые по мощности движки 4JВ1-Т японской сборки выхаживали на легковых внедорожниках по 800 тыс. км. И если в китайском исполнении, да на 5,6-тонном грузовике такой мотор прослужит до пробега 400 тыс. км, руководителя компании «Селена» это вполне устроит, поскольку продать машину он планирует после 150-200 тыс. км, когда уже закончится гарантия. Альтернативный вариант – продолжение эксплуатации машины с наименьшим водителем.

Антон Уткин
Фото автора