



# JAC: обоняние Китая

Российский рынок новых коммерческих автомобилей полной массой свыше 3,5 тонн поделен между тремя региональными производителями: российскими, европейскими и азиатскими. Последние представлены китайскими, японскими и корейскими компаниями.

**АВТОР:** Дмитрий Жигульский. Фото автора

**К**онкуренция между ними на мировых рынках столь велика, что непредсказуемость российского с чередующимися обвалами и ростом продаж техники никак не влияет на желание коммерсантов работать и зарабатывать в РФ. И если почти все европейские производители грузовиков пришли сразу основательно, вложив в российский бизнес солидные суммы, то китайцы осторожничали и предпочитали работать через независимых дилеров, которые просто выкупали технику на заводах

Поднебесной, перепродавая ее на месте. Купить дешевле – продать дороже! Не обладая достаточными финансовыми возможностями, наши коммерсанты «сдувались» сразу и бесповоротно при очередном экономическом кризисе. Поняв, что бизнес по-русски – это не совсем то, что способствует продажам, некоторые китайские компании решили работать в России без посредников.

В 2012 году состоялось четвертое пришествие китайской компании JAC в Россию: с китайскими менеджерами и 100% до-

лей в уставном капитале. Первое было в 2005; второе – в 2009, когда, вложив в таганрогский автомобильный завод \$15 млн, пришлось оставить там инвестиции и машинокомплекты после его непредсказуемого закрытия.

Сегодняшнюю линейку грузовиков ограничили машинами до 17 тонн полной массы, хотя основные продажи техники в России приходится на тяжелую – самосвалы и тягачи. Модельный ряд представлен грузовиками полной массой 5,6, 7,5 и 12 тонн. Последнюю модель, которая и была



*В 3-местной кабине сиденья раздельные. Спинку среднего можно опустить и получится удобный столик*



*Водительское сиденье без какой-либо подвески*

## Наши коммерсанты «сдувались» сразу и бесповоротно при очередном экономическом кризисе

на тесте в редакции, я бы назвал 12+. Производитель утверждает, что конструкция автомобиля рассчитана на 30-процентную нагрузку выше заявленной в прес-релизах. Судя по пакету рессор и учитывая 12-тонное законодательство (система Платон), — это похоже на правду. Тест был короткий: фургон загрузили 3,5 тоннами и проехали с такой нагрузкой около 60 км со средним расходом топлива в городском цикле 19 литров на 100 км.

Получая машину в представительстве, я никак не мог избавиться от мысли, что где-то это уже видел. Представитель компании подтвердил: действительно — кабина Isuzu. Не секрет, что китайские автомобильные фирмы тесно сотрудничают с ведущими японскими и европейскими произ-

водителями. JAC — не исключение. Что касается нашей машины, то кроме японской кабины, которая производится по лицензии, почти все заимствовано: двигатель — Cummins, рулевое оборудование — ZF, электрика — Bosch, тормозная система — Wabco или Knorr-Bremse, ведущий мост — Stayer, коробка передач — Isuzu. Все произведено и собрано в Китае.

Самая сильная моя ассоциация с китайскими машинами — резкий химический запах в салоне. Поэтому в них никогда не заводились мыши и насекомые. Увы (с иронией), такие машины уходят в прошлое: в кабине 12-тонного JAC химического запаха нет вообще. Думаю, что и на других моделях. На самом деле сам пластик по текстуре мало чем отличается от такого в кабинах европейских грузовиков и придраться к качеству сборки, и то — местами, можно, только если сильно захотеть. Да, рулевое колесо регулируется не так четко, как у ведущих мировых производителей, для настройки зеркал заднего вида придется приложить силу, переключатель передач с тросовым приводом — чуть больше усилий. Но общее впечатление — уже не Китай, если



*Не спальник, но вздремнуть можно*





## Вложив в таганрогский автомобильный завод \$15 млн, пришлось оставить там инвестиции и машинокомплекты после его непредсказуемого закрытия

вспоминать 5-летние машины из Поднебесной.

В базовую комплектацию включен радиоприемник, ящик для инструментов, основной набор ключей, электрические стеклоподъемники. Кондиционер и дополнительный жидкостный подогреватель Webasto с функцией обогрева контура охлаждающей жидкости и (или) кабины – по желанию. Заводская установка последнего обойдется покупателю в «смешную» цену 28 тыс. руб. – это против 60-70, если доустанавливать в России.

Машина серьезно подготовлена к российским холодам и качеству топлива: пол кабины утеплен, резиновые уплотните-



*Подогреваемый сепаратор*

ли, шланги и трубки – морозостойчивые, внешний топливный влагоотделитель – с подогревом, подогреваемая «обратка» в бак, электрический тэн в блоке мотора на 220-вольтовую розетку. Топливный бак, правда, только 210 литров, но со следующего года обещают алюминиевый 280-литровый – уже лучше. Из рассказов представителя компании – машины заводятся в любой мороз даже без предпусковых обогревателей.

Китайцы тяготеют к составным рамам. Если на тяжелых самосвалах раньше это списывалось на качество металла и 2-кратное превышение массы перевозимого груза местными перевозчиками, то на машинах среднего класса смотрится странно. Объяснение



*Часть ресивера – снаружи*



*Часть – внутри рамы*



*На новом модельном ряду влагоотделитель вынесут наружу рамы*

такое, что сэндвич всегда крепче монолита. На 12-тонном JAC рама двойная. Многолистовые рессоры — из той же серии. Задние состоят из двух пакетов, в которых целых 19 листов, спереди — тоже не по-жадничали. Причем, подвеска на 2-3-листных длинноходных рессорах или на пневмобаллонах даже не рассматривается. Догадываюсь, что в стране полно мест с направлениями, а не дорогами, но и нормальный асфальт уже тоже присутствует. И как показал тест, даже очень крепкий и тяжелый фургон никак не сказывается на плавности хода, которой просто нет (если сравнивать с пневматикой). К тому же, водительское сиденье жестко закреплено на полу. И это не единичный случай: все китайские грузовики (даже японские) тяготеют именно к такой подвеске — перегруз, похоже, — спасение позвоночника водителя. JAC обещает со следующего года машины с пневмоподвеской сиденья. Биметаллические необслуживаемые втулки рессор, бывает, требуют замены раньше срока, поэтому в новых партиях машин решено их заменить на проверенные временем и поколениями водителей — с пресс-масленкой.



*Аккумуляторный ящик с замком. Реле разрядки не позволит батареям умереть*



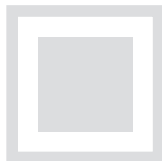
*12-тонник, говоришь?!*

## Заводская установка последнего обойдется покупателю в «смешную» цену 28 тыс. руб. — это против 60-70, если доустанавливать в России

живаемые втулки рессор, бывает, требуют замены раньше срока, поэтому в новых партиях машин решено их заменить на проверенные временем и поколениями водителей — с пресс-масленкой.

Не понравились тормоза. Мне вообще не нравятся барабан-

ные тормоза — тяжелые и непредсказуемые, несмотря на технический прогресс. На тестируемом JAC — та же песня. С поставками нового модельного ряда передние тормоза сделают дисковыми. Будем надеяться, что они станут более «дружелюбными».



Пластик по текстуре мало чем отличается от такого в кабинах европейских грузовиков и придраться к качеству сборки, и то — местами, можно, только если сильно захотеть



*В Европе даже не знают, что это такое*



*Родной для водителей РФ Cummins ISF*





Жидкость для стекол заливать не удобно



Подвеска на 2-3-листовых длинноходных рессорах или на пневмобаллонах даже не рассматривается

Экологический стандарт на тестируемой машине – Евро-5. Достигается он с помощью мочевины (AdBlue) без применения системы SCR. В РФ Евро-5 вступает в силу с января 2018 года, ожидают и повышение цен на грузовики с моторами под новый стандарт. Представители JAC заверили, что повышения

цен на их автомобили не будет даже на более легкие модели с нынешним стандартом Евро-4 – неожиданно.

В общем, машина оставила приятные ощущения: Китай, но не тот, к которому я привык еще несколько лет назад. Встречают по одежке, а ранние китайские машины – по запаху. Последне-

Модель	JAC N120
Снаряженная масса шасси	4290 кг
Полная масса	11 980 кг
Грузоподъемность	7690 кг
Двигатель	Cummins ISF 3,8 (166 л.с./2600 об/мин, 592 Н·м при 1300-1700 об/мин)
КПП	Механическая 6-ступенчатая
Максимальная скорость	110 км/ч
Аккумуляторная батарея	2x120 А·ч, 24 В
Тормозная система	Двухконтурная пневматическая



Смена поколений



*Новые партии машин уже идут с кронштейнами зеркал под установку фургонов.  
Слева – из старой партии*

го уже нет. Да, есть, как написал выше, придирки к мелочам, но не существенные. Китайцам приходится тратить усилия на обнуление имиджа как примитивных и ненадежных грузовиков, который возник, когда завозом и обслуживанием машин Поднебесной занимались частные дилеры. Но это проходит. Клиенты, напуганные такой «славой», берут на пробу по 1-2 машины и возвращаются к продавцу уже за партиями грузовиков. Как говорят в китайской компании, продажи растут в геометрической прогрессии. Главных конкурентов видят в лице Isuzu, Hyundai, Hino с ценами на шасси, соответственно, 4250, 4500, 4350 тыс. руб. в минимальной комплектации и без учета скидок. Шасси JAC N120 – 2296 тыс. руб. □

