



ИСПЫТАТЕЛИ



Испытатель:
Алексей Кондратенко,
руководитель отдела
продаж коммерческих
автомобилей ООО
«Джак-центр Красноярск»

JAC N120X: адаптация продолжается

Наше первое знакомство с JAC N120 состоялось 9 лет назад. Свои впечатления об этой модели мы опубликовали в № 4 (22) за 2017 год. За несколько лет российская дистрибуция бренда собрала выявленные потребителями проблемы и постучалась на завод. В 2024 году в Россию стали поступать грузовики с модернизированной конструкцией. Конечно же, мы не стали отказываться от предложения опробовать обновлённую машину.



ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Ещё на подходе к дилерскому центру в глаза бросается, что модернизированное поколение спереди больше не походит на Isuzu. Кабина получила новую пластиковую облицовку со светодиодными фарами и ходовыми огнями, хромированную решётку радиатора с противомоскитной сеткой, подогрев зеркал заднего вида, противотуманки в бампере.

Вариантов колёсных баз по-прежнему три, нам досталась самая длинная – 5,3 м. Грузовик сохранил паспортную полную массу в 11,8 т, что позволяет ездить, не регистрируясь в системе «Платон». Естественно, запас прочности рассчитан на куда большую грузоподъёмность, нежели разрешённая на бумаге в 7,9 т.

«На этом шасси установлена бортовая алюминиевая платформа высотой 60 см с евротентом, укомплектованная задними металлическими дверьми и оцинкованной фурнитурой. Чтобы подняться внутрь, есть выдвижная лестница. Вдоль стенок разместили закладные подконики, к которым присоединены деревянные планки для удержания груза. В полу из влагостойкой фанеры с противоскользящим покрытием установлены такелажные кольца», – показывает руководитель отдела продаж коммерческих автомо-

билей ООО «Джак-центр Красноярск» Алексей Кондратенко.

Примечательно, что сдвижными сделали не только стенки, но и потолок. Это увеличивает варианты загрузки. В фургон объёмом 45 кубометров входит до 17 европалет.

А мы идём осматривать шасси со всех сторон. С левой стороны на конце рамы размещён закрытый инструментальный ящик. За ним, ровно посередине, на традиционном для многих моделей грузовых авто – запасное колесо.

Ходовая часть не изменилась: неразрезной задний мост, соединённый с рессорной подвеской. Зато диаметр колёс стал меньше: вместо шин 22 дюймов машину теперь комплектуют 19-дюймовой резиной.

Также на левой части рамы конструкторы разместили топливный бак из «крылатого» металла. По сравнению с прежним поколением JAC N120, он стал больше на 10 литров. Рядом находится ёмкость для столь нелюбимой водителями AdBlue. Отметим, что дистрибьютор разрешает дилерам отключать систему нейтрализации выхлопных газов с использованием раствора мочевины без потери гарантии. Её срок, кстати, составляет 200 000 км пробега.

Около баков находится топливный фильтр Fleetguard. Над передним левым подкрылком установили блок предохранителей. Он, конечно, закрыт и соответствует международному стандарту защиты IP67, но, по нашему мнению, место для размещения спорное – как минимум из-за своей схожести со ступенькой. Кроме того, на гравийной дороге пластиковое дно окажется под обстрелом камней. Но дилер клятвенно заверяет, что проблем пока не было.

Чуть выше – красный рычажок отключения массы, что увеличило удобство для водителя. Сверху за кабиной поместили ёмкость для охлаждающей жидкости.

Напротив неё с правой стороны находится воздушный фильтр. Сразу за ним к раме прикреплён закрытый отсек для аккумуляторов на 120 А·ч, далее следуют два пневмобаллона.

На крыше кабины присутствует обтекатель, так что «штора» не будет сильно мешать сопротивлению воздуха во время движения. Что ж, пора уже и за руль. Дверцы распахиваются легко, лестница с прорезиненным покрытием. Порадовала реализация входа, как у тягачей, то есть водитель может оставить грязную обувь на подножке и спокойно закрыть дверь.



ОБ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Поднявшись на рабочее место водителя, сразу подмечаем попытку и рыбку съесть и косточкой не подавиться. То есть найти компромисс между комфортом и сохранением доступной цены. Панель приборов визуально не изменилась, всё те же аналоговые показатели скорости и оборотов мотора, между которыми есть цифровой дисплей с показаниями бортового компьютера и настройками. Рулевая колонка с управлением круиз-контролем и аудиосистемой по-прежнему регулируется по вылету и наклону, кресло шофёра с подлокотником с 2022 года на пневмоподвеске, пассажирские сиденья остались теми же жёсткими табуретками. Полноценно разместить матрас, сложив спинки, можно. Но лежащий человек будет ощущать торчащий рычаг ручного тормоза. С двух сторон спального места оставили окна-форточки. Под крышей над водительским и пассажирским местами есть ниши для документов. Между сиденьями – подстаканники, причём разного раз-

мера, так что шофёру и экспедитору придётся покупать кофе в стаканах неодинакового объёма. Немного изменилась компоновка на торпедо машины, но это в основном относится к расположению воздуховодов. Магнитола и управление параметрами обдува не изменились. Кстати, кондиционер входит в базовую комплектацию. Отдельно в дилерском центре подчёркивают адаптацию к зимним условиям эксплуатации. Для морозных температур сделали дополнительную теплоизоляцию, установили подогрев топливного фильтра, влагоотделитель, морозостойкие уплотнители на стёклах и дверях, а также шланги и мощный «фен» в салоне. Наличие электрического ТЭНа в картере ДВС перекочевало из прошлых поколений. Пожалуй, самое важное изменение – под кабиной. Там вместо Cummins ISF3.8S5168 объёмом 3,8 литра, мощностью 166 л. с. теперь стоит турбодизель ACPL B4.5EV210 на 206 «лошадок». Силовой агрегат производят на совместном предприятии Anhui

Cummins Power, так что можно быть уверенным в правильно подобранных для конкретной модели характеристиках. Крутящий момент достигает 740 Н·м в «зелёной» зоне от 1200 до 1800 оборотов в минуту.

«Очень надёжный и ремонтпригодный. За счёт интеркулера (intercooler, промежуточного охладителя) обеспечено эффективное охлаждение даже в лютую жару. У нас клиенты на Дальнем Востоке эксплуатировали эти машины в +43 °С, нареканий не было. Также стоит предпусковой жидкостный подогреватель Webasto, который позволяет заводить двигатель при температуре до -40 °С», – рассказывает г-н Кондратенко.

Заменяли и трансмиссию, теперь тут стоит Fast gear C6J76T. Да, тоже 6-ступенчатая, но с адаптированными для нового мотора передаточными числами для экономии топлива. Кстати, средний расход в городских условиях заявлен на уровне 17–19 литров на 100 км. На трассе, естественно, меньше – в районе 14–15 л. К слову,



ОБ ЭКСПЛУАТАЦИИ

опционально можно заказать шасси с роботизированной 8-ступенчатой коробкой Fast gear.

«Машина, даже под завязку нагруженная, уверенно позволяет трогаться с места в горку и комфортно передвигаться по городу», – улыбаясь, говорит Алексей Кондратенко. Напомним, что у JAC N120 есть и отечественный «ответ» в виде КамАЗ «Компас». Но он построен на базе прежней модификации китайской модели. Соответственно, там стоит двигатель объемом 3,8 л и топливный бак не из лёгкого алюминия, а из чёрного металла. Так как система Common rail довольно требовательна к качеству топлива, водителей призывают не заправлять автомобиль где попало и применять оригинальные фильтры, чтобы зимой не возникло сюрпризов

с запуском мотора. Как нам сообщил г-н Кондратенко, крупный клиент выбрал в качестве поставщика топлива сеть одной из ВИНК, и после этого число ремонтов ТНВД сократилось на 420%.

Пришло время опробовать машину в движении. Зажигание подхватывается быстро, двигатель урчит, разгоняя цилиндрами масло. Пока «сердце» грузовика нагревается, осматриваем показания бортового компьютера. По умолчанию они выводятся на дисплей китайскими иероглифами, поэтому просим представителя дилера переключить его на наш язык. Интересная деталь: в нижней части рулевой колонки есть диагностический (OBD) разъём, так что можно считывать расширенные данные о состоянии машины.

Трогаться с места можно спокойно, сцепление ловить не надо. Но к коробке надо привыкнуть, чтобы ненароком вместо первой передачи не врубить заднюю. Впрочем, для львиной доли водителей мало- и среднетоннажников проблем с этим не будет. В отличие от вашего покорного слуги, который привык к «автомату». Естественно, нужно учитывать габариты грузовика, напомним, нам достался экземпляр на длинной базе, поэтому при наших манёврах на заставленной машинами территории у сотрудников в глазах явно читался страх за сохранность имущества. Очень не хватает камеры заднего вида, она бы сильно облегчила работу водителю, но её не предлагают даже опционально. Впрочем, боковые зеркала дают



ИСПЫТАТЕЛИ



ВЕРДИКТ

хороший обзор, но из-за длинной базы можно не разглядеть опасность или помеху.

На прямой переключение передач трудностей не вызывает, рычаг ходит плавно, педали отзываются на ура. Несмотря на жёсткие рессоры, водитель почти не чувствует неровности за счёт пневматической подушки под креслом, чего не скажешь о пассажирах. Что интересно, есть даже нормальный прикуриватель и пепельницы в дверных картах. USB-порт встроен в магнитолу. Тормозная система пневматическая, сделанная по лицензии Wabco, нареканий к ней нет. Одной кнопкой можно отключить систему пробуксовки. Порадовало наличие горного тормоза, это очень ценно при полной загрузке кузова. Тем более что это редкость для такого класса машин.

JAC N120X можно смело назвать рабочей лошадкой для служб доставки торговых сетей. Машина уверенно себя чувствует как на трассе, так и в городских условиях. За счёт мощного двигателя и оптимально подобранных передаточных значений трансмиссии проблем со стартом с места нет даже в случае перегруза. Отметим и систему помощи при трогании в горку: когда водитель отпускает сцепление, у него есть запас по времени, чтобы нажать на акселератор. Опционально доступна коробка отбора мощности, что переводит шасси в разряд универсальной техники и создаёт простор для заводов-«бодибилдеров». Впрочем, это уже отдельная история. 

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ JAC N120X:

- » Колёсная формула: 4x2.
- » Двигатель: Cummins ACPL B4.5 EV210, 206 л. с.
- » Трансмиссия: 6-ступенчатая МКПП или 8-ступенчатая роботизированная.
- » Топливный бак: 210 л.
- » Шины: 245/70R19.5.
- » Полная масса: 11,98 т.
- » Вспомогательные системы: ABS (anti-lock braking system, антиблокировочная система), ASR (automatic slip regulation, автоматическое регулирование проскальзывания), ESC (electronic stability control, система курсовой устойчивости).
- » Дорожный просвет: 186 мм.
- » Тормозная система: пневматическая.