

КОММЕРЦИИ СОВЕТНИК

JAC N35 ПОЛНАЯ МАССА: 3490 КГ **ЦЕНА:** ОТ 1 890 000 ₽
НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2021 Г.

НА РЫНКЕ ЛЕГКОГО КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ПОПОЛНЕНИЕ. КОМПАНИЯ JAC MOTORS СТАЛА ПОСТАВЛЯТЬ В СТРАНУ ГРУЗОВИЧОК ПОЛНОЙ МАССОЙ 3,5 ТОННЫ. ПОМИМО БЕСКАПОТНОЙ КОМПОНОВКИ, В ЕГО АКТИВЕ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ В 1 ТОННУ, ДИЗЕЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ И БОГАТАЯ БАЗОВАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ. А ГЛАВНОЕ, ДЛЯ ЕГО ЭКСПЛУАТАЦИИ В ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВАХ НУЖНА КАТЕГОРИЯ В

□ МАКСИМ ПРИХОДЬКО □ ФОТО АВТОРА

ОТЕЧЕСТВЕННОМУ РЫНКУ ЛЕГКИХ развозных грузовиков и фургонов грех жаловаться на недостаток моделей в сегменте LCV. Только свои, российские автозаводы совсем недавно показали две новых модели: УАЗ «Полуторка»

и «Газель NN». Наш сегодняшний герой, JAC N35, тоже вошел в премьерную тройку игроков, хотя впервые машину показали на отраслевой выставке еще в 2019 году. Несколько затянувшийся путь к «прилавку» и сертификационным процедурам можно списать на некста-

ти нагрянувшую пандемию, которая усложнила вопросы коммуникации трех стран: России, Китая и Казахстана. Последняя мною упомянута в связи с тем, что там размещен сборочный завод, на котором производят грузовик JAC для нашего рынка. В России компания «Джак Автомобиль» будет поставлять две версии модели: N25 и N35. У модели N25 полная масса составляет 2495 кг, у N35 — 3490 кг. Учитывая нынешние правила въезда коммерческого транспорта в столицу (пропуск нужен на автомобили массой от 3,5 т) и действующий в Москве грузовой каркас, который ограничен на отметке 2500 кг, обе модели





- 1** Доступ к двигателю осуществляется из кабины, достаточно зафиксировать пассажирское сиденье.
2 Топливный фильтр спрятан в стальной стакан.
3 Мультируль, кондиционер, электростеклоподъемники и электрозеркала, магнитола и рояльный черный лак.
4 Два запасных колеса закреплены в заднем свесе.
5 Установлены шины разной размерности. На задней оси сдвоенные, 13-дюймовые.

станут настоящей палочкой-выручалочкой для многих коммерсантов.

Новинка, JAC N35, стоимость которой начинается с 1 890 000 рублей, сделана как настоящий, «взрослый» грузовик. Рама лестничного типа; производитель говорит, что она усиленная. В это верю, так как толщина лонжеронов составляет 4 мм. Монтажная длина рамы под надстройку составляет 3050 мм: стандартный фургон 3200 мм и шириной 1800 мм здесь встает как родной. Раз упомянул раму, отмечу, что компания предлагает JAC N35 как в виде бортового грузовика или фургона-рефрижератора, так и в виде шасси. Этот факт российские надстроекие компании наверняка оценят по достоинству.

Передняя подвеска двухрычажная, торсионная, задняя — рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости. По азиатской моде, в первую очередь

японской, на грузовик установлены шины разной размерности: на передней колесе диаметром 15 дюймов, на задней оси 13-дюймовые, вдобавок они со сдвоенной ошиновкой, чтобы понизить погрузочную высоту и не прогреть в грузоподъемности. Такой вариант предусматривает наличие на борту машины сразу двух запасных колес, они закреплены в заднем свесе.

Дизельный двигатель здесь тот же, что устанавливается на коммерческие пикапы JAC T6, своего рода унификация. Отмечу, что мотор оснащен предпусковым подогревателем в базе. Прыти двухлитрового надувного агрегата мощностью 136 л. с. с крутящим моментом в 286 Нм за глаза хватает развозной машине. Во многом это заслуга 6-ступенчатой механической коробки передач. Автомат такому грузовику не по рангу, хотя о нем горевать не стоит. Даже в базовой комплектации есть круиз-контроль. Удивил один нюанс: топливный фильтр, который расположен по левому борту машины, сразу за кабиной, спрятан в стальной стакан. Думается, это избыточная мера, опять же неудобно будет фильтр менять.

Доступ к двигателю осуществляется из кабины, достаточно поднять и зафиксировать двухместное пассажирское сиденье. Подобное решение давно стало нормой у легких бескапотных грузовичков, чья родина Дальний Восток.

Кабина внешне получилась даже самобытной. Во всяком случае, она не выглядит 100% копией японских и корейских коммерческих машин. Единственное «но»: у одноклассников за спинкой сидений несколько больше места, что сказывается на величине хода салазок водительского сиденья. Но здесь руль регулируется в двух плоскостях, и комфортно устроиться можно человеку почти любого роста и комплекции. Отмечу лишь плоские по форме сиденья и спинку. В дальней дороге это раздражает, но это утилитарный развозной грузовик, межгород не его стихия. Зато есть обогрев сидений, кондиционер, электростеклоподъемники и электрозеркала, магнитола с 4 динамиками и USB-

выходом, а также рояльный черный лак в отделке приборной панели грузовика — где еще встретишь такое! Вдобавок, все это великолепие можно закрыть на расстоянии: дистанционное управление центральным замком здесь по умолчанию.

На тест длиной от Москвы до Ростова-на-Дону компания предоставила машину в версии изотермический фургон с холодильной установкой Carrier производства «Автомеханического завода», что в Нижнем Новгороде. Надстройка выполнена по классической схеме, из сэндвич-панелей. Задние распашные двери снабжены дежурными фиксаторами, пол выполнен из влагостойкой фанеры. Для тех, кто делает первые шаги в перевозке скоропортящихся грузов, есть наклейка, наглядно показывающая, как надо размещать груз в отсеке, чтобы он равномерно охлаждался.

Я не случайно упомянул дистанцию пройденного пути: машина не была обрудована аэродинамическим колпаком на крыше, а большая часть маршрута пришла на платную трассу. Однако средний расход не превысил 11,1 литра на 100 км. Поездка за рулем грузовичка оставила благоприятное впечатление от машины. Из минусов — крайне нечеткое включение первой передачи, отчего больше старался трогаться со второй, благо мотор позволял. Втайне я надеялся, что за время путешествия первая приработается, но этого так и не произошло. Порекомендую ли я эту машину для бизнеса? В Российской империи почетное звание «коммерции советник» было установлено для купечества; с позиции сегодняшнего дня это, считай, те же нынешние «ипешники» и ПБОЮЛ. Если завод исправит хруст в коробке, то лучше машины, чтобы работать на себя, наверное, не подобрать. □

JAC N35

Колесная формула 4x2

Снаряженная масса 1697 кг

Полная масса 3490 кг

Колесная база 2640 мм

Объем топливного бака 80 л

Двигатель дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5, 1990 см³, 136 л. с., 285 Нм при 2200-2600 мин⁻¹

Коробка передач 6МКП

Подвеска (передняя/задняя) независимая, торсионная/зависимая, рессорная

Тормоза (передние/задние) дисковые / барабанные, с ABS

Размерность шин (передние/задние) 95/70R15C / 155/R13C

Конкуренты УАЗ «Профи Полупортер», «Газель-Next», Ford Transit

Ford Transit