

# КРЕПКИЙ СЕРЕДНЯК

**JAC N120X – РОССИЙСКИЙ БЕСТСЕЛЛЕР КИТАЙСКОЙ КОМПАНИИ**

Юг Подмоскovie. После тяготной, с пробками и светофорами, езды по второстепенной дороге мы наконец-то вырываемся на «оперативный простор», то бишь на федеральную трассу М4 «Дон». Вот здесь-то модернизированный в 2023 году среднетоннажник можно и «пришпорить», благо 206 «лошадей» в моторном отсеке и 740 Нм крутящего момента в широком диапазоне оборотов коленвала это позволяют.

Александр СОЛНЦЕВ/Фото автора и ООО «Джак Автомобиль»



Машина со шторно-бортовой платформой – правда, пустая – уверенно набирает скорость. На трассе движение можно доверить круиз-контролю, он входит в штатную комплектацию, как и ABS, ASR (противобуксовочная система), ESC (система курсовой устойчивости). В Китае оснащение

«сто двадцатого» водительскими ассистентами побогаче. Так, например, в него входит система удержания в полосе. У нас от неё решили отказаться: в отсутствие нормальной дорожной разметки больше проблем с сертификацией, да и вообще, чем машина проще, тем она дешевле и надежнее в эксплуатации, формула известная.

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКОМ ТРАНСПОРТЕ И ТЕХНОЛОГИЯХ

Каковы общие впечатления от вождения? Связка двигатель-АМКП нареканий не вызывает: передачи переключаются плавно, без рывков и задержек. В арсенале роботизированной коробки, а это восьмиступенчатая Fast Gear, помимо «экономичного» имеется ещё и «мощностной» (power) режим. Перехожу на него и... какого-то заметного увеличения тяги не ощущаю. Помнится, во время теста тяжелого JAC N200 ощущения были схожими. Критические замечания вызвали пустая «баранка», хотелось бы большей информативности, и довольно тугая педаль тормоза, впрочем, последнее, возможно, дело привычки. А вот так называемый «горный» тормоз, заслонка в выпускной системе, наоборот, порадовал своей эффективностью. В процессе поездки я несколько раз активировал его на спусках и при подъезде к светофорам с помощью правого подрулевого рычажка.

К слову, тормоза у JAC N120X по кругу барабанные. Интересно, что поначалу эта модель, по словам Дениса Снеговского, руководителя отдела продаж грузовых автомобилей ООО «Джак Автомобиль», поставлялась с передними дисковыми тормозами. Но впоследствии «по просьбам трудящихся» от них отказались в пользу барабанных. Дескать, они дешевле, проще в обслуживании и долговечнее. Хотя с точки зрения эффективности торможения, а стало быть, и безопасности дисковые, конечно, предпочтительнее.



Денис Снеговский, руководитель отдела продаж грузовых автомобилей ООО «Джак Автомобиль»



JAC N120X – полная масса 11 990 кг, грузоподъемность шасси – до 8030 кг. Застройка шасси на примере шторно-бортовой платформы производства Заволжского завода специальных автомобилей. Материал бортов – алюминиевая доска на высоту 600 мм от пола. Пол из транспортной фанеры с противоскользящей насечкой толщиной 24 мм. Сдвижной тент выполнен из высокопрочной ткани плотностью 900 г/м². Задние алюминиевые двери с углом открывания 270° (Hestral). Кстати, изначально это был грузовик со средней (Normal), 4700 мм, колесной базой. Увеличение как базы до 6300 мм, так и заднего свеса позволило разместить на шасси кузов длиной 8400 мм



♦ JAC N120 без приставки X – модель предыдущего поколения с двигателем Cummins ISF 3.8 и МКП от WanLiYang

♦ Оригинальный дизайн светодиодной головной оптики – доминанта экстерьера новой кабины

♦ Интерьер кабины дизайнерскими изысками похвастать не может. Материал отделки – жесткий утилитарный пластик. Вместо новомодных тачскринов – привычные и удобные клавиши и ручки управления климатом и магнитолой. Хорошо читаемая комбинация приборов совмещает аналоговые кругляши спидометра и тахометра с цифровым экраном, куда выводится путевая информация и предупреждения о неисправностях



Отдельного упоминания заслуживает подвеска на многорысчатых рессорах спереди и сзади, весьма тряская на неровностях дороги. Сиденье водителя на пневмоподвеске лишь отчасти нивелирует малоприятные ощущения. Возможно, существенную лепту в увеличение плавности хода могло бы внести использование пневмоподушек вместо жестких задних опор, на которых покоится кабина, равно как и задней пневмоподвески. Понятно, что китайские товарищи заложили большой запас прочности на случай перегруза, но комфорт при этом никто не отменял. Порой доходит до того, что в процессе эксплуатации владельцы машин даже убирают лист-другой из пакета рессор.

Кстати, в свое время аналогичные нарекания со стороны российских перевозчиков имелись и к N200. В Поднебесной волну критики учли, и сейчас «двухсотые» приходят уже с задней пневмоподвеской. По словам Дениса Снеговского, «мы пытаемся убедить производителя сделать подвеску более комфортной». Посему не исключено, что и N120X со временем тоже обзаведется «пневмой». Тем паче что подобное решение нашло бы полное понимание и со стороны ритейлеров, а именно они являются основными покупателями данной модели,



♦ На спицы руля выведено управление круиз-контролем, путевой информацией на комбинации приборов (слева), громкостью звука магнитолы и телефоном (справа). Рулевая колонка регулируется по вылету и углу наклона



♦ Шайба управления автоматизированной коробкой передач. Для тех, кто ездил на кроссоверах JAC JS6, например, здесь всё привычно. В АКПП предусмотрено и ручное управление. Двигаться можно как в «экономичном», так и в «мощностном» режиме. Кроме того, предусмотрена ещё и «ползущая» передача для удобства маневрирования в ограниченном пространстве. Наличие «робота», существенно облегчающего труд водителя, особенно в городе, где приходится интенсивно работать «мешалкой», увеличивает стоимость автомобиля на 200 тысяч рублей. Стояночный тормоз здесь электронный



♦ Спинку среднего сиденья, на мой взгляд, абсолютно бесполезного, можно сложить и превратить в столик для трапезы или заполнения документов. В боксе между сиденьями есть ёмкости для мелочёвки, подстаканник и два разъёма USB. За сиденьями место для отдыха, полноценным спальным местом этот лежак не назовёшь. Впрочем, это не мешает отдельным перевозчикам совершать на такой машине рейсы протяжённостью 9000 км!?! Может быть, водитель ночует в гостиницах...



♦ Вместительные полки под потолком сгодятся для хранения вещей и путевой документации. В дневной карте помимо прочего предусмотрена пепельница, которую при желании можно использовать как отсек для мелочёвки

♦ Клавиши активации системы помощи при спуске, курсовой стабилизации и «автономки». Центральный замок входит в перечень стандартного оснащения

♦ Внешние зеркала заднего вида обеспечивают неплохой обзор, но камера заднего вида, особенно на длиннобазной машине, была бы явно не лишней



правда, по другой причине – использование пневмобаллонов позволяет регулировать высоту загрузки/разгрузки у пандуса. И ещё одно пожелание: установка блокировки колес ведущего моста явно не была бы лишней, особенно в зимний период эксплуатации и на незагруженной машине.

Не исключено, что эти и другие пожелания российских перевозчиков в JAC Motors учтут. В пользу этого предположения говорит сама эволюция «сто двадцатой» модели. Начнем с того, что в линейке среднетоннажников JAC 12-тонников не было от слова вообще. В промежутке между машинами полной массой 7,5 и 14 тонн зияла огромная дыра. По воспоминаниям Дениса Снеговского, первая партия «сто двадцаток», полученная ещё в 2016 году, являлась таковой только на бумаге. На самом деле это были шестнадцатитонные машины на 22,5-дюймовых колесах, тяжелые и неповоротливые. Понятно, что в таком формате использовались они в основном как шасси под КМУ и прочую спецтехнику. В то время как от ритейлеров шёл совсем другой запрос. Им требовался легкий городской маневренный автомобиль с низкой погрузочной высотой платформы.

Вот под эти требования и была создана машина полной массой до 12 тонн с двигателем объёмом 3,8 л и шестиступенчатой МКП, заимствовавшая целый ряд агрегатов, в том числе силовой агрегат, от модели JAC N90. Она-то и стала впоследствии лидером продаж, обогнав своего «донора» (см. диаграмму). Понятно почему: при разнице в стоимости в 500 тысяч рублей она могла везти груз почти на добрых две тонны больше. Грузоподъёмность шасси до 8030 кг. Попутно отметим, что 11 990 кг полной массы позволяют избежать оплаты в системе «Платон» за проезд по федеральным трассам, а это, по оценке ряда источников, снижает операционные расходы на 10–15%.

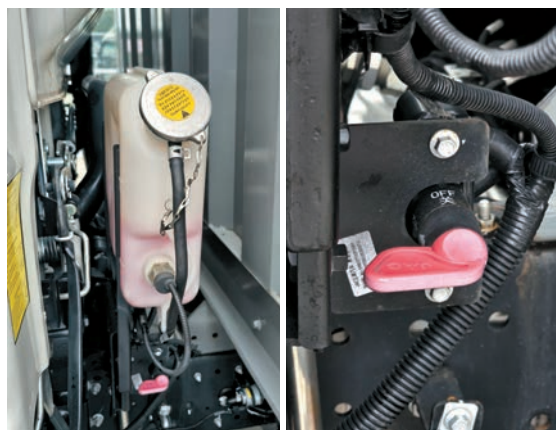
Впрочем, имелись к автомобилю и нарекания, куда же без них. У перевозчиков появился, в частности, запрос на более тяговитый двигатель. Напомним, что JAC N120 оснащался турбированной «четверкой» Cummins ISF 3.8 (152–166 л. с.) производства СП Beijing Foton Cummins Engine Co., Ltd. Так вот, в декабре 2018-го в городе Хэфэй (провинция Аньхой, Китай) Anhui Jianghuai Automobile Group (JAC) совместно с тем же Cummins открыла собственное предприятие по выпуску двигателей –



Подвеска кабины: спереди торсионы, сзади опоры с замками



16-литровый бачок с AdBlue и топливный бак увеличенной до 210 л ёмкости выполнены из алюминия, равно как и воздушные ресиверы пневматической тормозной системы



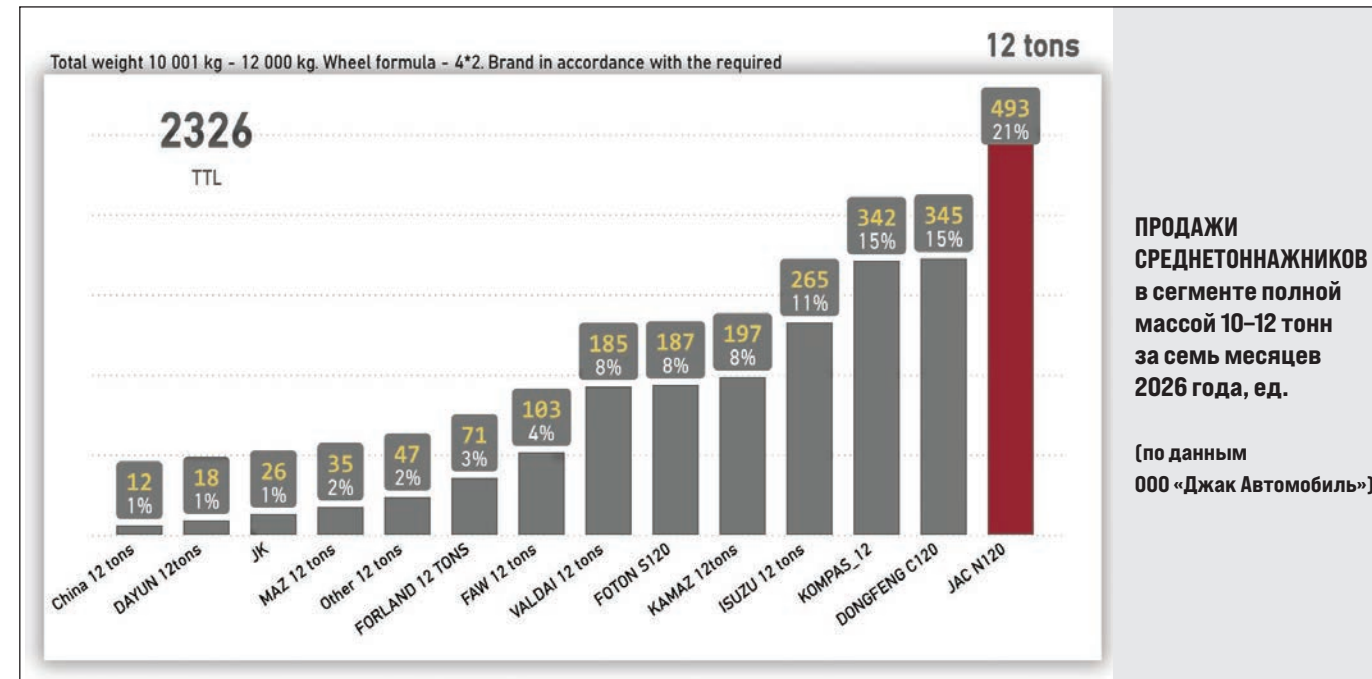
Нельзя не отметить весьма удобное, сразу за кабиной со стороны водителя, расположение отключения «массы». Обычно рычажок красного цвета располагают поблизости от АКБ



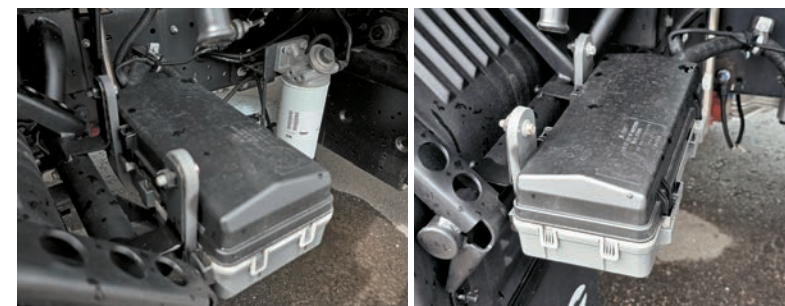
Anhui Cummins Power Co., Ltd. (ACPL). С его конвейера и позаимствовали более мощный мотор Cummins B4.5 EV210 с чугунным блоком и гильзами цилиндров объёмом 4,46 л. Увеличенные тяговые характеристики двигателя потребовали и замены коробки передач. Прежняя «шестиступка» WLX-6G70 уже не могла «переварить» возросший крутящий момент и уступила место более выносливой, тоже шестиступенчатой «механике» C6J76T от Shaanxi Fast Gear Co., Ltd. Плюс к этому в арсенале «сто двадцатой» появился ещё и 8-ступенчатый «робот» F8JZ95CM того же производителя, которым оснащена описываемая здесь машина.

Помимо нового силового агрегата появилась и обновленная кабина, доминантой экстерьера которой стала броская головная оптика со светодиодными дневными ходовыми огнями, зеркалами с подогревом, за исключением подкатных, и энергопоглощающим передним бампером. При этом передняя маска кабины выполнена из не подверженного коррозии пластика. Претерпел изменения и экстерьер кабины. Отметим в первую очередь новую комбинацию приборов и иные, более привлекательные материалы отделки. Слава богу, обошлось без вездесущих тачскринов – в кабине

◆ В моторном отсеке рядная «четверка» Cummins B4.5 EV210 с нижним расположением распределительного вала объёмом 4,46 л. Блок и гильзы цилиндров выполнены из чугуна. Система питания – common rail от Bosch. Двигатель произведен СП Anhui Cummins Power Co., Ltd. Экологический класс Евро-5 достигается с помощью системы каталитической нейтрализации (SCR)



◆ Ящик с АКБ (2x120 Ач) полностью закрыт от внешних воздействий



◆ Топливный фильтр с подогревом и датчиком наличия воды, но без сепаратора. Сохранность блока предохранителей, притороченного к левому крылу, поначалу вызывает опасения, однако специалисты ООО «Джак Автомобиль» утверждают, что такое его расположение проблем не вызывает

◆ Удивительно, но пятикиловаттный ПЖД Webasto с клеймом Made in Germany...

◆ Замена воздушного фильтра не доставит хлопот



по-прежнему правят бал аналоговые приборы. В перечень базового оснащения вошли кондиционер, электростеклоподъёмники, центральный замок и магнитола с USB-разъемом. Эти и другие нововведения, например топливный бак увеличенного на 10 литров объёма, с полным правом позволили добавить к буквенно-цифровому индексу модели приставку X.

Другое дело, что габариты и рабочие размеры «сто двадцатой» – ширина рамы, погрузочная высота, а также весовые показатели – остались прежними, равно как и оси. В стандартном заводском исполнении среднетоннажник представлен в трех вариантах колесной базы: Short (3845 мм), Normal (4700 мм) и Long (5300 мм). Есть, впрочем, ещё один, четвертый вариант исполнения – 6300 мм, отданный на откуп уже нашим российским кузовным ателье, разумеется, с официального разрешения китайского производителя. В самом простом варианте это достигается путем банального увеличения заднего свеса. Если же всё делать «по уму», то за счет разрезания рамы между осями для



Подвеска по кругу рессорная. От защиты нижней части двигателя и КП отказались – агрегаты расположены достаточно высоко, защищены балкой передней оси и в ней просто не нуждаются. Задняя подвеска со стабилизатором поперечной устойчивости

промежуточной вставки и удлинения карданного вала. В этом случае удастся сохранить более-менее оптимальную развесовку по осям. На шасси в таком исполнении уже можно установить фургон длиной 8,5 м или 8,4-метровую «изотерму».

К слову, по типу кузова, устанавливаемого на JAC N120X, лидирует фургон. На него приходится примерно 70% заказов, и 90% из них изотермические. Следует иметь в виду, что купить «голое» шасси нельзя, дилеры продают только комплектный автомобиль, готовый к работе. Делается это по соображениям безопасности, дабы избежать последствий, в том числе и правовых, в случае «левой» застройки в какой-нибудь частной мастерской, не имеющей официального статуса. Перевозчики, работающие в городской черте, те же ритейлеры, предпочитают брать верткие машины с короткой базой. На трассе же, где маневренность играет второстепенную роль, популярностью пользуются длиннобазные версии. Денис Снеговский поведал автору этих строк вообще об уникальном случае:

В качестве опции предлагаются надкабинные обтекатели. Фирменный, как на фото, обойдется в 20 тысяч рублей

один из их клиентов возит на этой модели JAC «фарму» по маршруту Москва – Владивосток (!), благо у машины в стандарте полуприцепная кабина со спальным местом.

Под российские условия эксплуатации китайский среднетоннажник оснащен «зимним пакетом», включающим подогрев топливного фильтра и базовое утепление кабины (полноценным утеплением занимается не столько сам завод, увы, сколько дилеры), обогрев боковых зеркал, морозостойкие резинотехнические изделия и жидкостный предпусковой подогреватель Webasto мощностью пять киловатт. Примечательно, что последний с клеймом Made in Germany (!). Гарантия на N120X составляет три года или 200 000 км пробега. Она действует при условии проведения ТО в авторизованных сервисах с использованием оригинальных запчастей и рекомендованных расходных материалов. Гарантия сохраняется при смене собственника автомобиля.

Подводя итоги, вновь предоставим слово Денису Снеговскому: «N120X — крепкий середняк. Звезд с неба он не хватает, но вместе с тем оптимален по грузоподъемности, его можно использовать как на коротком, так и на длинном плече. Иными словами, универсальная конструкция». За это, судя по первому месту в рейтинге продаж, а также разветвленному сервису (58 дилеров формулы 3S и около 30 сервисных партнеров), его и ценят перевозчики. Кстати, со старта продаж в РФ реализовано в общей сложности уже более 7300 машин предыдущего и нынешнего поколения. ■



# COMAUTOTRANS

ТЕСТ-ДРАЙВ И ВЫСТАВКА

17–20 АВГУСТА 2027  
КРОКУС ЭКСПО, МОСКВА



comautotrans.moscow



## БОЛЬШОЙ ТЕСТ-ДРАЙВ И ВЫСТАВКА

### РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

Грузовой транспорт

Легкие коммерческие автомобили

Электротранспорт

Прицепы, полуприцепы, надстройки

Специальная автотехника

Автозапчасти и компоненты

Техническое обслуживание

ПО, телематика и IT-решения

Организатор

SIGMA  
XPO

При поддержке

КРОКУС ЭКСПО  
Международный выставочный центр

РЕКЛАМА