

ЕСТЬ ВАКАНСИЯ

На освободившееся место топ-менеджера порой трудно подобрать достойного кандидата – если претенденты, что называется, не тянут. Аналогичная ситуация на рынке магистральных тягачей флагманских серий – с наиболее просторными кабинами. Требования перевозчиков к таким машинам настолько жесткие, что появление очередного кандидата на высокий пост становится настоящим событием

Серьезные китайские бренды – не только автомобильные – осваивают российский рынок поэтапно. Вначале – бюджетный сегмент. И только в последнее время – с осторожностью, чисто формально расширяя ассортимент, компании из Поднебесной начинают предлагать высокотехнологичные модели по соответствующим ценам. Попытки сразу, без подготовки, заявить о себе даже в средних ценовых группах были, но всегда с треском проваливались. В откровенные же авантюры с «премиум» и «лакшери» китайцы не пускаются даже сейчас – понимая, что, например, легковые автомобили с 8-цилиндровыми моторами и мотоциклы с 4-цилиндровыми – не их профиль. Не доросли пока... Несколько проще с коммерческой техникой. У ее покупателей имиджевые мотивы выражены в гораздо меньшей степени. Зато деньги перевозчики считать умеют. Чистую прибыль, стоимость владения, срок окупаемо-

сти... В общем, у китайских производителей грузовиков есть все шансы подвинуть маститых конкурентов. Тем более что последние фактически совершили суицид, добровольно покинув российский рынок.

Первоначальную задачу-минимум – слегка подвинуть КАМАЗ – успешно выполнили китайские самосвалы. Спустя 10-15 лет настала очередь седельных тягачей, к параме-

трам и качеству которых у перевозчиков куда более высокие требования. Соответственно, и производители магистральной техники должны учитывать десятки нюансов уже на стадии проектирования. Особенно, если речь о флагманской модели с максимально просторной кабиной. Один-два серьезных просчета, и тягач уже не попадает в клуб избранных. «Вторым сортом», для региональных маршрутов – может быть. Но китайская компания JAC Motors (полное название Anhui Jianghuai Automobile Co.) привезла нам именно флагмана. С высоченной кабиной и ровным полом, до которого от земли пять ступеней вверх.

Адаптирован для России

Тягач JAC K7 – не абсолютная новинка. Опытный образец показали еще в 2015 году. Двумя годами позже уже серийная модель под собственным



именем Gallor K7 поступила в продажу. Но только сейчас, спустя еще шесть лет, китайский тягач представили на расчищенном от европейцев пространстве российского рынка. И только в топовой конфигурации. Явно, как альтернативу КАМАЗу поколения К5, предлагаемому примерно по той же цене – около 10 миллионов рублей. Причем ряд характеристик «ка-седьмого» смотрится чуть привлекательней, чем у основного конкурента. Видимо, это сделано для подстраховки и гарантии успешного дебюта. Например, мотор мощнее на 40 л.с. При схожих по внутреннему объему кабинах, у «китайца» чуть больше расстояние от пола до потолка, пошире спальные полки. Снаряженная масса меньше аж на полторы тонны – удивительно, но... так заявлено в характеристиках. Если при этом прочность рамы достаточна для возложенных на машину задач, то можно говорить о преимуществе в эффективности – при тех же осевых нагрузках JAC возьмет на борт больше полезного груза. Ту же цель преследует и увеличение колесной базы. На K7 она длиннее на 120 мм. Как известно, чем больше межосевое расстояние, тем выше нагрузка передних колес, что автоматически снимает часть веса с заднего моста, наиболее подверженного перегрузу из-за давления полуприцепа на седло. Впрочем, выбор для российской экспортной конфигурации колесной базы в 3900 мм вместо самой распространенной на тягачах всех марок 3600 мм – общая тенденция последних лет. Международные рейсы в Европу, где действует ограничение по длине седельного автопоезда до 16,5 метра, пока не ак-

ИНФОРМАЦИЯ

Компания JAC Motors – промышленный гигант, выпускающий порядка полумиллиона автомобилей в год. История фирмы восходит к 1964 году – тогда это был просто завод, выпускающий автокомпоненты. Первый автомобиль – 2,5-тонный грузовик – был выпущен уже в 1968-м. Но бурный рост как объемов выпуска, так и ассортимента моделей, начался в XXI веке. Сегодня компания, носящая современное название Anhui Jianghuai Automobile Co, выпускает не только коммерческие, но и легковые автомобили – их доля составляет около 50%. Грузовики представлены, в основном, малотоннажными моделями – объемы их выпуска приближаются к 200 тысячам единиц. Тяжелые грузовики компания выпускает с 2003 года.

В России JAC Motors с 2014 года представляет ее дочерняя компания ООО «Джак Автомобиль» со 100-процентным китайским капиталом. Поставки коммерческих автомобилей начинались с мало- и среднетоннажных шасси. Сегодня компания активно строит в России дилерскую сеть и расширяет центральный склад автотехники и запчастей в Подмоскowie.

туальны, а по странам СНГ можно ездить и на 20-метровых фурах.

Помимо снижения риска штрафов после весового контроля, удлиненная база несет и прочие плюсы, как например, установку на раму более емких топливных баков. Например, у тягача JAC K7 их два: слева – 800-литровый, справа – 400-литровый, что дает запас хода более четырех тысяч километров. Адаптация машины для наших условий эксплуатации включает и подогрев дизтоплива прямо в баке. Причем



Верхневальный 18-клапанный Cummins развивает почти 500 л.с.



Топливный бак алюминиевый, есть встроенный подогрев антифризом

не электрическим током, а горячим антифризом из двигателя – топливозаборник заблокирован с теплообменником проходным сечением 20 мм. В подающую теплоноситель магистраль встроены шаровый кран для отключения подогрева на лето. Такой подогрев в заводском исполнении – на модификациях грузовиков для Крайнего Севера – большая редкость, поэтому водители в соответствующих регионах конструировали самодельные



Турбокомпрессор несет именитую марку Holset на самой отливке корпуса



Соответствие нормам Евро-5 требует регулярной заправки раствора мочевины



Дополнительный бак емкостью 400 л установлен на раме тягача справа



На внешней стороне аккумуляторного отсека есть флажок выключателя «массы»



Покупая китайского флагмана, вы законно получаете коробку ZF Тгахон



Подвеска ведущего моста – на двух пневмобаллонах



А-образная растяжка соединена с балкой моста через сайлентблок

теплообменники-«самовары». Здесь же водяной теплообменник входит в штатную российскую комплектацию. В маршевом режиме тепло для нагрева дизтоплива вырабатывает сам двигатель, а в предпусковом – автономный жидкостный отопитель. Сухой фен в кабине и прочие атрибуты «зимних пакетов», включая морозостойкие резинотехнические изделия, тоже заявлены штатно для JAC K7.

Умеренный форсаж

Компания JAC Motors, как и другие китайские производители грузови-



В пространстве под задним свесом рамы удачно разместили один из ресиверов пневмосистемы



Редуктор ведущего моста съемный, одноступенчатый, гипоидный

ков, использует двигатели разных марок – европейских, американских, китайских. Но все они – только местной сборки. Либо по лицензиям, либо на совместных с ведущими мотористами мира предприятиях. На тягаче K7 первоначально был заявлен двигатель MC13.54-50 – по сути, 12,4-литровый MAN D26 производства конкурирующей корпорации CNHTC, поставляющей к нам тягачи Sitrak. Но для машин, поставляемых в Россию, компания JAC Motors выбрала 11,8-литровый дизель Cummins X12NS6B490. В привычной нам системе обозначений – Cummins

ISG12E5, то есть крупнокубатурный, 12-литровый, класса Евро-5. Рядная дизельная «шестерка» с турбонаддувом и SCR-нейтрализацией вредных веществ в выхлопе. То есть, со впрыском раствора мочевины и без системы рециркуляции выхлопных газов. Мотор достаточно распространенный на китайской тяжелой автотехнике, а также на грузовиках MAZ.

Напомним, двигатели марки Cummins в Китае выпускают заводы разных фирм, но конкретно 11,8-литровые ISG12 – совместное с Foton Motor предприятие в Пекине. Был период, когда Cummins ISG12E5 ставили на самосвалы КАМАЗ-6580 и 65801, а также на малосерийные вездеходы КАМАЗ-РИАТ. И даже планировали организовать сборку этих моторов в Набережных Челнах, но не срослось. Хотя агрегат весьма добротный, ресурсный (заявленный пробег до капремонта – 1,6 млн км) и относительно легкий (сухая масса – 792 кг). Благодаря схеме ГРМ с тремя клапанами на цилиндр (два впускных, один выпускной), мотор легко форси-



Литые алюминиевые диски колес входят в базовую комплектацию

ровать до относительно высокой литровой мощности, и в данной версии, развивая 490 л.с., этот Cummins конкурирует с 13-литровыми моделями прочих фирм.

Блок цилиндров и головка блока – из высокопрочного чугуна, цилиндры со сменными гильзами. Клапанная крышка и масляный поддон – из термостойкого пластика. Распредвал установлен в головке и приводится шестернями со стороны маховика. Эта же система шестерен приводит и большинство навесных агрегатов: пневмокомпрессор, гидронасос рулевого управления, ТНВД. Там же, сзади, можно пристыковать коробку отбора мощности, если таковая нужна для гидравлики спецнадстроек, и технически оправдан привод именно от мотора, а не от коробки передач.

Система питания – с аппаратурой Common Rail. Все ее компоненты (форсунки, ТНВД и пр.) китайского производства. Как и турбокомпрессор прославленной марки Holset. Вентилятор системы охлаждения приводится через гидромуфту, управляемую от ЭБУ двигателя. Еще одна особенность мотора Cummins ISG12 – связанный с ГРМ и заслонкой на выпуске компрессионный тормоз мощностью около 400 л.с. При сбросе газа выпускные клапаны принудительно открываются, закрываясь только на такте впуска, и кинетическая энергия груженого автопоезда переводится в сжатие и нагрев воздуха в цилиндрах.

В обход санкций

Как известно, немецкая трансмиссионная фирма ZF на нашем рынке уже не работает. Но купить грузовик с коробкой передач ZF можно. Если он китайский. Причем на машине будет не морально устаревший агрегат, которых и у нас полно – механические коробки передач ранних разработок ZF

преспокойно собирают в Набережных Челнах из отечественных комплектующих. Нет, речь о роботизированной коробке последнего поколения Трахон – именно такой агрегат китайской сборки ставят на JAC K7.

Напомним, флагманские тягачи с ручным переключением передач уже давно не выпускают. Во всяком случае, на российский рынок последние лет десять «магистральники» всех фирм с высокими кабинами идут только с роботизированными КП. Бытовавшая ранее идеология наших завгаров о ненадежности и дороговизне «автоматов» наконец-то сломлена, и все смирились с умной электроникой. И уже никто не уповает на шибко квалифицированных шоферов старой закалки, умеющих щелкать «половинками». (Кстати, где они?! Все мечтают таких принять на работу, но, увы...) А можно сформулировать и так. Если на новом, свежес выпущенном тягаче вы видите педаль сцепления, значит это не флагман. А что-то попроще, побюджетнее, для региональных перевозок.

Породистую коробку передач укомплектовали, естественно, родным «зет-эфовским» сцеплением. Такие же (но в иных конфигурациях) 12-ступенчатые «роботы», тоже собранные на заводе ZF в Цзясине (провинция Чжэцзян) мы видим на китайских флагманах прочих марок, внезапно хлынувших на российский рынок. Знакома эта коробка нам и по новейшим КАМАЗам – на тягачи поколения K5, выпускавшиеся до середины 2022 года ставили практически идентичную модель ZF, но не китайской, а родной немецкой сборки.

Для флагмана JAC K7 выбрали модификацию ZF 12TX2621TD с прямой высшей передачей Direct Drive. Приятный сюрприз – к картеру коробки сзади пристыкован гидрадинамический ретардер. Как известно, сами перевозчики (а точнее, наши вышеупомянутые завгары «старой закалки») не часто заказывали эту роскошь даже на тягачи престижных европейских марок. В данном случае мы видим желание компании JAC Motors продавать свою топ-модель непременно с «полным фаршем».

По всем канонам

Но вернемся в кабину. Эта просторная жилистая комната с четырехточечной



Ряды отверстий в лонжеронах позволяют регулировать положение сидла



Прессмасленки по-прежнему необходимы для смазки шкворневых узлов



В заводской комплектации тягач «обут» в шины Double Coin

пневмоподвеской – главное, что отличает китайский дальнемагистральный тягач от более привычного нам китайского самосвала, управляемого неприхотливым и гораздо менее дефицитным водителем категории С. Да, у европейцев, а тем более, американцев, есть флагманские тягачи с еще более объемными кабинами. Но в данном случае речь о разумной достаточности. Например, высота от ровного, безтоннельного пола до потолка здесь около 206 см. И это предел, после которого водителю среднего роста уже



Панель приборов с информационным дисплеем развернута к водителю



«На всякий пожарный» в кабине имеется вторая спальная полка



В потолке кабины есть люк. Но не каждый до него дотянется

было бы трудно открыть люк в крыше. То есть при высоте порядка 220 см у кабин-рекордсменов, придется залезать ногами на сиденье или спальную полку. Много воздуха над верхней полкой? Да, чем его больше, тем лучше. Но не будем забывать, что в современных экономических реалиях никаких сменщиков с собой дальнотбойщики не возят – у хозяев АТП нет денег на вторую зарплату. Все и так впритык – как бы и единственный водитель этой фуры не уволился... Так что верхняя полка в кабине тягача – на всякий случай. Иногда может пригодиться.

Но всеми прочими благами цивилизации водитель будет пользоваться на всю катушку. А их тут немало. Кондиционер, две печки – сухая и антифризная, а еще холодильник под полкой, круговые шторки от засветки во время ночевки на парковке, множество ящи-



Снаружи кабины предусмотрены отсеки для инструмента

ков и отсеков для всякой всячины – как внутри, так и снаружи кабины. Этот обязательный перечень просто скопирован с тягачей ведущих мировых марок в лучшем виде – если положено, значит будет. Но есть и традиционно азиатские «навороты», которые на европейских тягачах встретишь редко. Например, механизм опрокидывания кабины с электроприводом гидравлики. Качать рычагом домкрата не обязательно – работает от кнопки. Если уж на китайских самосвалах это норма, то для флагманского тягача само собой разумеется. А вот про едкий, типично китайский запах клея и мастики в салоне забудьте. Это было на заре развития. Сегодня в кабине (а мы говорим про конкретный тягач JAC K7) не пахнет ничем.

И в остальном, в общей конструкции узлов и систем машины, отклонений от нормы не наблюдается. Ведущий мост с одноступенчатым гипоидным редуктором (передаточное число – 2,714), зафиксированный от продольного перемещения А-образной тягой с сайлентблоком. Подвеска моста с двумя пневмобал-



Линзованная оптика фар – не только дань моде. Она и светит хорошо



После четырех ступеней – еще один шаг вверх, на ровный пол



По всем четырем углам кабина подвешена на пневмобаллонах

лонами. Передняя ось подвешена на двухлистных параболических рессорах. Тормоза всех колес дисковые, шины 22,5-дюймовые. Еще один приятный бонус – нарядные литые диски колес входят в базовую российскую комплектацию автомобиля.

Антон Уткин

Фото автора и компании-импортера



Чтобы протереть ветровое стекло, вставляем на откидные подножки