



ИСПЫТАТЕЛИ

■ JAC K7: путешествие из Нижнего Новгорода в Красноярск

До сих пор мы тестировали технику, основываясь на непродолжительном знакомстве и на рассказах эксплуатантов. Конечно, мы и не претендовали на истину в последней инстанции, описывая свои впечатления, но старались быть максимально объективными.

Тем не менее познать все прелести и недостатки магистрального тягача можно, только если провести в нём несколько суток. Ведь не случайно для дальнбойщиков эти машины — второй дом. Поэтому, когда наши друзья из «Джак центр Красноярск» сообщили, что будут перегонять новенький JAC K7 из Нижнего Новгорода на свою площадку, грех было не воспользоваться возможностью побыть в шкуре водителя и понять, какой он — первый в России представитель магистральной линейки известного производителя.

Текст: Артём Щетников Фото автора и Евгения Ошкина



ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Коммерческая техника JAC присутствует на российском рынке с 2005 года. Точнее, попыток захода было несколько, и почти все закончились бесславно. Пока в 2014 году в России не создали официального дистрибьютора, впоследствии не раз получавшего премии в корпоративных конкурсах материнской Anhui Jianghuai Automobile Co., Ltd.

Да, в ежегодных рейтингах по продажам бренд звёзд с неба не хватал, но активно работал по улучшению и модернизации своих шасси для

непростых условий нашей страны. Всё это время мы внимательно следили за развитием грузовиков JAC, и наши постоянные читатели помнят, как дистрибьютор «Джак автомобиль» по итогам обратной связи заставлял производителей прямо на конвейере вносить изменения в конструкцию. В 2017 году менеджер по развитию дистрибьютора Илья Московченко рассказывал, что китайцы матерились, когда начинали сборку машин для русских, так как там всё отличалось от привычной им схемы.

В прошлом году ситуация кардинально поменялась. JAC оказался практически единственным из представителей китайской диаспоры грузовой техники, полностью готовым к российским условиям эксплуатации. Именно этому бренду сделали предложения отечественный автогигант из Набережных Челнов для выхода в сегмент мало- и среднетоннажных грузовиков взамен ушедшего Fuso и «Соллерс» для запуска производства вместо Ford.

Впрочем, передача лицензий на изготовление прежних версий поистине хороших продуктов не мешает JAC и дальше закрепляться на российском рынке. На фоне нехватки седельных тягачей производитель в этом году получил карт-бланш, то есть ОТТС на свою модель K7, которая в самом Китае стоит на конвейере с 2018 года. За это время она претерпела несколько модернизаций, и к отечественному потребителю попадает уже флагман.

Модель официально вышла на российский рынок буквально несколько месяцев назад, но уже после массового захода «голов» от Sitrak, Shacman и FAW. Искушённый ранее европейским качеством потребитель сейчас либо растерян, либо капризничает. Хотя при массовой нехватке тягачей в стране, надо брать, что дают. Ан нет, цены-то выросли. Так что надо опробовать.

Итак, совершенно непогожим октябрьским вечером мы добрались до стоянки официального нижегородского дилера JAC. Шёл дождь, и в ожидании профессионального водителя, под руководством и при-



смотром которого нам предстояло перегонять машину по трассе, мы получили ключи. Электрозамок открывается нажатием кнопки на брелоке, пять ступеней вверх – и вот уже дождь остался где-то снаружи. Поворот ключа зажигания, сенсорный дисплей приветливо вспыхнул логотипом производителя. Чтобы согреться, мы включили климат-контроль. Не прошло и пяти минут, как в кабине стало тепло. Но предательская сигнализация о нехватке топлива заставила заглушить мотор: дилеры не любят дарить клиентам драгоценные продукты переработки НПЗ, поэтому в баках плескалось меньше десяти литров. Это чтобы дотянуть до ближайшей АЗС. Так что мы мёрзли дальше.

Через час до места добрался водитель Андрей, минут 10 ушло на подписание документов передачи. Осматривать машину под дождём, да ещё и в темноте – дело неблагодарное. Завели мотор, отозвавшийся на поворот ключа мягким львиным рыком.

Подключили смартфон к мультимедийной системе тягача, запустился Android Auto, и на большом экране теперь можно было построить навигацию, принять звонок через систему громкой связи, запустить файл из памяти телефона. Бортовой компьютер вновь напомнил о необходимости заправки. По-хорошему, нам нужно было проехать с полкилометра, развернуться и уйти в обход Нижнего Новгорода. Но там АЗС встретила бы нескоро, могли и не дотянуть, поэтому решили плестись в пробке и через два километра залить хотя бы один бак до полного.

Надо было выезжать на Московское шоссе, а там многокилометровая пробка. Вечер, пятница, куда все собрались? Поток легковушек никак не хотел впускать нас в свою струйку, мы дождались грузовых собратьев, один из которых подмигнул дальним, мол, езжай. Поблагодарили «аварий-



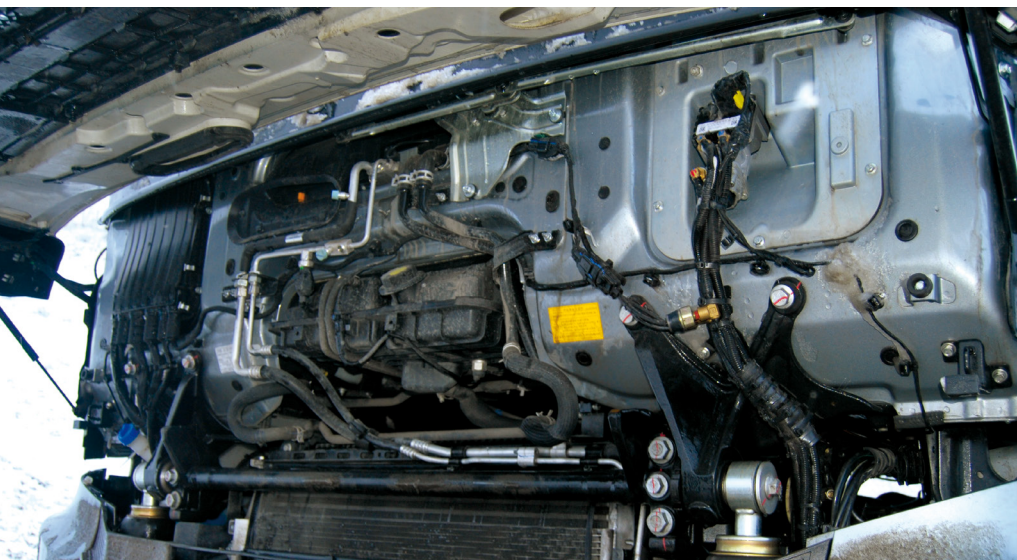
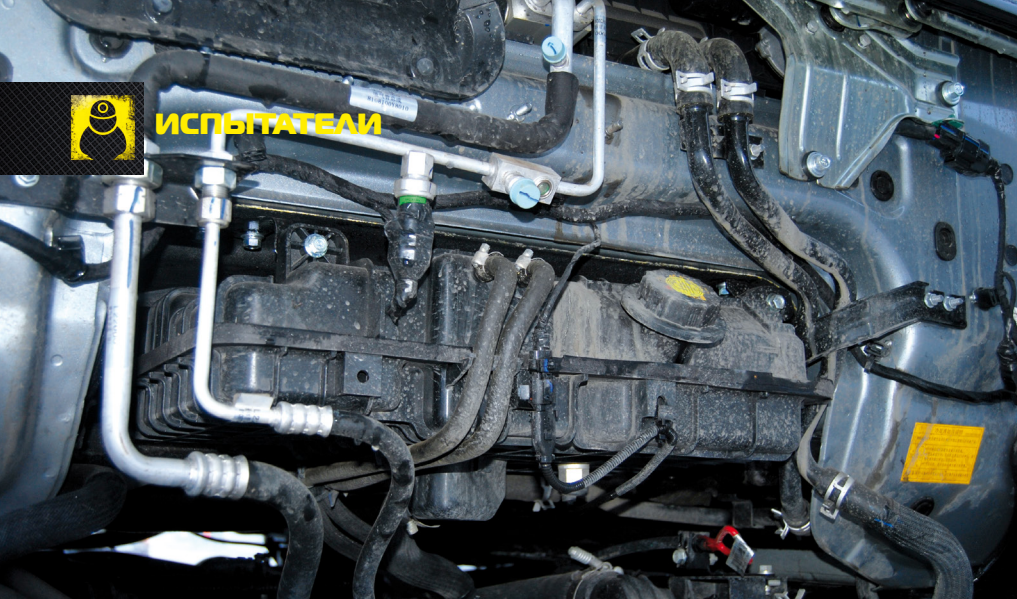
кой» – вежливость на дороге никто не отменял.

Из кабины седельного тягача вид на городские улицы совсем иной. Когда мы днём проезжали здесь же на такси, всё казалось обычным. За рулём же JAC K7 мы ощущали себя Гулливером в стране лилипутов: внизу какие-то мелкие машинки, аки муравьи на тропе. Даже крыши кузовов автобусов и кабин внедорожных КамАЗ-43118 не дотягивались до середины дверей нашего транспортного средства. Высоко сижу – далеко гляжу. Конечно, есть и обратная сторона медали – к габаритам нужно привыкать.

Впереди замаячила стела с цифрами стоимости топлива. 59,75 за литр. Большой 800-литровый бак залили до краёв, АЗС обогатилась почти на 50 000 рублей. В принципе,

до пункта назначения должно хватить. Заодно долили 20 литров AdBlue в расположенную рядом пластиковую 40-литровую ёмкость. Сразу отметили, что крышки всех баков запираются на ключ, поэтому просто так никто не слить из вашей ёмкости топливо не сможет.

Дело к ночи, но надо было хотя бы выбраться из города. Мы аккуратно пробирались по пробкам, а в Нижнем Новгороде они не лучше московских. Наконец вырулили на трассу М-7 и помчали в сторону Чебоксар. Впрочем, до столицы Чувашской республики решили не гнать, всё же темно, да и подустали за день все. Но спать в кабине не рискнули, пока не разобрались, как включить автономный отопитель. Поэтому затормозили возле одной из придорожных гостиниц. Здесь и заночевали.



ОБ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Поднялись в пять утра: душ и осмотр тягача. Ещё с вечера отметили продуманное расположение оптики – трассу фары освещали хорошо, хоть и обычные галогеновые. Высоту светового потока можно отрегулировать. Ходовые огни – светодиодные. Сверху на кабине ещё два фонаря, правда, больше декоративного плана. По внешнему виду, если смотреть прямо переднюю часть, то ощущение, что перед тобой Mercedes-Benz Actros. Но если приглядеться повнимательнее, то общие у них только решётка радиатора и спойлер на лобовым. Обтекатели, фары, бампер – уже не немецкие. Смотришь сбоку и видишь в элементах дизайна Volvo FH16 – те же характерные скосы. Внутри вообще сборная солянка самых удачных решений европейской «семёрки».

Кстати, так как кабина высокая, то протереть лобовое или зеркало переднего вида с земли не получится. Для доступа к этим элементам и стеклоочистителям конструкторы заимствовали часть знаменитой шведской «скамейки»: над бампером в нижней пластиковой вставке спрятались две ступеньки. В верхней части облицовки находится капот, который открывается нажатием двух рук. Здесь доступ к закрытым мелкой сеткой радиаторам, щупу уровня масла, воронкам для залива антифриза и «омывайки», заправочной станции для климат-системы. С левой стороны кабины инженеры предусмотрели два ящика: инструментальный и для личных вещей. Первый можно открыть клавишей, расположенной между ступенями. Замок второго рундука, как и расположен-

ного напротив с правой стороны, активируется кнопками около сидений. Примечательно, что доступ к вещевым нишам есть прямо из кабины, то есть не нужно вылезать на холод или жару. Снаружи задней части кабины разместили фильтру-сепаратор, справа спрятан воздушный фильтр. Вот для его замены придётся повозиться: достать его мешает спойлер. Нужно поднимать кабину, что несложно, этим действием управляет электроника – достаточно нажать на кнопку. Но это лишнее время. На правой части рамы за кабиной установлен запираемый ящик с аккумуляторами, расположенными на двух уровнях, и рычагом выключения массы. Внутри кабины освещение тоже настраиваемое, можно включить ночник, а можно залить светом всё пространство. Свои лампочки присутствуют



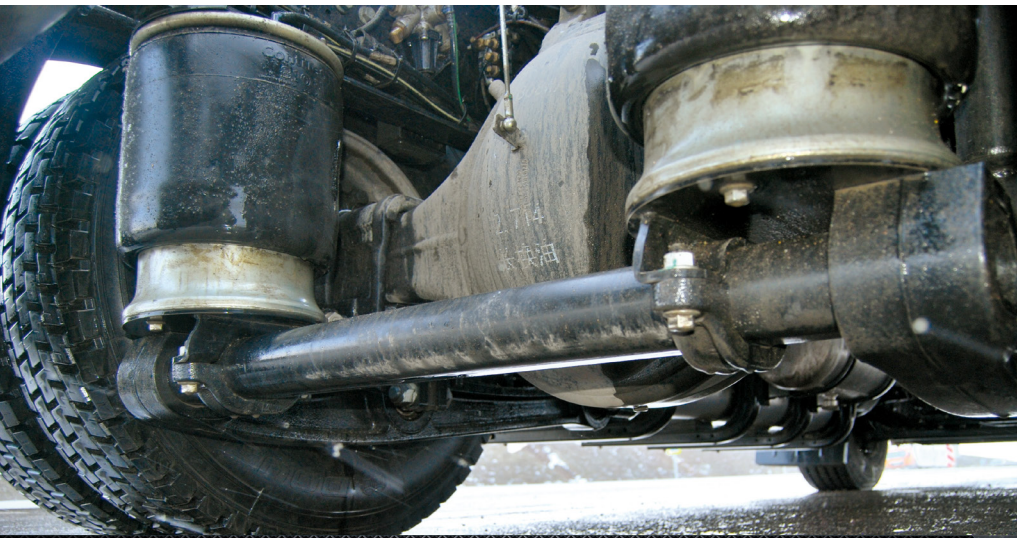
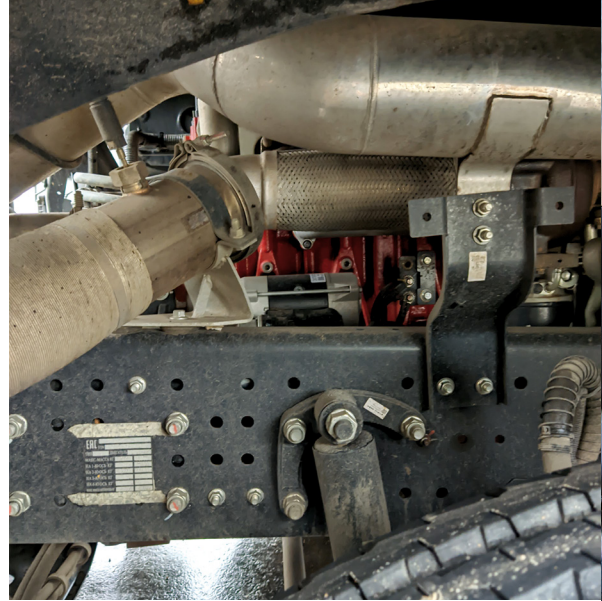
и у каждого из двух спальников. Там же по два закрывающихся USB-разъёма для зарядки гаджетов. На крыше есть люк, правда, чтобы его открыть, нужно непременно встать в полный рост. Зато он с москитной сеткой. С двух сторон рядом с верхними бардачками есть вешалки для одежды, выполненные в виде кнопок. Пол ровный, селектор переключения передач жёстко прикреплён к сиденью водителя, рычаг стояночного тормоза размещён на панели, рядом с «парашютом» – управлением тормозной системой полуприцепа. Что точно удивило, так это наличие прикуривателя в классическом виде. Нажал элемент нагрелся, вытаскивай и прикуривай. Даже в российских грузовиках такого нет. Панель обтянута кожзамом, но прошита красивой красной строчкой.

Визуально очень красиво, на ощупь тоже приятно. На панели есть и розетка на 220 В, но она, к сожалению, не европейского типа. Теоретически можно пользоваться и ей, но мы не стали рисковать. Надеемся, что дистрибьютор отработает этот вопрос с изготовителем, и в скором времени на новые партии для России будут ставить привычные нам розетки. Приборная панель комбинированная: спидометр и тахометр – аналоговые, между ними цветной небольшой экран, на который бортовой компьютер выводит полезную информацию. Например, за несколько часов поездки от АЗС до места ночлега средний расход составил 25 литров на 100 км. Не лучший показатель для пустой «головой», как отметили читатели в нашем telegram-канале @igraderru. Но и компьютер оценивает действия водителя

на оценку 75 из 100, есть куда расти. Итак, осмотрели тягач со всех сторон, и пора выдвигаться. Тем более что к нам присоединился ещё один перегонщик из «Джак центра Красноярск», который доставлял самосвал на базе JAC N120, сделанный на заводе «Чайка-сервис». Для обычного человека он вроде большой, но рядом с К7 этот среднетоннажник кажется крохотным. Поделившись друг с другом первыми впечатлениями о каждом из грузовиков, мы отправились дальше. Дороги в Татарстане порадовали своей гладкостью. Сразу видно, нефтяной регион не жалеет денег на инфраструктуру. Андрей сказал, что можно поставить полный стакан на торпеду, и ни капли не прольётся. Но осадочек от Чувашии, где тягач кидало по дороге из стороны в сторону, остался. Поэтому мы решили заехать



ИСПЫТАТЕЛИ



ОБ ЭКСПЛУАТАЦИИ

на ближайший грузовой шиномонтаж для проверки.

Сказано – сделано. Андрей попросил у работников «шинки» манометр.

Но если к ниппелям на передних колёсах подобраться было несложно, то к задним – нереально. После небольшого консилиума с шиномонтажниками и другими водителями мы немного снизили давление в передних колёсах. Возможно, в сцепке с «телегой» зад тягача придавило бы, и он стал бы более устойчив. По плану мы должны были взять полуприцеп в Тюмени, но что-то пошло не так, и до места назначения мы ехали пустыми. Поэтому проверить эту теорию не получилось.

Ещё один вариант – поставить шины «бочки», то есть более широкие. Это поможет не зависеть от колеи, правда, расходы на покупку немалые.

Обед, и двинулись дальше. Впереди мост через Волгу и контрольный пост

полиции. Рации, как и тахографа, на новом тягаче нет, поэтому мы немного опасались. Машина не поставлена на учёт, регистрационных номеров нет, чем не повод для остановки? Благо, сия чаша нас миновала, и мы смогли насладиться видами на могучую реку и Казань. По хорошей дороге с выставленным круиз-контролем ехать было одно удовольствие. А если где-то надо было резко ускориться для обгона, то Cummins ISGe5-490 вполне себе резво подрывал 18-тонную «башку».

Правда, пару раз почему-то у «робота» ZF TraXon не срабатывал kick-down. Коробка задумывалась на несколько секунд, и манёвр приходилось откладывать. Мы честно пытались, но не смогли понять причину, поначалу греша на постоянно активный режим Eco, о котором сигнализировал значок на панели приборов.

Но, связавшись с дистрибьютором, выяснили, что отключить его нельзя. Водитель Андрей, привыкший ездить на «механике», переключал «робота» в ручной режим и для обгонов пользовался исключительно им.

Ещё один приятный момент – отсутствие ограничения на 90 км/ч. Без круиз-контроля на спидометре удалось получить отметку в 125 км/ч. Но это эксперимента ради, мы ни в коем случае не призываем водителей топить до упора, тем более в сцепке. Безопасность превыше всего! К слову, правый подрулевой переключатель отвечает за ретардер, во втором положении коробка передач сама активирует его в помощь водителю. Вообще, нам досталась версия машины без лидаров и камер. Хотя место под их установку на лобовом стекле есть. При наличии оных бортовой компьютер отслеживал бы дорожную ситуацию, например выезд из полосы движения.



Тем временем мы въехали в Республику Башкортостан. Поразительный контраст с Татарстаном в плане дорог. Вдоль трассы мы встретили скважины с непрерывно работающими станками-качалками, то есть доходы от нефти и газа есть. Но невольно возникло ощущение, что здесь в дороги средства не вкладывают. Местами мы ехали, словно по стиральной доске. Сиденья с боковой поддержкой и подлокотниками в кабине только и успевали издавать своё протяжное «пш-ш-ш-ш», когда ты подпрыгивал на очередной кочке. Всё же пневмоподушка – отличная вещь. От таких нагрузок в салоне появились «сверчки», пластик скрипел, на ухабах издавала неприятный звук сама конструкция. Не исключаем, что это могла быть и передняя рессорная подвеска. Может, где-то не дотянули болты, может, демпферы пневмоподушек кабины рассчитаны только на немецкие авто-

баны. Больше всего шума раздавалось в правой передней стороне у лобового стекла. Оказалось, это гремел складной столик, спрятанный в переднюю панель перед пассажирским сиденьем. Устранить грохот помогла прокладка из бумажного полотенца. Вроде мелочь, но раздражает, и дистрибьютору есть на что указать изготовителю. А вот большой выдвижной холодильник под спальником не гремел. Кстати, пользоваться им было очень удобно, даже вставать с кресла не нужно. Только подлокотник откинуть. К слову, это не только холодильник, но и вполне себе морозильная камера – если выкрутить регулировку на максимум, то в бутылке через пару часов уже не вода, а лёд. Рулевая колонка вызвала одновременно и восторг, и разочарование. К регулировке никаких нареканий, разве что по вылету не хватает, но это не критично,

ведь можно поднять или опустить сиденье. Мультируль реализован на уровне европейцев, даже кнопки запрограммировать можно под себя. Но то ли дилер не сделал развал, то ли это фишка производителя, но во время движения ощущался небольшой люфт. По прямой положение руля приходилось ловить. И ещё один нюанс – слишком чувствительная кнопка звукового сигнала. Случайное касание, и округу оглашал рёв. Мы так несколько раз случайно напугали водителей попутных легковушек. Поэтому пришлось изменить звуковой сигнал на более тонкий, это делается одной кнопкой рядом с тем местом, где должен быть тахограф. Про джентльменский набор в виде электропакета, обогрева зеркал, управления пневмоподвеской, подстаканников и прочей ставшей привычной атрибутики и говорить не будем. Наличие по умолчанию.



Тем временем мы приблизились к Уралу. Решили на ночь перевалы не штурмовать, а передохнуть и со свежими силами стартовать утром. Андрей привёз нас к отелю с охраняемой стоянкой, говоря, что лучше не рисковать и в этих местах не ночевать на трассе. Хотя на дворе и не 1990-е, но бережёного Бог бережёт.

Рассвет мы встретили на подъезде к уральским горам. Тут строят новую трассу Москва – Екатеринбург. Работа кипела. Вереницы фур образовали длинные сороконожки. Нам-то пустым проще, где-то обогнали, где-то поплелись за гружёным тихоходом. В гору можно было особо не газовать: круиз-контроль поддерживал заданную скорость, не насиливая мотор. Правда, в таком режиме максимально разогнаться можно было до 94 км/ч. А с горы – очень выручал ретардер. Жаль, не удалось нам в итоге прочувствовать поведение JAC K7 с полуприцепом, зато на шикарные виды на уральских перевалах полюбовались. После 1500 км бортовой компьютер показал снижение расхода топлива до 22 литров. Отметим, что тягач, по крайней мере, пустой, оказался очень манёвренным. Радиус разворота короткий, удобно парковаться задом. Понятно, что в сцепке картина поме-

няется, но с подъездом к «телеге» проблем точно не возникнет. В Омской области началась непогода. Дождь, мокрый снег, а мы на родной резине из Китая. Нет, дорога не обледенела, но блокировка заднего моста уже не кажется лишней. Трасса не была перегружена трафиком, поэтому ехали мы вполне комфортно. В Новосибирской области системы JAC K7 оценили расход в 20,2 л – небольшое, но достижение. При этом погода испортилась. На трассе всё чаще встречались ДТП, в одной из пробок мы постояли около часа. Наконец, удалось разобраться с автономкой, и мы решили поспать в кабине. На улице -1 °С, в кабине температура +20 °С. Вроде бы приятно. Но к полуночи появился дискомфорт: дали о себе знать мостики холода в виде окна в задней стенке кабины и форточек по обеим сторонам спальных. А это ещё не было морозно. В общем, над утеплением кабины тоже стоит поработать. Хотя те, кто будет работать на JAC K7 в южных регионах, останутся вполне довольны и микропроветриванием, и лишним источником естественного света. Толщины матраса вполне хватило, чтобы комфортно поспать. Он не продавился

даже под почти 100-килограммовым весом вашего покорного слуги. Ширина тоже достаточная, никто не упал.

С утра навигатор упорно предлагал ехать через Томск, мол, так быстрее. Андрей настоял на привычном направлении через Кемерово, там дорога лучше. Мы доверились более опытному товарищу и помчали через Кузбасс. Но, так как обход угольной столицы ещё не построили, попали в сам город. На удивление пробки проскочили быстро, выехали из города и оказались в зимней сказке кошмара любого водителя. Ночью на дорогах образовался лёд после прошедшего мокрого снега. На одном из участков встречные фуры встали – не могли преодолеть подъём. Дорога не была ни подсыпана, ни почищена. Мимо еле-еле полз в гору Scania со шторным полуприцепом – водитель смог натянуть на шины цепи. Легковые пытались вылезти на встречную полосу, но, увидев медленно катящийся на них с горы грузовик, быстро возвращались обратно.

С гружёной фурой и мы могли бы застрянуть на несколько часов или того хуже: сложились бы пополам – очень уж было скользко. Но наконец преодолели опасный участок и до Ачинска ехали более-менее расслабленно.



ИСПЫТАТЕМ

ВЕРДИКТ

На JAC K7 мы проехали по разным климатическим условиям, по отличающимся покрытием дорогам и с неравномерным трафиком почти 4000 км. Добираясь последние 200 км до Красноярска, мы попали в снежную бурю. Видимость была почти нулевая, ехать приходилось едва ли не ощупь. И тут отдельно поблагодарили инженеров завода за спойлер, хорошие стеклоочистители и продуманный свет. Несмотря на стену снега, очертания стоящих и движущихся впереди транспортных средств было видно. К финишу бортовой компьютер оценивал действия водителя на 98%, а расход топлива составлял 20 литров на 100 км. Можно было бы добиться и большей экономичности, чаще используя круиз-контроль и не настолько торопясь прибыть в пункт

назначения. Но нам простительно, всё же мы не относимся к категории профессиональных водителей. AdBlue тратится примерно 10 литров на тысячу км.

А вот осмотр автомобиля показал, что частые поездки в непогоду могут быстро вывести из строя блок распределения AdBlue: он был буквально весь закидан грязью и снегом. В зоне риска – и магистрали топливопроводов: хоть они из толстого прозрачного пластика, но не спрятаны в раму, а прикручены поверх. С одной стороны, это ускоряет визуальный осмотр в поисках подсоса воздуха. С другой, больше вероятности повреждения. Особенно, если «телега» будет самосвальная, да ещё и с перегрузом. Также недоумение вызвал датчик, расположенный сразу за правым

передним брызговиком. Точнее, ведущий к нему провод, ничем не защищённый от обледенения и грязи. Пневмобаллон позади рамы, на наш взгляд, – спорное решение. Размещение, конечно, гармоничное. Но его бы как минимум защитить противоподкатом.

Самое примечательное во всех этих взвешиваниях за и против – соотношение цены и качества. По цене менее 10 млн рублей JAC предлагает современный комфортный тягач для заработка денег. Межсервисный интервал схож с «европейцами». Впрочем, учитывая гарантийный срок в течение двух лет, производитель явно уверен в качестве техники. А небольшие конструкторские недочёты, по опыту других моделей JAC, в течение года-полутора уже исправят. **Ир**

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ JAC K7 (4X2):

- » двигатель: Cummins ISGe5-490;
- » трансмиссия: ZF ТраХон 12TX2621TD;
- » ведущий задний мост: Meritor;
- » топливные баки: 800+400 л;
- » снаряжённая масса: 7,4 т;
- » полная масса автопоезда: 43 т;
- » ССУ: Нува;
- » подвеска: передняя – двухресорная, задняя – полурессорная на двух пневмоподушках;
- » шины: 315/70R22.5.

