



ПЕРВЫЙ ПО СПИСКУ

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

МОДЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС У ГРУЗОВОЙ ТЕХНИКИ JAC MOTORS РАСШИФРОВАТЬ ПРОСТО: ЦИФРА ОТРАЖАЕТ ПОЛНУЮ МАССУ МАШИНЫ. ДО ПОСЛЕДНЕГО МОМЕНТА САМОЙ ЛЕГКОЙ МОДЕЛЬЮ БЫЛ JAC N56 МАССОЙ 5600 КГ, А САМОЙ ТЯЖЕЛОЙ — 35-ТОННЫЙ JAC N350. НЕДАВНО ЛИНЕЙКА ГРУЗОВИКОВ КИТАЙСКОЙ КОМПАНИИ ПОПОЛНИЛАСЬ АВТОМОБИЛЕМ МАССОЙ МЕНЕЕ 3,5 ТОННЫ. ПОЛУЧИЛСЯ JAC N35, ПЕРВЫЙ В ОБЩЕМ СПИСКЕ

> МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА





Российский рынок LCV во многом равняется на модель ГАЗ-3302 «Газель». Ее позиции в сегменте легких грузовиков до сих пор столь незыблемы, что автомобили всех остальных производителей, кто пытается закрепиться в этой 3,5-тонной нише, принято в шутку называть «убийцами «Газели»». Из последних новинок, кого записали в претенденты на лавры самой коммерчески успешной машины, значатся УАЗ «Полторка» и второе поколение полторки настоящей, «Газель NN». Еще есть развозные фургоны Lada Largus Prima и Lada Granta Prima от компании «Промтех», их грузоподъемность составляет почти тонну, 900 кг. Наш нынешний герой тоже посягает на лидерство в сегменте. Его грузоподъемность 1 тонна, хотя максимальный вес груза зафиксирован на отметке 1705 кг. Для детального знакомства с машиной компания «Джак Автомобиль» предоставила грузовичок в версии изотермический фургон с холодильной установкой Sagrier. Детального — так как путь в 1607 км от Москвы до Кабардино-Балкарии позволил сформировать мнение о новинке.

TRUCK ПО ИМЕНИ JAC

Впервые машину в нашей стране показали на выставке Comtrans-2019. Несколько затянувшийся путь к «прилавку» и сертификационным процедурам можно списать на нектаги грянувшую пандемию, которая усложнила вопросы

коммуникации трех стран: России, Китая и Казахстана. Последнюю я упомянул в связи с тем, что там размещен сборочный завод, на котором производят грузовик JAC для нашего рынка и стран СНГ. В Россию компания «Джак Автомобиль» будет поставлять две версии — JAC N25 и N35. Они отличаются полной массой и тем, что у менее грузоподъемной модели отсутствует задний стабилизатор поперечной устойчивости. С учетом нынешних правил въезда коммерческого транспорта в Москву (нужен пропуск на автомобили массой от 3,5 т), а также действующего в столице «грузового каркаса», у обеих версий грузовичка есть неплохие шансы стать палочкой-выручалочкой для многих коммерсантов.

Так как машина бескапотная, монтажная длина рамы под надстройку составляет 3050 мм. Получается, что стандартный фургон габаритами 3200x1800 мм здесь встает как родной. Тестовый вариант был сделан компанией «Автомеханический завод» из Нижнего Новгорода. Надстройка выполнена на надрамнике и сделана по классической схеме из сэндвич-панелей. Вместимость — четыре европалеты. Для тех, кто делает первые шаги в перевозке скоропортящихся грузов, есть наклейка, наглядно показывающая, как размещать груз в отсеке, чтобы он равномерно охлаждался.

Производитель предлагает JAC N35 не только в виде фургона-рефрижератора, но и тентованного бортового грузовика с длиной платфор-

1. Мультируль, круиз-контроль, электростеклоподъемники, магнитола и рояльный черный лак.
2. Управление холодильной установкой вынесено в кабину, на стойку ветрового стекла.

мы 4200 мм, платформы с КМУ, автогидроподъемника, топливозаправщика и даже самосвала (думаю, на нашем рынке он станет экзотикой).

ПОДОРОЖНИК

Рама и подвеска машины скроены как у обычного среднеразмерного пикапа. Передняя подвеска торсионная, задняя рессорная. Характерной пикапной чертой является расположение верхних креплений задних амортизаторов — с разных сторон неразрезного моста. Это сделано для уменьшения крена грузовой машины в поворотах. Этой же цели служит задний стабилизатор поперечной устойчивости. У младшей, менее грузоподъемной версии такого стабилизатора нет. Замечу, что на «Газель NN» амортизаторы задней подвески установлены с поперечным наклоном, как у классического среднетоннажного грузовика.

Дизельный двигатель JAC N35 тот же, что устанавливается на пикапы JAC T6, это своего рода унификация. Положительный момент: мотор оснащен предпусковым подогревателем Webasto в «базе». Двухлитровый наддувный агрегат Евро-5 выдает 136 л. с. и 286 Нм. Этого за глаза хватает городской развозной машине. Коробка передач 6-ступенчатая, автомат такому грузовику не по рангу. Шумы от коробки призваны гасить два пластиковых экрана, закрепленных на раме. Удивила защита топливного фильтра. Он с сепаратором и подогревом,



1

1. Зеркала с электроприводом и обогревом. Нижняя секция, полусфера, не регулируется.
2. Доступ к двигателю осуществляется из кабины, достаточно зафиксировать пассажирское сиденье.



2

нет проигрыша в грузоподъемности, которая по паспорту составляет 1 тонну. Разновеликие колеса предусматривают наличие на борту машины сразу двух запасок, они закреплены в заднем свесе.

РАБОЧИЙ КАБИНЕТ

Внешне кабина получилась почти самобытной. Она не выглядит 100-процентной копией японских и корейских коммерческих машин. Единственное «но»: у одноклассников есть варианты исполнения, когда за спинками сидений находится большая багажная полка. В маленькой кабине JAC такой нет. Зато руль регулируется в двух плоскостях, и устроиться комфортно можно человеку почти любого роста и комплекции, несмотря на не особо большой ход салазок водительского сиденья. Что не понравилось, так это плоские бесформенные сиденье и спинка. Водительское место расположено почти над колесом и не поддрессено. В дальней дороге от Москвы до Чегемских гор дороги по качеству попадались разные, но долгие дневные перегоны запомнились мне тем, что я постоянно съезжал с сиденья. С другой стороны, это городской развозной грузовик, и межгород не его конек. Из опций, влияющих на комфорт, было все: кондиционер, электростеклоподъемники и электро-

зеркала, магнитола с 4 динамиками и USB-выходом, а также черный рояльный лак в отделке приборной панели. Думаете, это кич? У корейских одноклассников, Hyundai Porter / Kia Bongo, пластиковая отделка была исполнена под дерево, и такой вариант смотрится еще хуже.

Кабина считается трехместной, но это справедливо, если все трое ее обитателей будут невысокими и худенькими. Если среднюю спинку откинуть, получится объемный подлокотник-органайзер с подстаканниками. Все это великолепие можно закрыть на расстоянии: дистанционное управление центральным замком здесь сделано по умолчанию.

ПУТИ-ДОРОГИ

Для управления JAC N35 грузовая категория в водительских правах не нужна, это машина для самого широкого круга водителей. Но это все-таки грузовик, пусть и небольшой, оттого относиться к нему надо как к самой настоящей коммерческой технике. Нудный «пилеж» по трассе не его стихия. Зато гидроусилитель руля и компактная база в 2640 мм при общей длине машины 5157 мм просто созданы для эксплуатации в стесненных городских условиях. Благодаря бескапотной компоновке

традиционно расположен по левому борту машины за кабиной, но спрятан в стальной стакан. Думается, это избыточная мера, неудобно будет менять фильтр при прохождении ТО. Аккумуляторная батарея упрятана в ящик. Он никак не запирается, зато крышка топливного бака закрывается на замок. Я бы предпочел, чтобы все было наоборот, а так защита недешевой батареи ляжет на плечи водителя.

Доступ к двигателю осуществляется из кабины. К такому мы привыкли, достаточно вспомнить фургон УАЗ или его японского собрата Mitsubishi L300. Стоит поднять и зафиксировать двухместное пассажирское сиденье, и дизельный мотор почти как на ладони. Подобное решение давно стало нормой у легких бескапотных грузовиков. Фальшрадиаторная решетка открывает доступ лишь к заливной горловине бачка омывателя ветрового стекла.

По азиатской моде, в первую очередь японской, на грузовике стоят шины разной размерности. Передние колеса посадочного диаметра 15 дюймов, на задней оси 13 дюймовые, вдобавок они со сдвоенной ошиновкой. Это сделано, чтобы понизить погрузочную высоту, которая составляет 830 мм. Заодно





3. На осях грузовика шины разной размерности.
4. У машины сразу два запасных колеса, они закреплены в заднем свесе.

обзорность с водительского места хорошая, и машина провоцирует на энергичные перестроения в потоке, но не поддавайтесь на провокацию. За вашей спиной фургон высотой 2300 мм. С учетом шасси, общая высота составляет 3130 мм. Тут впору чаще поглядывать вверх, чтобы низкие ветки деревьев не хлестали по холодильной установке. Крыша кабины не была оборудована аэродинамическим коллаком, а большая часть маршрута приехала на автомагистрали, тем не менее средний расход по борткомпьютеру не превысил 11,1 л/100 км. Возможно, это потому, что я не гнал и пользовался круиз-контролем. Опять же в фургоне «ехали» всего 10 запасных колес для легковых автомобилей JAC, которые тоже принимали участие в автопробеге.

После первых примерно 400 км пути загорелся значок EPS, индикатор неисправности двигателя. Заглушив машину и заведя ее вновь, обнаружил, что грозная пиктограмма исчезла, и больше она не появлялась. Очень раздражало нечеткое включение первой передачи. Приходилось стараться больше трогаться со второй, благо передаточные числа коробки позволяли. Удивило другое: производи-

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



СПОРНО. Аккумуляторная батарея упрятана в ящик, который лишен запорного устройства.



КОМФОРТНО. Головной свет грузовика очень хороший. По умолчанию идут ПТФ.

тель подчеркивает, что гарантирует количество переключений передач в 1,5 млн циклов. Гарантированное включение самой первой в это число явно не вошло.

В заключение о перспективах модели. Из потенциальных соперников в этом классе, если не брать в расчет отечественные модели, JAC N35 может тягаться с Ford Transit и Isuzu Elf. С первой его роднит то, что машина предлагается как шасси. Со второй прослеживается родство по бескапотной компоновке. Однако все они, включая «Газель Next/NN», сделаны по лекалам «взрослых» грузовиков, где машины полной массой 3,5 тонны являются первым вариантом, на базе которого сделаны более грузоподъемные версии. «Тридцать пятому» в этом плане расширяться некуда. Его следующая версия сделана на другой базе и с другим мотором. Да и называется по-другому, JAC N56. Зато ее младший брат — один из самых доступных на рынке импортных грузовых автомобилей. Правда, при условии, что груз будет не особо тяжелым. Зная наш менталитет, производитель уточнил, что машине по плечу груз весом до 1705 кг. Межсервисный интервал у JAC N35 составляет всего 15 тысяч км. В компании, наверное, рассудили, что первая модель из грузовой линейки будет всегда работать с полной загрузкой. **www.jac-truck.com**

JAC N35

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	1697
Полная масса, кг	3490
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5157/1750/1939
Колесная база, мм	2640
Объем топливного бака, л	80
Двигатель:	
тип	дизельн., 4-цилиндр., рядный, Евро-5
рабочий объем, см ³	1990
мощность, л. с. при мин ⁻¹	136
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	285 при 2200–2600
Коробка передач	
	механическая, 6-ступенчатая
Подвеска:	
передняя	независимая, торсионная
задняя	зависимая, рессорная
Тормоза:	
передние	дисковые
задние	барабанные, с ABS
Размер шин:	
передние	195/70R15C
задние	155/70R13C

КОНКУРЕНТЫ

УАЗ «Профи Полторка», «Газель Next», Ford Transit, Isuzu Elf

- Умеренный расход топлива.
- Нечеткая работа коробки передач.