

ТЕСТ-ДРАЙВ

Первый звонок будильника в сонном царстве забвения сегмента малотоннажных грузовичков, грузоподъёмностью около одной тонны прозвенел более 15 лет назад: осенью 2004 года столичные власти ввели ограничения на въезд автомобилей более 3500 кг полной массы не то, чтобы в исторический центр, а даже в пределы третьего транспортного кольца. Сейчас история, развивающаяся по спирали, повторилась на новом витке. Всё движущееся грузовое, что более 3,5 тонн, хотите внутрь МКАД – извольте получить пропуск, или снижайте тоннаж.

Даниил Минаев,
фото автора



Возрождение «носильщика»

Лиха беда начало. По старой, но недоброй традиции, подобные столичные ограничения далее по цепной реакции шагают по стране. Но любое действие рождает противодействие. И тогда, в 2005-м появился на рынке корейский «носильщик» – Hyundai Porter. Неприхотливый надёжный трудяга быстро разошёлся огромным тиражом по городам и весям, а за его локализацию взялся российский ТАГАЗ. Через несколько лет на смену первому «Портеру» пришло второе поколение, одновременно с Hyundai Porter 2 предлагался и его двойник-близнец KIA Bongo 3. Но машинокомплекты



| | |
|----------------------------------|--|
| Модель: | Автомобиль-рефрижератор на шасси JAC N35 |
| Производитель шасси: | «Сарыаркаавтопром», Казахстан |
| Начало продаж в России: | 2021 год |
| Ориентировочная стоимость шасси: | 1 700 000 руб. |



закончились, производство остановилось. Пару лет ещё продолжался «серый» ввоз этих компактных грузовичков, но и этот поток постепенно иссяк. Однако на вторичном рынке до сих пор востребованы и «Портеры» всех поколений, и «Бонго».

В период пика популярности первого «Портера» мне немало довелось поехать за рулём на том миниатюрном грузовике, и мотив этого теста непроизвольно соотносит меня к сравнению предмета теста с эталоном в лице Hyundai Porter 1.

ПЕРВАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ

Китайский JAC N35 впервые попал в Россию в 2019 году, где демонстрировался на осеннем «Комтрансе», но остался практически незамеченным. В тот период, несмотря на возросшие валютные курсы, европейским

производителям ещё удавалось сдерживать рост цен, а отечественные «Газели» и «Соболы» всех мастей доминировали благодаря двукратному в меньшую сторону ценнику.

В начале марта 2021 года, когда пала завеса тайны грядущих столичных «грузовых» ограничений, в московском регионе даже кратковременно образовался дефицит новых малотоннажников, поэтому решение компании JAC Motors о возвращении поставок семейства JAC N35/25 (индекс означает максимально разрешённую массу ТС, соответственно 3500 или 2500 кг) выглядит логично и своевременно.

Внешне глаз сразу узнает в этом автомобиле чистокровного «азиата», регулярно проходящего ботексные процедуры уже четвёртое десятилетие, но тёплые нотки ностальгии навеивают о временах неприхотливых ко-



Второй пассажир или органайзер



По традиции, как и у многих «азиатов» в левом углу «торпеды» под крышкой притаился питательный бачок гидропривода тормозов и сцепления



Перчаточный ящик вполне вместительный



▲► На рабочем месте всё как у дальних родственников



Передняя оптика бесхитростная, но симпатичная





В горах вольно гуляющие стада коров голосуют за преимущественное право передвижения по автодорогам



Аккумуляторный ящик запирается



Отличные наружные зеркала заднего вида обрели полусферу

рейских «носильщиков» с давними японскими кузовными и агрегатными корнями. Почему бы и нет? Для грузовика ведь погоня за модой – не главное.

С РАВНИНЫ НА ВЫСОТЫ

Организаторы подготовили интересный маршрут. По краешку Ставрополя и в Кабардино-Балкарию, в Приэльбрусье. Там будет всё – ровный асфальт федеральной трассы,

городки, сёла, горные серпантины, и всё, что бывает там, где кончается асфальт. В разумных пределах.

Сажусь за руль прямо на парковке аэропорта города Минеральные Воды. Большинство автодорог Северного Кавказа пребывают в отличном состоянии – сказывается благоприятный климат и не слишком высокая интенсивность. По федеральной трассе не менее двух полос в каждом направлении, чёткая разметка, полосы разгона и торможения. Знай себе, поливай вблизи нештрафуемого порога разрешённой скорости, камер в этом крае хватает.

Сворачиваем на дороги районного значения и берём прямой курс к подножию Эльбруса, в посёлок с одноимённым названием. Ровный асфальт, редкие обгоны, спокойный трафик. Дорога на равнине совсем не напрягает, можно сосредоточиться на изучении машины. Что же это, повторение первого или второго поколения «носильщика»? Симбиоз. В кабине для её габаритов достаточно просторно, вот только как и в первом «Портере» левое плечо упирается в дверь. Архитектура панели приборов как в «Бонго», рычаг КП не в «торпедо», а на тумбе справа – «не айс» для условного среднего пассажира, ну пока его (пассажира) нет – превратим центральную часть спинки сиденья, по традиции, в органайзер. Посадка – полностью идентична условным японо-корейским близнецам.

Ходовая часть вальняжная, мы любим крены и раскачки, что на волнах, а боковой ветер не позво-

лит забыть, что за спиной внушительный для такой малютки фургон. Но приличная динамика при отличной шумоизоляции – ни дизельного тарахтения движка, ни трансмиссии, ни шин при закрытых окнах не слышно, позволяют пролететь на одном дыхании пару сотен километров спокойной ровной дороги. В горах скорость падает, вольно гуляющие стада коров голосуют за преимущественное право своего передвижения по автодорогам, чуть в сторону от цивилизации, асфальт заканчивается, но энергоёмкая подвеска играючи справляется и с каменной грунтовкой.

ПРИЧУДЫ ЭРГОНОМИКИ

Рулевая колонка регулируется только по углу наклона, но в принципе, это не доставляет неудобств, если не ставить придирки во главу

угла. Рулевое колесо с подушкой безопасности обтянуто «кожей» и получило кнопки управления мультимедийкой и круиз-контролем. Рулевое управление хоть и довольно острое, но покрутить баранку придётся в прямом смысле слова – около 3,5 оборотов от упора до упора. Посадка в переднем сиденье выносит точку опоры водителя вперёд, но в широченные зеркала-лопухи с дополнительными полусферами отлично виден весь автомобиль. На «Портере» таких не было, помните, иногда сами водители «колхозили», самостоятельно устанавливая зеркала от ГАЗ-3302.

Рычаг шестиступенчатой КП требует к себе внимания, расположен с выносом вперёд, чтобы хоть как-то разместить среднего седока, а его тросовый привод далёк от идеала: первая передача требует сноровки





▲ Моторный отсек, взгляд из кабины

Слева на раме топливный фильтр-сепаратор расположен достаточно низко, может быть уязвим

и привыкания, задний ход от случайного включения блокируется по «опелевски» – подъёмным кольцом. Передаточные числа «размыты»: то мы с рёвом уходим на взлёт, а то чахнем в ожидании тяги и момента. По ощущениям, самый актуальный диапазон оборотов 129-сильного двухлитрового турбодизеля в районе 2000...2700 об/мин. Меньше просто провал, выше, как говорится, рычи – не рычи...

Бездушный трип-компьютер смог сообщить мне только общий и суточный пробег на одометре и средний расход топлива (12,3 л/100 км). Нет ни заборной температуры, ни часов – прошлый век. Тоже самое могу сказать и про управление указателями поворотов. Нет промежуточного положения под-



рулевого рычажка на три проблеска, только фиксированные положения. USB-разъём имеется только в простецкой однодиновой магнитоле. Яркость синей подсветки приборов не регулируется, в ночной загородной дороге её слишком много.

Такое ощущение, что в новую, точнее обновлённую путём омоложения красивую оболочку запахали довольно старый автомобиль. Ну и пусть, с одной стороны, - надёжнее будет. Нам не до гламура, а грузы возить, шашечки

или ехать. Но и здесь нестыковка. Голова «Джака» приболела на южном солнышке: то система стабилизации ошибку выдаст, то круиз-контроль не включается. Ну дела... А в остальном, прекрасная маркиза, нет, не маркиза, а метис всех «Портеров» и им подобных в новом прочтении.

АГРЕГАТНАЯ БАЗА

В движении, как я уже упоминал, грузовичок полной массой 3490 кг при собственных с надстройкой 2510 кг приводит турбодизель, рабочим объёмом 1990 см³ и мощностью 129 «лошадок». Этот

на борту только переднее колесо, размерностью 195/70R15С. Пробыть задние очень прочные специализированные грузоподъёмные шины вероятность мала, к тому их там квартет, это если уж очень сильно кому-то нагрешить...

По проверенным слухам, рама имеет значительный запас прочности, в некотором царстве-некотором государстве таскают подобные малютки по паре тонн на своих закорках, и ничего (между строк: технически допустимая максимальная нагрузка на каждую ось согласно спецификации шасси – 1992 кг, умножаем на количество



Педальный узел с площадкой для отдыха левой ноги

осей, получаем 3984 кг, вычитаем снаряжённую массу шасси 1785 кг, в итоге 2199 кг; с учётом перераспределения нагрузок по осям, пару тонн увезти можно).

Из экзотики. В передней подвеске применены дополнительные продольные торсионы.

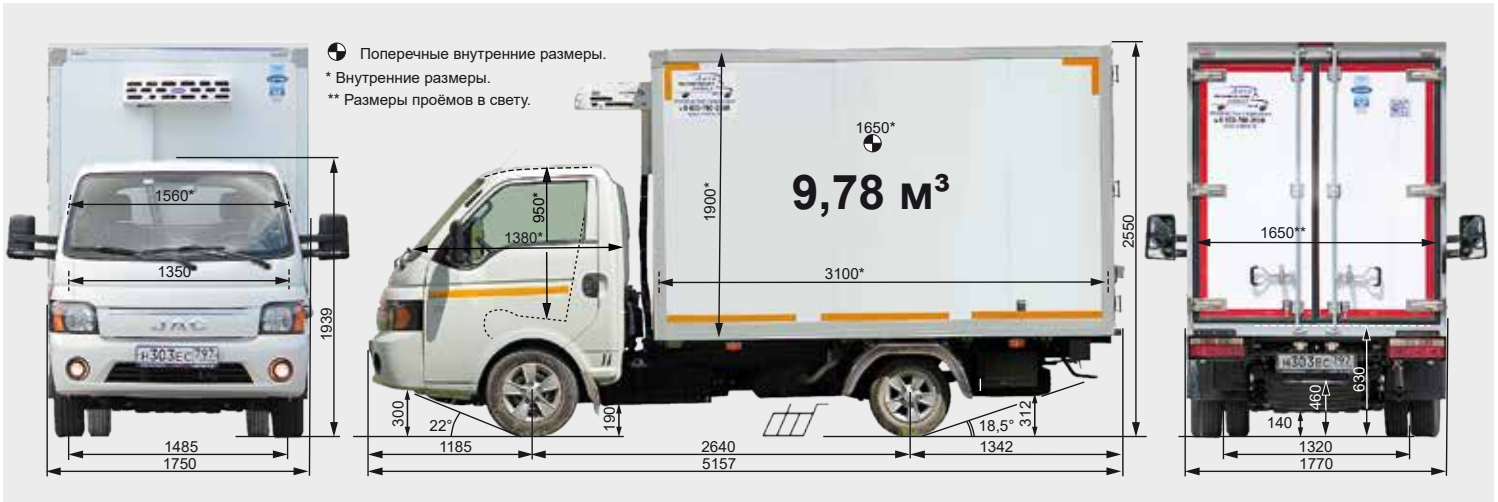
Всё что нужно долить и проверить водителю или снаружи или в относительно удобном доступе.



Трансмиссионная перспектива спереди, обратите внимание на расположение вентилятора системы охлаждения двигателя



Разные шины на осях предполагают иметь на борту две запаски



В ШАГЕ ОТ ИДИЛЛИИ

Этот компактный грузовик может быть с практически любой надстройкой: изотермический или промтоварный фургон, бортовая платформа, платформа с КМУ. Гарантия на автомобиль составляет 3 года или 200000 км пробега в зависимости от того, что наступит раньше. В общем, по итогам теста – нормальная рабочая лошадка, не задиристая, в целом неприхотливая и немного старомодная, зато похожая на недавние, но почившие бестселлеры этого сегмента нашего рынка.

Локализует производство шасси – компания «Сарьяркаавтопром», Казахстан. Ввиду дорогой сертификации и утилизационного сбора на фоне осторожных количественных поставок из Китая розничная цена на шасси JAC N35 колеблется в районе 1,7 млн рублей. Добавьте сюда стоимость надстройки с установкой. Это уже ближе к елабужским «Транзитам», оставив далеко позади нижегородскую и ульяновскую продукцию.

Техническая характеристика автомобиля-рефрижератора на шасси JAC N35

| | |
|---|--|
| Колёсная формула | 4x2 |
| Полная масса, кг (максимально разрешённая/технически допустимая (для отдельных рынков)) | 3490 |
| Снаряжённая масса, кг | 2510 |
| Грузоподъёмность, кг | 980 |
| Двигатель | JAC HFC4DB2-1D |
| рабочий объём, см ³ | 1990 |
| мощность, л.с. | 129,2 при 3600 мин ⁻¹ |
| крутящий момент, Н·м | 285 при 2200...2600 мин ⁻¹ |
| Коробка передач | Механическая |
| Количество ступеней вперед/назад | 6/1 |
| Тормозная система | Гидравлическая, с вакуумным усилителем |
| Шины спереди, сзади | 195/70R15C, 155R13 |

Расширительный бачок системы охлаждения за кабиной справа, питательный бачок главного тормозного цилиндра – опять по традиции в левом торце приборной панели. В кабине, приподняв и зафиксировав пассажирский диван, проверим, при необходимости добавим масло в двигатель, проверим натяжение и состояние приводного ремня, при желании в ненастье даже можно постараться сделать эти процедуры не покидая кабину.

Но запросы на китайскую малютку регулярно поступают в представительство JAC Motors. Выходит, если подтянуть инвестиции и придать маленьким «Джа-

кам» большую массу, что позволит добиться более выгодной цены готового ТС, а не шасси, этот малотоннажник вполне интересен...



Концептуально близкие малотоннажники: Foton Aumark, KIA Bongo и JAC N35