

# JAC N-120.

## Боец в среднем весе



### Способен ли недавно вышедший на российский рынок среднетоннажный JAC N-120 дать бой конкурентам, уже успевшим основательно закрепиться в нашей стране?

Следом за 5,6-тонным JAC N-56 и 7,5-тонным JAC N-75 компания «Джак Моторс» вывела на российский рынок более тяжелый JAC N-120, грузоподъемность которого в варианте шасси составляет 7,7 т. Благодаря полной массе в 11 980 кг он способен курсировать по российским автомагистралям, не подпадая под юрисдикцию системы «Платон». В общих чертах с этим грузовиком мне довелось познакомиться еще год назад во время его официальной презентации. Теперь – более близкое знакомство непосредственно за рулем: способен ли JAC N-120 составить конкуренцию прочно застолбившим свое место на нашем рынке аналогам японского и корейского производства?

По кабине JAC N-120 унифицирован с более легким JAC

N-75. Но внешне они заметно отличаются: у 12-тонника массивнее бампер, крупнее колеса (22,5 против 17,5 дюйма), выше клиренс (218 против 173 мм), на входе добавлена еще одна ступенька, а задняя часть кабины заметно удлинена – там размещен традиционный для китайских среднетоннажников небольшой спальный отсек. Машина разработана совсем недавно – ее поставили на конвейер в конце 2015 года, и это заметно: нельзя не обратить внимания на грамотную эргономику кабины, а также на тщательно проработанный и качественно выполненный интерьер. Дверь распахивается едва ли не на 90 градусов, что вместе с широким дверным проемом обеспечивает удобный вход.

Пассажира сиденья два: спинка того, что по центру кабины, откидывается вперед, превращаясь в небольшой столик. А если откинуть еще и спинку правого пассажирского сиденья, то наличие на первый взгляд вмещающего разве что карлика спального отсека сразу обретает смысл: так в нем все же можно устроиться покемарить, вытянув ноги в сторону пассажирской двери. Конечно, не самая удобная «раскладушка», но дремать на ней все же лучше, чем сидя.

Кресло водителя не поддрессировано, но очень неплохо спрофилировано. Сидеть удобно: благодаря его регулировкам, а также регулировкам рулевой колонки можно должным образом устроиться за рулем. Кстати, на него

вынесено управление радио и круиз-контролем.

Интересно, что JAC N-120 и JAC N-75, несмотря на разницу полной массы в 4,5 т, оснащены одинаковым дизелем – рядным 4-цилиндровым Cummins рабочим объемом 3,8 л. Для более тяжелой модели его мощность увеличили со 156 до 166 л.с. И, тем не менее, не слабоват ли такой мотор для 12-тонника? Ведь у конкурентов больше и литраж, и число «лошадок». В порожнем состоянии JAC N-120 разогнался без труда, но вот что произойдет, когда в его фургоне окажутся несколько тонн груза? Во всяком случае, без активного переключения передаточных ступеней будет не обойтись. Благо коробка передач по усилиям и четкости срабатывания –



**На удобно лежащую в руках баранку вынесено управление радио и круиз-контролем**

крепкий середнячок: у кого-то из прежде опробованных мною конкурентов КПП работает лучше, но у кого-то – хуже! На мой взгляд, было бы целесообразно придумать какой-то предохранитель включения передачи заднего хода, чтобы исключить попадание на нее при движении вперед, когда тянешь рычаг на себя.

Отмечу, что в расчете на движение по скоростным автомагистралям в коробке сделана шестая ступень с передаточным отношением менее единицы – ведь это грузовик для логистических компаний, которому предстоит то и дело курсировать по шоссе из города в область и обратно между региональными складами и торговыми центрами. Другое дело, что быстро ехать на JAC N-120 удовольствия мало: излишне «пустой» руль на скорости свы-

ше 80 км/ч начинает утомлять, требуя постоянного подруливания. Но в кабине тихо, тряска от проезда колдобин не передается ни на сиденья, ни на рулевое колесо, а кондиционер, как бы на улице ни жарило солнце, поддерживает приятную прохладу. Если кондиционера нет, можно вместе с окном водительской двери открыть небольшую форточку в боковой стенке спальника: получается отменный сквознячок. Впрочем, в нашем конкретном случае экономия на кондиционере выглядит скупердяйством: за него просят каких-то 20 тыс. рублей. Разница в стоимости между минимальной и максимальной комплектациями JAC N-120 (последняя помимо кондиционера включает предпусковой подогреватель/обогреватель кабины Webasto немецкого производства, электростеклоподъ-



**Если откинуть вперед спинки пассажирских сидений, получается достаточно просторное спальное место**

емники, центральный замок и монтируемый на крыше спойлер) тоже невелика – всего 54 тыс. рублей. За сам JAC N-120 в варианте шасси с уже установленными в «базе» радио с USB-разъемом, инструментальным ящиком, электрообогревом боковых зеркал, круиз-контролем, моторным тормозом, закрытым аккумуляторным ящиком, задним стабилизатором поперечной устойчивости и шикарным набором фирменного инструмента просят тоже сравнительно недорого – 2 296 000 руб. При этом машина отменно подготовлена для наших условий эксплуатации: здесь есть нижняя защита двигателя и КПП, топливный фильтр с подогревом и сепаратором, москитная сетка и зимние сдвижные жалюзи на радиаторе, дополнительное утепление кабины и ее отопитель повышенной производительности.

сти. Двигатель снабжен свечами накалывания, уплотнители изготовлены из мягкой морозостойчивой резины, патрубки топливной системы термоизолированы, «обратка» сделана подогреваемой, а вся проводка – с двойной изоляцией. Есть даже возможность прогрева на стоянке масляного поддона двигателя и фильтра тонкой очистки топлива от внешней электросети 220 В. При гарантийных обязательствах в 3 года или 150 тыс. км пробега (включая годовую гарантию на форсунки) и при вышеобозначенной цене JAC N-120 – очень интересное предложение! Особенно если учесть, что у корейских и японских конкурентов стоимость аналогичных грузовиков как минимум в полтора раза выше.

**Константин Занурдаев**



**Для повышения прочности рама изготовлена по принципу «лонжерон в лонжероне». Вся проводка – с внешней гофрированной оплеткой**



**Специально для России на прикрывающей моторный отсек части кабины сделали дополнительную термошумоизоляцию**