

Адаптация шасси JAC для России

Александр ТРОХАЧЁВ, фото JAC

Импортируемая в Россию коммерческая техника часто нуждается в адаптации к жестким условиям эксплуатации: плохим дорогам и суровому климату. Но есть примеры, когда грузовики поставляют уже приспособленными к потребностям местных перевозчиков, в том числе по техническому обслуживанию. Одна из таких компаний – ООО «Джак Автомобиль», специализирующаяся на поставках грузовиков JAC. Давайте рассмотрим улучшения, которые были внесены в конструкцию шасси N-серии по замечаниям и пожеланиям транспортных компаний и частных владельцев.

Процесс доработок

О том, как идет «работа над ошибками» в плане совершенствования конструкции китайских грузовиков, могут рассказать многие сотрудники ООО «Джак Автомобиль». Например, генеральный директор компании мистер Юй Ян, директор по развитию Илья Московченко или технический директор компании Андрей Андриевский. Все они – профессионалы высокого уровня, заботящиеся об имидже бренда.

Процесс доработок и улучшения конструкции идет постоянно. Он основан на отзывах и пожеланиях конечных потребителей. При выявлении конструктивного недостатка изменения на производстве вносятся максимально оперативно.

Одним из важных показателей производства для России является снижение на треть сроков поставки автомобилей потребителю. На повестке дня и вывод в ближайшие полгода перспективной модели JAC N35 полной массой 3500 кг уровня Евро-5 в соответствии с жесткими требованиями по сертификации для категории N1 и получения европейских одобрений на данное транспортное средство.

Российское представительство JAC Motors постоянно ведет сбор и анализ информации от эксплуатантов техники, их пожеланий и претензий. На основе этой информации на завод отправляется отчет о недостатках, которые инженеры устраняют в кратчайшие сроки. При этом компания уделяет большое внимание аспектам, напрямую связанным с удобством водителя за рулем. Ряд таких изменений в модельном ряду были сделаны в 2017–2018 гг.

Одним из первых пожеланий потребителей была просьба изменить профиль водительского сидения, а именно: увеличить толщину подушки и нарастить валики боковой поддержки. Эти изменения по всей линейке коммерческой техники, представленной в России, были внесены в течение четырех месяцев с момента получения заводом отчетов.

Следующим стало изменение конструкции воздушного фильтра. В самом начале эксплуатации автомобилей JAC перевозчики столкнулись с проблемой попадания влаги внутрь корпуса воздушного фильтра из-за некачественного прилегания корпуса к крышке. Проблему устранили выпуском нового уплотнения, которое стали устанавливать на конвейере.

Одновременно новое уплотнение начали ставить и на уже эксплуатирующиеся автомобили. Изменения коснулись и расположения фильтрующего элемента, т. к. ранее было неудобно производить замену. Данную проблему устранили путем смены типа корпуса на новый, с боковой загрузкой. Это упростило задачу и по сервисному обслуживанию данного узла.

В соответствии с законодательством РФ были внесены изменения по установке системы «ЭРА-ГЛОНАСС». При этом компания не стала поднимать стоимость техники, несмотря на удорожание при установке системы. Среди внесенных изменений в конструкцию можно отметить увеличенные на 2 см рамки двери, что усилило ее каркас. Модернизация была вызвана появлением вибрации верхней части дверей при скорости свыше 80 км/ч, сильном встречном ветре и установке удлиненных зеркал заднего вида на боковые двери.

Также на всех машинах начали устанавливать новые ручки открывания дверей с прямой оттяжкой на себя. Это было обусловлено тем, что при занятых руках очень сложно было нажимать кнопку и одновременно тянуть на себя дверь.

Ранее на моделях N-серии не был предусмотрен центральный замок с дистанционным управлением с ключа. Сейчас он добавлен в базовую комплектацию всех моделей.

А теперь можно отметить изменения в конструкциях каждой модели JAC отдельно.

Изменения в JAC N56

Одним из главных изменений конструкции JAC N56 стала установка нового двигателя, который отвечает экологическим требованиям Евро-5 и всем современным требованиям топливно-динамических характеристик. В нем конструктивно заложен приличный ресурс по надежности.

СПРАВКА СТВ. «ДЖАК «АВТОМОБИЛЬ»

Компания ООО «Джак Автомобиль» является официальным дистрибьютором грузовых автомобилей JAC на территории России. Торговая марка представлена 34 официальными дилерами. В числе деловых партнеров – ведущие бодибилдеры России: АМЗ, НАЗ, «Чайка-Сервис» и другие.



Старая (слева) и новая кулиса КПП. Вместо 5-ступенчатой коробки теперь применяется 6-ступенчатая.



Приборная панель (справа) стала информативнее. В центре появился дисплей БК.



Новое рулевое колесо дополнено клавишами управления, что позволяет водителю реже отвлекаться.



Топливный бак JAC N56: слева – старый, справа – новый, увеличенного объема.

За счет применения новых технологий расход топлива стал меньше, чем на технике с моторами Евро-4.

На данный момент компания наращивает сток запасных частей для сервисного обслуживания такого типа двигателя и его бесперебойной эксплуатации. Новый мотор обладает большой тяговой динамикой, он стал значительно мощнее и прибавил в крутящем моменте, причем полка момента осталась в широком диапазоне. Это связано также с установкой новой коробки передач. Основным ее отличием стала прибавка шестой передачи. Ранее минусом кабины был слабый обзор в зеркале заднего вида. Теперь же все зеркала заднего вида на боковых дверях будут оснащены дополнительными сферическими секциями, которые исключают наличие мертвых зон обзора. Помимо этого, на все импортируемые из Китая грузовики будут установлены подогревы зеркал как основных, так и сферических секций.

В ходе доработки конструкции было решено установить новую приборную панель с бортовым компьютером. Функционал БК довольно широк и включает в себя такие показатели, как общий и суточный пробег, уровень жидкости AdBlue, средний и мгновенный расход топлива, средняя и мгновенная скорость, запас хода на остатке топлива и др.

На автомобилях 2018 года будет установлен новый блок управления микроклиматом. Основным его отличием является то, что все приводы заслонок регулировок (направление воздуха, рециркуляция и изменение температуры) стали электронными. Это поможет избежать проблем с использованием механического привода заслонок с помощью тросов. Помимо этого, новый блок получил многоступенчатую регулировку скорости вентилятора взамен четырехскоростной. Для удобства водителя на рулевом колесе был установлен блок управления аудиосистемой. Эта доработка напрямую влияет на безопасность вождения, т. к. сидящему за рулем теперь не нужно будет отвлекаться для манипуляций с аудиосистемой.

Важным изменением конструкции N56 стало использование пластикового топливного бака улучшенной формы взамен стального. Это вызвано тем, что из-



Слева – старый топливный бак для JAC N75, справа – новый для моделей N75 и N120.



Старый (слева) и новый воздушный фильтр. Горизонтальное расположение значительно удобнее.



Прежний (слева) и теперешний топливный фильтр-сепаратор.

за неправильной конструкции заливной горловины невозможно было залить топливом полный 100-литровый бак. Теперь эту проблему устранили, и бак вмещает в себя полный объем. Также в новый бак установлен погружной топливный насос.

Изменения в JAC N75

Как и в 56-й модели, изменения в N75 затронули зеркала и топливный бак. Помимо этого, емкость для ДТ на N75 подвергалась коррозии, т. к. не была защищена от попадания грунта и влаги из-под переднего колеса. Конструктивный дефект устранили, а заодно увеличили вместимость резервуара с топливом до 160 л.

Производитель заменил и топливный фильтр-сепаратор на аналог с измененной конструкцией. На старом фильтре отсутствовала подкачная помпа, и в случае завоздушивания топливной системы приходилось заливать в фильтр топливо, а затем с помощью стартера прокачивать систему. Еще одним недостатком старого фильтра было снижение ресурса стартера и емкости аккумуляторов. На новой системе прокачка топливом магистрали от бака до ТНВД осуществляется ручным приводом, без задействования стартера. Подогрев топлива в фильтре и слив воды с нижней части корпуса фильтра сохранились, как и прежде.

В процессе эксплуатации N75 возникли нарекания на неудобство расположения электрической проводки блока управления двигателем, находившейся внутри рамы (за коробкой передач по левой стороне). Проводка находилась в очень неудобном месте, поэтому блок управления двигателем перенесли во внутреннюю часть левого подкрылка двигателя. Это место защищено от внешней среды изоляцией подкабинного пространства, и на него не попадают ни дорожная грязь, ни влага.

Основными изменениями в салоне N75 стало новое рулевое колесо с установленным на него блоком управления аудиосистемой и блоком управления круиз-контролем. Данные опции включены в базовую комплектацию.

Хорошим новшеством N75 стала возможность управления оборотами дви-

гателя с помощью блока круиз-контроля. Теперь отпала необходимость искать техническую возможность повышения оборотов двигателя при работе, т. к. регулировка будет осуществляться с рулевого колеса. Правда, есть один нюанс: данная функция будет активирована только на автомобилях с установленной коробкой отбора мощности.

Сейчас на заводе прорабатывается и возможность замены стальных ресиверов тормозной системы ресиверами, выполненными из алюминия.

В новых поставках шасси 2018 года эта доработка уже присутствовала.

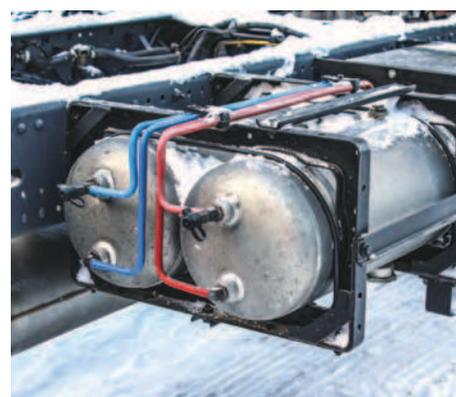
Изменения в JAC N120

Модель N120 изначально конструировали с применением современных технологий и учетом недоработок, выявленных при эксплуатации N56 и N75. Зеркала с дополнительными сферическими зонами уже изначально устанавливались на двери, но перевозчики столкнулись с проблемой вибрации. Более того, стало возникать небольшое отгибание верхней части двери при движении. Это происходило в случае установки надстройки шириной 2,6 м и соответственно удлинения кронштейнов зеркал.

На данный момент помимо усиления дверей завод перепроектировал конструкцию зеркал. Были улучшены кронштейны крепления на дверях, сами зеркала стали значительно легче, а их вынос был увеличен. Это изменение позволило улучшить обзор задней полусферы и исключить необходимость наращивания кронштейнов в случае установки широкой надстройки.

Топливный бак увеличили до 260 л (старый был на 210 л). Он получил более вытянутую конструкцию, которая уменьшает шансы повреждения при движении, поскольку он расположен значительно выше старого. Топливный фильтр заменили идентичным фильтру на 75-й модели. По той же самой причине он имеет подкачную помпу.

Как и у N75, на N120 появилась возможность регулировать обороты холостого хода с помощью блока управления круиз-контролем. По просьбам многих перевозчиков, эксплуатировавших технику



Старые ресиверы были стальными, новые выполнены из алюминия.



Блок управления кондиционером стал удобнее (новый – справа).



Новые зеркала заднего вида с дополнительной нижней секцией эффективнее старых (слева).

на среднемагистральных перевозках, с 2018 года в РФ поставляют кабины с сиденьями на пневмогидравлическом подвесе (это опция).

В ходе эксплуатации N120 был выявлен крупный недостаток установки ресиверов тормозной системы и корпуса осушителя во внутренней части рамы. С одной стороны, здесь они находятся в более сохранном состоянии, а с другой – этот плюс становился огромным минусом при обслуживании тормозной системы. Для того чтобы такие пробле-

мы больше не возникали, тормозные ресиверы и осушитель перебазировали на правую часть рамы (за ящиком с АКБ). Изменился и материал изготовления ресиверов: новые сделаны из алюминия.

Помимо вышеуказанных доработок сейчас ведутся работы по дополнительной теплоизоляции кабины и заводской установке воздушного отопителя кабины. Чуть позже, по окончании проектировки и испытаний, данные опции будут доступны и в России. 