

авто парк

5КОЛЕСО

**ДВИЖИМЫЕ
ПАРОМ**
БРИТАНСКИЙ ВОЯЖ



АВТОПЕРЕВОЗКИ
ГРАНИЦА ПО ЗАПИСИ
ЭКСПЛУАТАЦИЯ
ШИНЫ TRIANGLE TTM-A11
ПРОИЗВОДСТВО
«НТК НОРДОЙЛ»



КРАН ПРИЕХАЛ

JAC N200-N LONG

ТЕСТ DONGFENG
CAPTAIN-T
ОБЗОР
ТРОЛЛЕЙБУСЫ
РОССИИ



ЗЕЛЕНый ПУТЬ
СМОЛЕНСКИЙ ЗАВОД КДМ

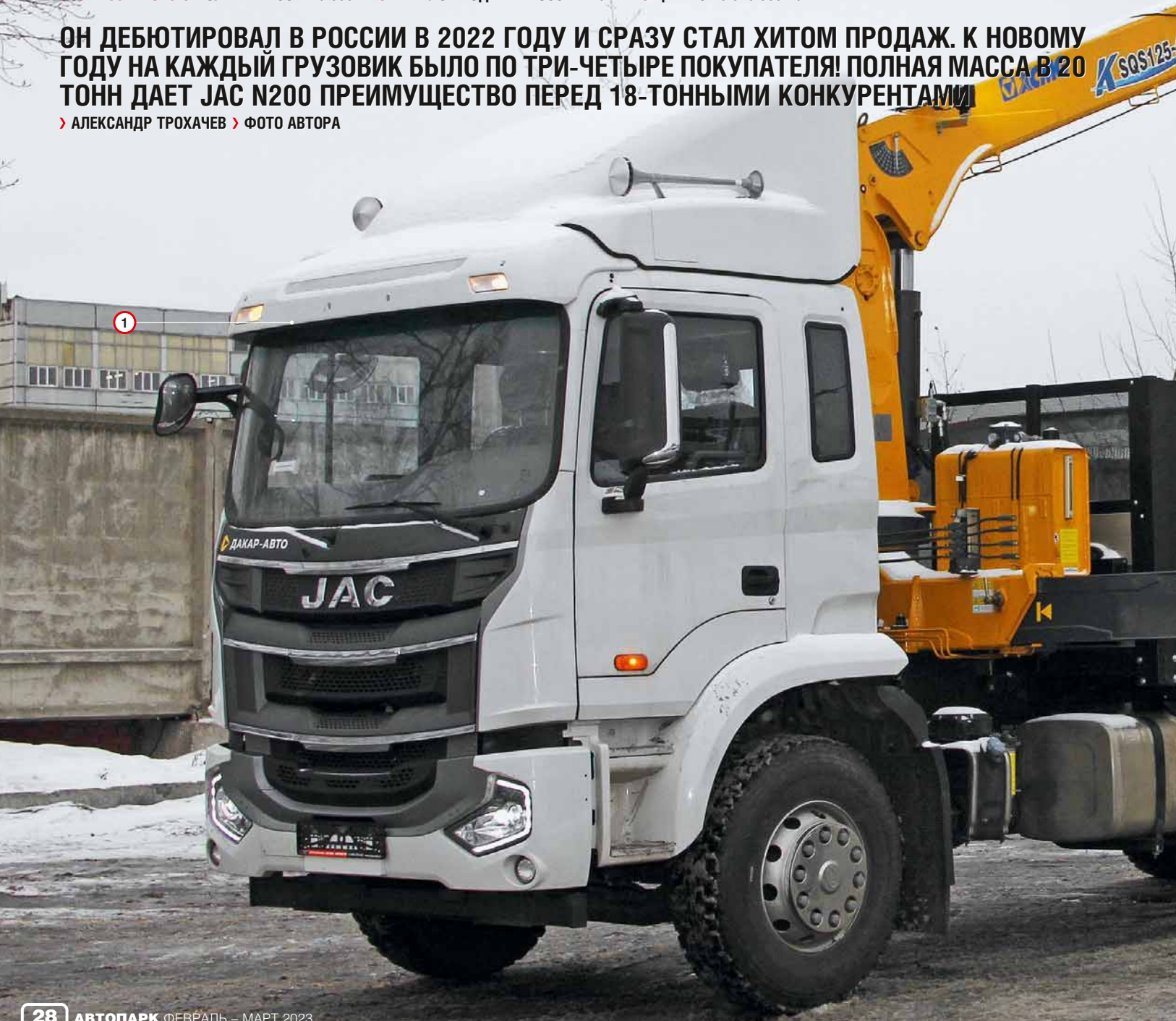


ВОСЕМНАДЦАТЬ ПЛЮС

JAC N200-N LONG > ПОЛНАЯ МАССА: 20 000 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: 2022 Г. > ЦЕНА: ОТ 9 540 000 РУБ.

ОН ДЕБЮТИРОВАЛ В РОССИИ В 2022 ГОДУ И СРАЗУ СТАЛ ХИТОМ ПРОДАЖ. К НОВОМУ ГОДУ НА КАЖДЫЙ ГРУЗОВИК БЫЛО ПО ТРИ-ЧЕТЫРЕ ПОКУПАТЕЛЯ! ПОЛНАЯ МАССА В 20 ТОНН ДАЕТ JAC N200 ПРЕИМУЩЕСТВО ПЕРЕД 18-ТОННЫМИ КОНКУРЕНТАМИ

> АЛЕКСАНДР ТРОХАЧЕВ > ФОТО АВТОРА



ВОСТОЧНЫЙ ВЫСКОЧКА

До появления N200 у «Джака» такого тоннажа не было. Самая большая версия двухосного N120 обладала массой 12 тонн. «Двухсотка» стала следующим шагом, а тяжелая модель N350 представлена в России трехосными самосвалами. На шасси N200 ставят фургоны, рефрижераторы, мусоровозные надстройки, самосвальные кузова, шторные модули и бортовые платформы. Последние особенно востребованы с тросовым краном, и именно такой экземпляр мы взяли на тест.

JAC поставляет шасси, клиент выбирает КМУ, и под него дилер заказывает нужную бортовую платформу. У импортера есть свой сток, но там далеко не все востребованные модификации, поэтому в большинстве случаев приходится заказывать машину под пожела-

1. Спальная кабина в белом цвете с низкой крышей безальтернативная.
2. При работе в задней полусфере на коротком вылете стрелы достаточно двух опор.
3. Алюминиевый кузов изготовлен «Новым заводом» ГК «Луидор».





ния конкретного перевозчика. Срок поставки шасси (если техники нет в России) — два месяца. Для застройки автомобиля дилер берет 14 рабочих дней. Партнерами в производстве и монтаже различных кузовов выступают АМЗ, «Спецмобиль», «Смартэко», «Новый завод», «Чайка-Сервис», «Центр-ТТМ».

Часто клиенты выбирают классические варианты, но иногда запрашивают эксклюзив. Машина должна быть габаритной длиной не больше 12 м, и особо растянутые борта не поставишь. Например, про 8-метровый кузов можно забыть: он просто не впишется в габариты. Вообще на грузовиках такого класса клиенты чаще заказывают бортовые платформы длиной от 7 до 7,5 м. Нужно отдавать себе отчет в том, что часть полезной длины «съедает» крановая установка. Кроме того, нужно следить за распределением нагрузок по осям.

В России модель N200 появилась как нельзя вовремя, причем зашла она в виде шасси с разным межосевым расстоянием. Ее поставляют с короткой (4200 мм), средней

(5300 мм) и длинной (6300 мм) колесной базой под разные надстройки. Существует также версия с удлиненным задним свесом; приобретают такую технику те, кому нужно решение «два в одном»: и грузовик, и кран. Так, в самом начале 2023 года как горячие пирожки разошлись бортовые версии с 8- и 12-тонными крановыми установками.

Секрет популярности китайского тяжелого грузовика кроется в уходе с рынка РФ европейских брендов и в отсутствии прямых конкурентов среди отечественных марок. Да, в России хващат техники для перевозки строительных материалов, грунта, руды, отходов производства и прочих грузов. Только в ряде случаев грузовики обладают меньшей грузоподъемностью или большим числом осей и полным приводом, тогда как основному пулу заказчиков нужна более универсальная техника для городских агломераций и регионального применения. В этом смысле JAC N200 — своего рода золотая середина. «Китаец» привлечен своей ценой, обеспечен-

1. Руль регулируется по вылету и углу наклона.
2. Пятитонный вариант крана на длиннобазном шасси — один из самых востребованных. Экстерьер «китайца» вызывает ассоциации с дизайном скандинавских грузовиков.





НАДЕЖНО. Задние фонари снабжены металлической защитой.



СПОРНО. Горловина бачка омывателя расположена высоко.

3. Сиденье водителя с выдвигаемым подголовником поддрессоровано.
4. Окно в тыльной стенке кабины позволяет контролировать перевозимый груз.

ностью сервисом, доступностью запчастей и универсальностью применения.

Факт остается фактом: JAC N200 вышел на рынок РФ вовремя, в соответствии с принципом «дорога ложка к обеду». Привлекательность модели еще и в том, что ее выпуск давно освоен в Китае, а значит, перевозчик не столкнется с детскими болезнями машин первых серий. К тому же российский дебютант обеспечен сервисной поддержкой на фирменных СТО JAC в Москве и Санкт-Петербурге. Будь то частный предприниматель или компания, никаких сложностей с сервисным обслуживанием JAC N200 возникнуть не должно. Взять то же моторное масло, рекомендованное производителем. Фактически оно продается не только на каждом грузовом сервисе, но и на любой заправочной станции. Первое ТО выполняется на пробеге 5000 км, затем с интервалом 20 000 км. Можно проводить ТО самостоятельно, но только с оригинальными запчастями — гарантия при этом сохраняется.

ВОСТРЕБОВАН!

Кабина с одним нижним спальным местом — базальтернативный вариант. Все грузовики JAC тя-

желого класса идут со спальными кабинами (в отличие от КАМАЗов с узкими дневными или спальными «скворечниками»). Такая же история у остальных азиатских производителей, включая ушедшие с рынка РФ японские Hino и Isuzu. В принципе, такое решение востребовано. Даже если во время рабочей смены водителю некогда предаваться сну, на спальной полке и под ней можно разместить сменную одежду, вещи, провиант. Кстати, иногда клиенты заказывают машину с такой кабиной на короткой колесной базе, а потом ее удлиняют. Наличие смотрового окна в тыльной стенке, с одной стороны, благо: можно наблюдать за грузом в кузове и оценивать обстановку в задней полушфере. С другой стороны, в зимнюю стужу от окна холодит, и ночевать в такой обстановке не совсем уютно.

Вход в кабину удобен. Дверь открывается на большой угол, а рифленные алюминиевые подножки не накапливают грязь и снег. Устроиться на рабочем месте водителя можно буквально за несколько секунд. Руль регулируется по углу наклона и вылету, благодаря чему можно опытным путем определить оптимальные для себя установки. Рулевой механизм типа «винт — шариковая гайка — рейка» снабжен гидроусилителем.

лем, что облегчает маневрирование на небольших скоростях. Правда, угол поворота колес не так велик, как, например, у «немцев». В совокупности с длинной колесной базой и внушительным задним свесом это накладывает отпечаток на поведение водителя и заставляет быть настороже при маневрировании на парковке, во дворах, на складах и в других местах с ограниченным пространством.

Водительское кресло не такое удобное, как на магистральных тягачах, но и не столь бюджетное, как на ряде грузовиков азиатского производства. Оно поддресоренное, с подлокотником, регулируемым по высоте подголовником и ремнем безопасности. Пассажирское сиденье не поддресорено, а в соответствии с законами жанра жестко закреплено. В базовом оснащении круиз-контроль, кондиционер, электрические стеклоподъемники. Настоящее благо — обогреваемые зеркала заднего вида. Такие не затуманиваются и не искажают картинку в дождь или при таянии снега. От яркого солнца глаза уберегут солнцезащитные козырьки. Их традиционно два: для водителя и пассажира. Приборная панель, конечно, не хай-тек, зато с быстро считываемыми показаниями. Практичен блок клавиш управления под правой рукой, как и рычаг переключения передач: он хотя и не очень эстетичен, зато приспособлен для обращения вслепую.

Имеющийся прикуриватель можно использовать для подключения навигатора, мини-холодильника, кофеварки, электрочайника, зарядки гаджетов и прочих задач. Во время вечерней или ночной стоянки можно включить дополнительный светильник, планшет, мини-телевизор. Кстати, информационную среду и настройки готов поддерживать установленный на заводе радиоприемник с USB-слотом, антенной и встроенными динамиками.

Автомобиль
предоставлен
компанией
«Дакар-Авто».



1. На рифленых алюминиевых ступенях не скапливаются грязь и наледь.

Забота о водителе просматривается даже в таких мелочах, как секторальная организация внутреннего пространства. Над головами водителя и пассажира предусмотрительно встроены закрытые полки, на которых можно хранить документы, карты, перчатки, ветошь и любую другую полезную в работе мелочь. Обивка сидений, дверные карты и материал передней панели легко моются, что в условиях пандемии можно считать дополнительным плюсом.

СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ РОССИИ

Импортируемый из КНР грузовик адаптирован для россий-





2

2. JAC N200 поставляют с колесами посадочным диаметром 22,5 дюйма на китайских шинах Triangle или Giti.
3. Задняя рессорная подвеска со стабилизатором поперечной устойчивости.
4. JAC N200 оснащается 6-цилиндровым 6,7-литровым турбодизелем Cummins ISD 285.50.
5. Межсервисный интервал на JAC N200 составляет 20 000 км.



3



4



5

JAC N200-N LONG

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	5865
Полная масса, кг	19 980
Габариты (длина/ширина/высота), мм	9550/2522/3048
Колесная база, мм	5300
Объем топливного бака, л	400
Двигатель:	
модель	Cummins ISD 285.50
тип	рядный, 6-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, л	6,7
мощность, л. с. при мин ⁻¹	271 при 2500
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	1006 при 1200–1800
Коробка передач	механическая, 8-ступ.
Подвеска	зависимая, рессорная
Тормоза	барabanные
Размер шин	315/80R22,5
ЦЕНА	
Базовая, руб.	9 540 000
СЕРВИС	
Заводская гарантия	36 мес. или 200 000 км
Межсервисный пробег	20 000 км
КОНКУРЕНТЫ	
Hino 500, Hyundai HD170, Isuzu FVR34	



Увеличенная грузоподъемность, хорошая динамика, достойное оснащение.



Слабая шумоизоляция, увеличенный радиус разворота, массивный рычаг КП.

ских условий эксплуатации, и это не просто рекламная фраза. JAC N200 получил дополнительное утепление кабины, укомплектован отопителем повышенной производительности, топливным фильтром с подогревом и влагоотделителем. На заводе устанавливают морозостойчивые резиновые детали, закрытый аккумуляторный ящик, стальную защиту нижней части двигателя и КП. Беспценное дополнение — нагревательные элементы картера и водомасляного теплообменника мотора, работающие от сети напряжением 220 В. При сильных морозах загустевшее масло можно подогреть, что существенно облегчит холодный пуск двигателя без посторонней помощи. Завод ставит на JAC N200 подогреватель Webasto, альтернативой которому для лучшего обогрева кабины может стать воздушный отопитель.

В базовую комплектацию входят запасное колесо, буксировочный крюк и набор инструментов. В качестве дополнительного оборудования можно заказать цифровой тахограф, коробку отбора мощности и спойлер на крышу.

Если позволяет место на раме, 400-литровый топливный бак можно заменить более вместительным. Иногда клиенты ставят дополнительный бак и насос перекачки. В этом случае никакого вмешательства в систему питания с заменой топливопровода не требуется.

САМ ГРУЖУ, САМ ВОЖУ

Тестовый образец JAC N200 оборудован крановой установкой XCMG SQS125-4. Грузовысотные характеристики

5-тонного крана таковы, что задние опоры можно не использовать. При работе с более тяжелыми грузами такой номер уже не пройдет: выдвигание задних опор обязательно.

Максимальная грузоподъемность в 5000 кг на тестовом грузовике обеспечивается буквально около бортов, на удалении в горизонте 2,5 м. На коротком вылете в 3,91 м она уменьшается до 2800 кг, а на расстоянии в 6,31 м — до 1500 кг. Дополнительно можно заказать стальные цепи, стропы и установить другие опции.

Заводской комплектацией наличие тягово-цепного устройства не предусмотрено. Для работы с прицепом нужно установить фаркоп и внести об этом запись в ПТС. Причем автовладелец должен сделать это самостоятельно, дилер такие услуги не оказывает. Зато через дилера JAC можно отключить систему нейтрализации SCR, исключив тем самым потребление жидкости AdBlue, и это отнюдь не партизанщина!

В движении порожний грузовик жестковат — сказывается рессорная подвеска. К тому же форма сидений рассчитана на короткие поездки из парка до объекта и обратно, и некоторые перевозчики наверняка захотят что-то более комфортное. Шумоизоляция кабины могла бы быть и лучше. С другой стороны, это не магистральный тягач, в котором водитель проводит сутки напролет. В сухом остатке JAC N200 — добротный рабочий, на который можно и нужно делать ставку. Тем более что прямых иностранных конкурентов у него в настоящий момент нет, а отечественные — совсем другая история.