

# КОММЕРЦИИ СОВЕТНИК

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

НА РЫНКЕ ЛЕГКОГО КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ПОПОЛНЕНИЕ. КОМПАНИЯ JAC MOTORS СТАЛА ПОСТАВЛЯТЬ В СТРАНУ ГРУЗОВИЧОК ПОЛНОЙ МАССОЙ 3,5 ТОННЫ. ПОМИМО БЕСКАПОТНОЙ КОМПОНОВКИ, В ЕГО АКТИВЕ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ В 1 ТОННУ, ДИЗЕЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ И БОГАТАЯ БАЗОВАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ. А ГЛАВНОЕ, ДЛЯ ЕГО ЭКСПЛУАТАЦИИ В ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВАХ НУЖНА КАТЕГОРИЯ В  МАКСИМ ПРИХОДЬКО  ФОТО АВТОРА

ОТЕЧЕСТВЕННОМУ РЫНКУ ЛЕГКИХ развозных грузовиков и фургонов грех жаловаться на недостаток моделей в сегменте LCV. Только свои, российские автозаводы совсем недавно показали две новых модели: УАЗ «Полторка»

и «Газель NN». Наш сегодняшний герой, JAC N35, тоже вошел в премьерную тройку игроков, хотя впервые машину показали на отраслевой выставке еще в 2019 году. Несколько затянувшийся путь к «прилавку» и сертификационным процедурам можно списать на некта-

ти нагрянувшую пандемию, которая усложнила вопросы коммуникации трех стран: России, Китая и Казахстана. Последняя мною упомянута в связи с тем, что там размещен сборочный завод, на котором производят грузовик JAC для нашего рынка. В России компания «Джак Автомобиль» будет поставлять две версии модели: N25 и N35. У модели N25 полная масса составляет 2495 кг, у N35 — 3490 кг. Учитывая нынешние правила въезда коммерческого транспорта в столицу (пропуск нужен на автомобили массой от 3,5 т) и действующий в Москве грузовой каркас, который ограничен на отметке 2500 кг, обе модели





- 1** Доступ к двигателю осуществляется из кабины, достаточно зафиксировать пассажирское сиденье.
- 2** Топливный фильтр спрятан в стальной стакан.
- 3** Мультируль, кондиционер, электростеклоподъемники и электрорезкала, магнитола и рояльный черный лак.
- 4** Два запасных колеса закреплены в заднем свесе.
- 5** Установлены шины разной размерности. На задней оси сдвоенные, 13-дюймовые.

станут настоящей палочкой-выручалочкой для многих коммерсантов.

Новинка, JAC N35, стоимость которой начинается с 1 890 000 рублей, сделана как настоящий, «взрослый» грузовик. Рама лестничного типа; производитель говорит, что она усиленная. В это верю, так как толщина лонжеронов составляет 4 мм. Монтажная длина рамы под надстройку составляет 3200 мм и шириной 1800 мм здесь встает как родной. Раз упомянул раму, отмечу, что компания предлагает JAC N35 как в виде бортового грузовика или фургона-рефрижератора, так и в виде шасси. Этот факт российские надстроечные компании наверняка оценят по достоинству.

Передняя подвеска двухрычажная, торсионная, задняя — рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости. По азиатской моде, в первую очередь

японской, на грузовик установлены шины разной размерности: на передних колесах диаметром 15 дюймов, на задней оси 13-дюймовые, вдобавок они со сдвоенной ошиновкой, чтобы понизить погрузочную высоту и не проиграть в грузоподъемности. Такой вариант предусматривает наличие на борту машины сразу двух запасных колес, они закреплены в заднем свесе.

Дизельный двигатель здесь тот же, что устанавливается на коммерческие пикапы JAC T6, своего рода унификация. Отмечу, что мотор оснащен предпусковым подогревателем в базе. Приты двухлитрового надувного агрегата мощностью 136 л. с. с крутящим моментом в 286 Нм за глаза хватает развозной машине. Во многом это заслуга 6-ступенчатой механической коробки передач. Автомат такому грузовику не по рангу, хотя о нем гуровать не стоит. Даже в базовой комплектации есть круиз-контроль. Удивил один нюанс: топливный фильтр, который расположен по левому борту машины, сразу за кабиной, спрятан в стальной стакан. Думается, это избыточная мера, опять же неудобно будет фильтр менять.

Доступ к двигателю осуществляется из кабины, достаточно поднять и зафиксировать двухместное пассажирское сиденье. Подобное решение давно стало нормой у легких бескапотных грузовиков, чья родина Дальний Восток.

Кабина внешне получилась даже самобытной. Во всяком случае, она не выглядит 100% копией японских и корейских коммерческих машин. Единственное «но»: у одноклассников за спинкой сидений несколько больше места, что сказывается на величине хода салазок водительского сиденья. Но здесь руль регулируется в двух плоскостях, и комфортно устроиться можно человеку почти любого роста и комплекции. Отмечу лишь плоские по форме сиденье и спинку. В дальней дороге это раздражает, но это утилитарный развозной грузовик, межгород не его стихия. Зато есть обогрев сидений, кондиционер, электростеклоподъемники и электрорезкала, магнитола с 4 динамиками и USB-

выходом, а также рояльный черный лак в отделке приборной панели грузовика — где еще встретишь такое! Вдобавок, все это великолепие можно закрыть на расстоянии: дистанционное управление центральным замком здесь по умолчанию.

На тест длиной от Москвы до Ростова-на-Дону компания предоставила машину в версии изотермического фургона с холодильной установкой Carrier производства «Автомеханического завода», что в Нижнем Новгороде. Надстройка выполнена по классической схеме, из сэндвич-панелей. Задние распашные двери снабжены дежурными фиксаторами, пол выполнен из влагостойкой фанеры. Для тех, кто делает первые шаги в перевозке скоропортящихся грузов, есть наклейка, наглядно показывающая, как надо размещать груз в отсеке, чтобы он равномерно охлаждался.

Я не случайно упомянул дистанцию пройденного пути: машина не была оборудована аэродинамическим колпаком на крыше, а большая часть маршрута пришлось на платную трассу. Однако средний расход не превысил 11,1 литра на 100 км. Поездка за рулем грузовичка оставила благоприятное впечатление от машины. Из минусов — крайне нечеткое включение первой передачи, отчего больше старался трогаться со второй, благо мотор позволял. Втайне я надеялся, что за время путешествия первая проработается, но этого так и не произошло. Посоветую ли я эту машину для бизнеса? В Российской империи почетное звание «коммерции советник» было установлено для купечества; с позиции сегодняшнего дня это, считай, те же нынешние «ипешники» и ПБОЮЛ. Если завод исправит хвост в коробке, то лучше машины, чтобы работать на себя, наверное, не подобрать. □

## JAC N35

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса	1697 кг
Полная масса	3490 кг
Колесная база	2640 мм
Объем топливного бака	80 л
Двигатель	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5, 1990 см <sup>3</sup> , 136 л. с., 285 Нм при 2200-2600 мин <sup>-1</sup>
Коробка передач	6МКП
Подвеска (передняя/задняя)	независимая, торсионная/зависимая, рессорная
Тормоза (передние/задние)	дисковые / барабанные, с ABS
Размерность шин (передние/задние)	95/70R15C / 155/R13C
Конкуренты	УАЗ «Профи Полуторка», «Газель-Next», Ford Transit