

2026
ГОД ЕДИНСТВА
НАРОДОВ
РОССИИ



Издательский Дом
ПАНОРАМА
НАУКА И ПРАКТИКА
www.panor.ru +7 (495) 830-0111

ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ «ДАКАР»: «МЫ ЗНАЕМ ВСЕ ПРО JAC N120»



Автопарк нижегородской транспортной компании «Дакар» состоит из 15 китайских грузовиков. 12 из них — среднетоннажники JAC N120, часть из которых используется уже более четырех лет. Директор компании Юрий Макаров поделился опытом эксплуатации машин, а также рассказал об особенностях их приобретения и обслуживания.

Компания «Дакар» была создана в 2021 году в Нижнем Новгороде. Направления деятельности — междугородные грузоперевозки и экспедирование. Компания работает с практически любыми видами грузов за исключением продуктов питания: стройматериалами, автозапчастями, изделиями из металла и другими. Сначала возили ГАЗелями по всей России, потом решили перейти на среднетоннажные грузовики и сконцентрировались в основном на 250-километровом маршруте Нижний Новгород — Москва: короткие расстояния позволяют устанавливать высокие ставки, снижая транспортные издержки. Сегодня автопарк «Дакара» насчитывает 12 автомобилей JAC N120 и три грузовика Dongfeng. В штате компании 14 водителей, 4 логиста и механик.

О масштабировании бизнеса и перевозке грузов в больших объемах в «Дакаре» задумались в 2022 году. Тогда же стали искать замену семи имеющимся ГАЗелям.

«Менеджер по лизингу познакомил с дилером JAC в Нижнем Новгороде. Нам

предложили среднетоннажную машину, рассказали про плюсы и минусы, особенно про хорошую грузоподъемность шасси — до 8030 кг», — рассказал Юрий Макаров. Так в компании появился первый JAC N120 с бортовой платформой и полной растентовкой. А к концу 2025 года было приобретено еще 11 таких грузовиков.

«Доплатоновский» тяжеловоз

Главной причиной выбора JAC N120 стало то, что при значительной грузоподъемности он позволяет передвигаться по федеральным автодорогам без уплаты сборов в рамках действия системы «Платон»: полная масса грузовика составляет 11 980 кг.

Важным моментом стало оснащение машины 6-ступенчатой механической коробкой передач без делителя. Это обеспечивает простоту управления и минимум ошибок при переключении, а в итоге снижает вероятность поломок. «У Dongfeng, например, более сложная КПП с делителем, многие водители ее побаиваются, — рас-



сказал Юрий Макаров. — Опять же, в JAC есть спальник, хоть и небольшой. В его необходимости я убедился на собственном опыте: 2024-й был очень сложным в плане привлечения водителей, и приходилось самому почти каждую неделю отправляться в рейс. Плюс, в машинах после рестайлинга уже встроен автономный отопитель. Пока его не было, ставили сами, а теперь вот не нужно».

JAC N120 оказался настолько оптимальным по набору важных для «Дакара» характеристик, что рассматривать другие машины в компании не стали. Купили один грузовик и в следующие два месяца — еще два. «Мне предлагали машины Foton. Они, может быть, более комфортные для водителя, там уже мониторы какие-то стоят. Но, например, можно использовать только оригинальные масляные фильтры, и заменителей нет. Также знаем, что есть сложности с подвеской. А у JAC простая передняя подвеска, да еще задний редуктор с очень большим ресурсом, как мне кажется, он даже больше, чем этой машине нужно, — поделился владелец «Дакара». — Да, кто-то привык ездить на грузовиках «с носом», когда впереди есть какой-то запас, но таких мало».



Просто и прозрачно

Все машины покупали в лизинг. Плюсом стала субсидия в 300 тыс. руб. на каждый грузовик от «Джак Автомобиль». Не последнюю роль сыграло удобное оформление сделки. «Все происходило быстро и прозрачно, субсидию зачили как часть первоначального взноса, и машину мы получили без проволочек, — вспоминает Юрий Макаров. — Нам есть с чем сравнивать: уже сталкивались с бюрократией, затягиванием сроков, и это очень мешает нормально работать. А тут четкий, комфортный процесс и со стороны дистрибьютора, и со стороны лизинговых компаний — у нас это были «Альфа-мобиль», «Газпром», ВТБ, «Каркаде». Мы переводим деньги им, они уже переводят в дилерский центр, и через день-два забираем машину».

Проверка дорогой и временем

Еще перед покупкой первого JAC N120 руководитель «Дакара» попросил у знакомого поехать на грузовике с пробегом: «Я протестировал машину. Механик рассказал, что на тот момент она прошла тысячу километров. И вообще не ломалась. У нас, конечно, ломается. Но многое зависит от того, как эксплуатировать: если как написано в документах — будет дольше ходить и не требовать ремонта».

Юрий Макаров рассказал, что грузовик N120 подходит для интенсивной эксплуатации и вполне выдерживает нагрузки в сложных дорожных условиях и холодном климате: «В первый год после покупки мы ездили на далекий Север. Солярка замерзала, конечно, а все остальное работало».

Усиленная рама и подвеска с множеством рессор делают автомобиль устойчивым для перевозки тяжелых грузов, придают управляемость и проходимость, хотя могут снижать уровень комфорта. «Эти машины не любят скорости, нельзя на них гонять, 80 км/ч грузовик едет. Как водитель скажу, что JAC идет жестко, — считает руководитель «Дакара». — Но если учитывать, сколько он везет, меня все устраивает. За счет большого количества рессор идет как трамвай — прямо и не выезжая из полосы в полосу, как некоторые автомобили. У нас с водителями нет к этому вопросов».

Все грузовики JAC в компании — доработанные: рама удлиняется, за счет чего увеличивается объем кузова и появляется возможность перевозить габаритные грузы. В Нижнем Новгороде есть много организаций, которые производят такую доработку машин.

«Но характеристики машины при этом немного ухудшаются, — говорит Юрий Макаров. — Например, возникают проблемы с проводкой: когда машину удлиняют, на заднюю часть ставят свою проводку. Зная это, мы стараемся менять ее,

не дожидаясь проблем. Правда, за это время поменяли только на 2–3 машинах, а остальные пока ходят. Если вовремя обращаться к электрику, проблем не будет».

«Машины должны ехать»

Грузовики JAC отличаются ремонтнопригодностью. Комплектующие «Дакар» приобретает у официальных дилеров. «Запчасти на N120, наверное, не дороже, чем на ГАЗель. Проблем с ними нет. Если я знаю, что какая-то запчасть пригодится завтра, заказываю из Москвы. Если в моменте что-то нужно заменить — найду то, что мне нужно, в Нижнем Новгороде, и мы за сутки поставим транспорт на колеса. Не обсуждается — машины должны ехать», — рассуждает Юрий Макаров.

Первые три грузовика компания обслуживала у дилеров до 100 тыс. км, а потом решили справляться собственными силами: у дилеров бывает дороговато и долго. «У нас свой гараж, масло покупаем дорогое. Механик делает все по регламенту — и машина ходит. Шкворни, например, служат даже дольше, чем после обслуживания по гарантии. После ремонта у дилера отходили 130 тыс. км, а у нас — 200–250, — рассказал директор «Дакара». — Сейчас за рамками гарантийного ремонта работаем с одним сервисом, который ремонтирует что-то нам по потребности, все четко и хорошо, проблем никаких с ними нет».

Намерены двигаться вперед

Последние годы были сложными для перевозчиков, но руководитель «Дакара» намерен развивать бизнес.

«В январе мы купили еще один JAC N120. Наш бизнес построен на этих грузовиках, и мы знаем про них все, — размышляет Юрий Макаров. — Понимаем, как и сколько грузить, сколько по итогу будет стоить каждый километр. С этими машинами можно строить гибкие планы при сегодняшних невысоких ставках и избегать штрафов. А значит — зарабатывать».