



ДВА МОЛОДЦА, ОДИНАКОВЫХ С ЛИЦА

На выставке COMvex'2025 компания «Джак Автомобиль», эксклюзивный дистрибьютор всей модельной линейки коммерческого и легкового транспорта JAC Motors в РФ, в числе прочего продемонстрировала обновленную серию JAC N200 с кабиной с современным интерьером а-ля флагманский тягач K7. Речь в данном случае о шасси Extra Long с колесной базой 7150 мм. Это позволило разместить на нем фургон вместимостью 56 м³. С учетом грузоподъемности порядка 10 000 кг – неплохое решение для транспортировки объёмных легковесных грузов.

Мы познакомились с новинкой в дилерском центре «Джак Автомобиль» в Подмосковье, а заодно и с новым шасси N200 с АМКП и дисковыми передними тормозами.

Александр СОЛНЦЕВ/Фото автора и ООО «Джак Автомобиль»



Начнем с того, что семейство JAC N200 (полная масса 19 980 кг) присутствует на российском рынке с января 2022 года. Такой тяжелой машины в линейке развозных грузовиков JAC ранее не было (тягач K7 и самосвал N350 оставляем по понятным причинам за скобками): полная масса среднетоннажных JAC'ов ограничивалась 11 980 кг у модели N120. К слову, весьма популярной в РФ – если верить статистике,

по объёму продаж в 12-тонном сегменте она занимает лидирующую позицию среди всех представленных в России брендов. Отчасти появление у нас N200 можно объяснить стремлением ООО «Джак Автомобиль» предложить рынку более доступную по цене для ритейлеров альтернативу тандемным «сцепкам» с колесной формулой 4x2. Другое дело, что отсутствие ТСУ в заводской комплектации значительно усложняло эту задачу.



JAC N200 в версии Extra Long с колесной базой 7150 мм, что позволило разместить на шасси фургон вместимостью 56 м³

НЕКОТОРЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ШАССИ
JAC N200 EXTRA LONG (по данным производителя)

Габаритные размеры (ДхШхВ), мм	11 930×2532×3130
Колесная база, мм	7150
Снаряженная масса, кг	6515
Грузоподъемность шасси, кг	13 465
Макс. допустимая нагрузка на переднюю ось, кг	7250
Макс. допустимая нагрузка на заднюю ось, кг	13 800
Полная масса, кг	19 980
Двигатель	Dongfeng Cummins, ISD285 50
Рабочий объем, куб. см	6700
Максимальная мощность двигателя, л.с. при об/мин	271/2500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	1006 Нм/1200-1800
Экологический класс	5
Трансмиссия	Механическая
Коробка передач (марка)	Fast Gear
Число передач	8
Тормозная система	пневматическая
Ёмкость топливного бака, л	400
Шины	315/80R22.5 295/80R22.5
Радиус разворота, м	11,5
Макс. скорость, км/ч	110



◆ Изготовитель изотермического фургона «Премиум» с подъемным гидробортом – компания SibEuroVan из Новосибирска. Внутренние размеры – 9298х2466х2410 мм. В конструкции использованы влагостойкая фанера и стеклопластик. Утеплитель – экструдированный полистирол. Надрамник из Z-профиля покрыт цинком методом горячего оцинкования

◆ Особенности шасси JAC N200 – передние дисковые тормоза и автоматизированная коробка передач

Тем не менее в России модель N200 появилась как нельзя вовремя в свете последовавшего после февраля 2022-го массового исхода с рынка европейских компаний. Более того, общее падение рынка тяжелых грузовиков, особенно в сегменте магистральных седельных тягачей, в известном смысле тоже сыграло на руку герою нашего повествования. По словам Павла Ячникова, заместителя генерального директора ООО «Джак Автомобиль» по направлению коммерческого транспорта, многие перевозчики сократили объемы и отказываются от приобретения тягача в сцепке с полуприцепом, потому что можно купить застроенную под фургон 20-тонную машину, которая обойдется дешевле.

А именно изотермические/рефрижераторные фургоны и штормо-бортовые версии составляют порядка 70% от общего объема продаж грузовиков N200. Остальные 30% делит между собой спецтехника – мусоровозы, машины с КМУ, наливная техника, в том числе бензовозы.

◆ Версия JAC N200 с колесной формулой 6х2. Подъемный задний «ленивец» – творение новосибирского ООО «АВМАТЕХ»



◆ Ящик с ПЖД приторочен к раме, а сухой фен – к нижней части кабины. Ящик, где разместили предпусковой подогреватель, равно как и инструментальный ящик, увы, железные, без грунтовки, стало быть, подверженные коррозии

Ресиверы и топливный бак объемом 400 л из алюминия. Над ресиверами ящик с АКБ (2х180 Ач). По соседству с топливным баком бачок с AdBlue – нормы Евро-5 достигаются с помощью технологии SCR



Изначально семейство было представлено в виде шасси с разным межосевым расстоянием: короткой (4200 мм), средней (5300 мм) и длинной (6300 мм) колесной базой и рессорной подвеской по кругу. Последнее обстоятельство не пришлось по душе российским перевозчикам, критиковавшим N200 за излишнюю жесткость подвески. В Поднебесной волну критики приняли во внимание, и сейчас машины приходят исключительно с задней пневмоподвеской.

Тем удивительнее было видеть выставочный фургон на шасси Extra Long с задней рессорной подвеской. Другое дело, что в ходе тестовой поездки, по моему субъективному мнению, застроенный фургон по плавности хода ничуть не уступал «голому» шасси на «пневме». Забегая вперед, скажу, что по ощущениям на педали тормоза, довольно тугой, и замедлению шасси с передними «дисками» не показали сколь-либо заметного преимущества перед «барабанами».

Первоначальные опасения, что на тех же мусоровозах, например, элементы задней пневмоподвески на заваленных мусором полигонах будут быстро выходить из строя, не оправдались.



Топливный фильтр с подогревом и влагоотделителем. Герметичный разъем – не всякий китайский производитель может так похвастать

◆ Задние фонари закрыты защитной решеткой. Толщина лонжеронов рамы девять миллиметров, вполне достаточная для перевозки тяжеловесных грузов. Сзади на раме установлена камера заднего вида – несомненный плюс

◆ Заменить воздушный фильтр можно, только подняв кабину





Шасси N200: передняя подвеска – многорычковые рессоры, задняя – внизу два пневмобаллона и продольные рычаги, сверху ведущий мост держит V-образная тяга



А плюсы такого решения очевидны: помимо комфорта водителя подвеска не просаживается при максимальной загрузке бункера, а грузоподъемность увеличивается примерно на 300 кг. Кроме того, и это очень важный фактор, «пневму» слезно просили ритейлеры – при регулируемой высоте загрузки/разгрузки у пандуса альтернативы у неё нет.

Довольно скоро стало понятно, особенно на фоне ужесточения весового контроля, что далеко не всех устраивает



Подвеска кабины четырехточечная: сзади пневмобаллоны, спереди пружины плюс стабилизатор



Оставленная на ступеньке уличная обувь, как это принято у дальнобойщиков, останется в чистоте – две верхние ступеньки теперь закрыты дверью

Протереть ветровое стекло не составит труда. Обратите внимание, кабина стала шире, отсюда третья щетка дворников. Головная оптика светодиодная



Интерьер кабины выдержан в стиле флагманского K7. Рулевая колонка регулируется по вылету и наклону в довольно широком диапазоне. Жаль только, что пользоваться расположенной слева ручкой регулировки неудобно – она не фиксируется. Водительское сиденье на пневмоподвеске



Коробочка с джойстиком управления режимами АКПП, мягко говоря, сильно смахивает на вольвовский I-shift. Управление круиз-контролем вынесено на правую спицу рулевого колеса



Пока на JAC N200 преваляет восьмиступенчатая МКП. Передачи переключаются по схеме 1Н



У машины с АКПП между сиденьями водителя и пассажира появился своего рода органайзер с подстаканниками. У изголовья модуль управления климатом и USB-разъём. По свидетельству представителей ООО «Джак Автомобиль», большинство водителей при получении машины тут же заклеивают смотровое окно. И действительно, зачем оно в том же фургоне...

колесная формула 4x2. Дабы соответствовать регламентированным осевым нагрузкам и не платить весьма ощутимые штрафы, перевозчики были вынуждены использовать грузоподъемность шасси далеко не полностью, не более семи тонн, хотя конструкция машины позволяет загрузить в неё на три-четыре тонны больше.

Инженерное решение проблемы нашли с помощью новосибирского ООО «АВМАТЕХ», специалисты которого сначала разработали третью подъёмную ось-«ленивец» (6x2), а нынче в процессе создания её подъёмно-поворотного варианта. Да, «ленивец» увеличивает стоимость грузовика на 1 300 000 рублей, но сдается, что овчинка стоит выделки, ведь только с одних весов можно привезти 300–500 тысяч рублей штрафа.

В моторном отсеке рядная 271-сильная «шестерка» объёмом 6,7 л от Dongfeng Cummins Engine Co., Ltd., которая работает в паре с агрегатами Fast Gear, как МКП, так и «роботами» (на снимке)



К тому же логистика процесса не столь обременительная, поскольку машины попадают в РФ через Казахстан и сразу же отправляются для переделки в Новосибирск.

Аналогичным образом, согласно пожеланиям перевозчиков, появилось и шасси Extra Long. Те из них, кому требовался объёмный фургон длиной 9,5 метра, сначала обращались к кузовщикам-застройщикам, и те по их просьбе «раздвигали» шасси до требуемой длины. Отныне есть готовое заводское решение.

Кабина у грузовиков семейства N200 одна-единственная, с нижним спальным местом и неизменным смотровым окном на задней стенке – типичное решение для азиатских грузовиков. Оно, спальное место, разумеется, не претендует на полноценную кровать, как в ма-

гистральном седельном тягаче, но для отдыха в пути вполне сойдётся, ведь тот же фургон, особенно длиннобазный, может эксплуатироваться не только в городской черте, но и на региональных маршрутах. После рестайлинга, который коснулся в основном интерьера, кабина стала шире, отсюда и появление у ветрового стекла третьей щётки дворников. Одна беда, при, казалось бы, приличном внутреннем объёме места для дорожного скарба явно маловато. Я, например, так и не смог, не свернув, пристроить бумаги формата А4.

Двигатель тоже безальтернативный – это рядная 271-сильная рядная «шестерка» объёмом 6,7 л от Dongfeng Cummins Engine Co., Ltd. По ощущениям на незагруженном фургоне, тяги под педалью акселератора хватает ещё с лихвой, но вот если, паче чаяния, у машины всё же появится ТСУ и она будет работать в сцепке с прицепом, то к энерговооружённости могут появиться вопросы. Мотор агрегируется с 8-ступенчатой МКП Fast Gear. Переключение передач происходит по схеме 1Н. В целом к коробке претензий не возникло, разве что пару раз, для того чтобы включить заднюю, приходилось пользоваться перегазовкой.

В качестве альтернативы для N200 будут предлагать и восьмиступенчатый «робот» той же Fast Gear, что, безусловно, облегчит труд человека за рулем. Помимо «ползущего» режима, который «запирает» АМКП на первой передаче, у АМКП имеется ещё и «мощностной» (power). Признаться, на «голом» шасси какого-то заметного увеличения тяги я не ощутил. Есть и ручной режим, пользоваться которым весьма удобно.

В качестве адаптации для местных условий эксплуатации JAC N200 получил дополнительное утепление кабины, укомплектован отопителем повышенной производительности, топливным фильтром с подогревом и влагоотделителем. На заводе устанавливают морозоустойчивые резиновые детали, закрытый аккумуляторный ящик, более надёжную проводку увеличенного сечения... А вот от стальной защиты нижней части двигателя и КП отказались – высоко расположенные агрегаты, защищаемые балками осей, в ней просто не нуждаются.

На машины семейства установлена гарантия – три года или 200 тысяч км пробега. Межсервисный интервал – 20 тысяч км. Если судить по статистике продаж, то JAC N200 рынку явно приглянулся и в этом сегменте среди «китайцев» уступает только HOWO. Надо полагать, что модернизация и новые опции лишь подстегнут этот интерес. ■



26–29 мая 2026

Крокус Экспо, Москва



sigma-expo.ru

ВЫСТАВОЧНОЕ СОБЫТИЕ №1 В РОССИИ

215 000+ м²
общая площадь

1 700+
экспонентов

80 000+
посетителей

СТТ EXPO
ОСНОВА ВАШЕГО УСПЕХА

Главная выставка
строительной техники
и технологий в России



COMVEX
ВАШ ПУТЬ К УСПЕХУ

Главная выставка
коммерческого транспорта
и технологий в России



СТО EXPO
ВАШ КЛЮЧ К УСПЕХУ

Международная выставка
запчастей, послепродажного
обслуживания и сервиса



LOGISTIKA EXPO
ВАШ КУРС НА УСПЕХ

Международная выставка логистики,
транспорта, складской техники
и оборудования



MINI CTT

Международная выставка
горнодобывающей техники
и технологий



ПРЕМЬЕРА

Организатор



При поддержке

