



Проверки на дорогах

Редакция нашего журнала недавно провела основательный тест-драйв новинки отечественного рынка – грузового автомобиля «ГАЗель Next». Испытания проходили с полной нагрузкой по разным типам дорог.

Первая наша встреча с этой машиной состоялась год назад, на заснеженном полигоне под Нижним Новгородом (см. «КА» №3'2013). Тест был недолгим, но автомобиль однозначно понравился. И вот недавно нам представилась возможность познакомиться с «ГАЗель Next» поближе: в течение недели мы испытывали ее в разных условиях, накатав по всей

Украине 2300 км. На этот раз машина была не бортовая, а с кузовом фургон. И не порожняк: мы загрузили в кузов 25 мешков с песком по 50 кг каждый, получилась 1250 кг.

Снаружи и внутри

Внешне Next сохранил родовое сходство с прежней «ГАЗелью». Интересная особенность – перед-

ние крылья теперь изготовлены из пластмассы. Это избавляет их от коррозии, упрощает и удешевляет мелкий ремонт.

Очень важно, что кабина стала заметно шире – на 20 см (???). И теперь в ней, как мы убедились, можно свободно разместиться троим даже в зимней одежде. Правда, ногам среднего пассажира тесновато из-за напольного рычага КП. Однако на заводе уже ведутся работы по установке вместо него джойстика на передней панели – такая машина была показана на выставке Comtrans 2013 в Москве (ссылка!!!).

Рулевое колесо небольшого диаметра удобно ложится в руки. Оно многофункционально – с клавишами управления магнитолой. Рулевая колонка регулируется только по углу наклона – этого вполне достаточно при наличии хорошей регулировки водительского кресла. Его можно настроить не только в продольном направлении и по углу наклона спинки, но и по углу наклона подушки; более того, на нашей машине также имелся регулируемый поясничный подпор.

Все сиденья снабжены подголовниками, причем водительский покрыт не тканью, а хорошо моющимся дер-

матинем и имеет в центре отверстие для вентиляции. Кресло водителя имеет также откидной подлокотник справа, который можно отрегулировать по высоте.

Неплохо, что на задней стенке кабины есть крючки для верхней одежды. Однако хотелось бы, чтобы они были, во-первых, покрупнее, а во-вторых, расположены так, чтобы одежда висела между сидящими, а не у них за спиной.

Понравилась новая передняя панель с приятным мягким пластиком. В центре щитка приборов появился дисплей борт-компьютера. Правда, управлять им не очень удоб-



Новая приборная панель, многофункциональный руль, но... старый напольный рычаг КП.



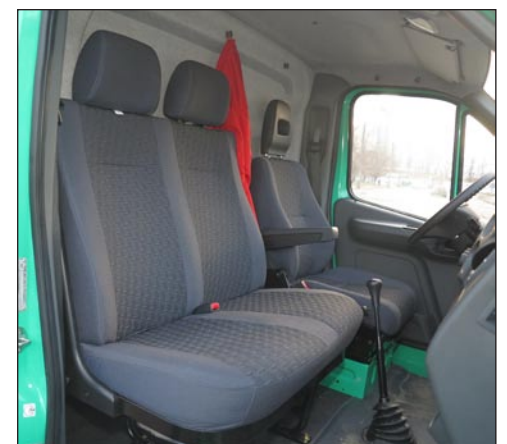
На щитке приборов появился дисплей борт-компьютера.



В кабине «ГАЗель Next» – обилие вещевых отсеков.



Правое нижнее зеркало частично перекрывается подоконником.



Трехместная кабина стала заметно шире. У водителя – откидной подлокотник. На стенке – крючки для одежды.



Клавиши раздельно регулируют наклон передней и задней части подушки кресла. На спинке – рукоятка поясничного подпора.

но: нужно просовывать руку сквозь рулевое колесо и вращать тонкий и тугий стержень. Да и цифры на дисплее мелковаты – сразу несколько параметров, и рассматривать их не совсем удобно, особенно на ходу.

В кабине «ГАЗели Next» много различных емкостей для мелких вещей. Особенно понравились многочисленные карманы под 1,5-литровые бутылки и подстаканники.

Кузов-фургон, изготовленный на Кременчугском автосборочном

заводе (КрАСЗ) отличается большим внутренним объемом (???). Задняя дверь двустворчатая, с удобными и надежными запорами. Непонятно, правда, почему ключи к правой и левой створке разные, ведь злоумышленнику достаточно открыть одну створку.

Хорошо, что двери могут фиксироваться в открытом положении на угол 270 градусов, то есть прижиматься к боковым стенкам фургона. Это очень удобно при работе в

узких проездах, на складах и т. д. Для их фиксации служит выдвижной подпружиненный штырь. А чтобы двери не бились об стенки фургона, на нем предусмотрены специальные металлические накладки. Для доступа в фургон имеется удобная выдвижная лесенка и поручень под правую руку. Сзади есть два вращающихся резиновых буфера, которые смягчают удары при подъезде к погрузочной рампе.

Фургон изнутри обшит в три этажа брусками-отбойниками, которые не позволяют грузу упираться непосредственно в стенку. Имеется освещение, которое автоматически гаснет при выключенном зажигании.

На ходу

Маршрут тест-драйва мы построили так, чтобы испытать машину в самых разных условиях движения.

Наш фургон по замыслу – это, прежде всего, развозная машина для работы на коротких дистанциях, в первую очередь в городе. И в этих условиях она показала себя отлично. Относительно небольшая, маневренная, с хорошей обзорностью и умеренным внутренним шумом она полностью подходила для этих условий. Понравились двухсекционные наружные зеркала с электрорегулировкой и подогревом. Правда,

обзорность через нижнюю секцию правого зеркала несколько ограничена для водителей невысокого роста – оно частично перекрывается подоконником двери.

Турбодизель Cummins объемом 2,8 л и мощностью 120 л. с. – тот же, что и на «ГАЗели Бизнес» – уверенно разгоняет машину с 1500 об/мин. Расход топлива в городских условиях у загруженной машины составил у нас в среднем 12 л на 100 км. При езде в пробках он, конечно же, возрос на пару-тройку литров.

На загородных трассах «ГАЗель Next» отличается хорошей управляемостью. Немалая заслуга в этом передней независимой подвески колес. Руль очень информативный, что помогает проходить мелкие неровности практически без подруливания. Турбодизель позволяет двигаться с крейсерской скоростью 100-110 км/ч. Правда при этом расход топлива доходит до 14,5 – 15 л. Поэтому для снижения «аппетита» мы сбавляли скорость до 80 км/ч – расход топлива падал до 12 л на 100 км.

«ГАЗель Next» получила более просторную кабину, переднюю независимую подвеску колес и увеличенный запас прочности.



Маршрут тест-драйва длиной свыше 2 тыс. км прошел по живописным местам Украины.

Попадались нам и особо тяжелые участки дорог, где весь асфальт изрыт выбоинами и ямами. Один из таких участков, длиной почти 40 км нам встретился ночью в районе Жидова (Львовская обл.). Мы преодолевали его больше двух часов. Интересно, что на карте данный путь был обозначен как магистральная дорога первого класса. В этих условиях машина показала себя надежной и выносливой. Крепкие рамы и подвеска успешно выдерживали все толчки и рывки. Приятно отметить, что не было никаких скрипов в хорошо

подогнанных пластиковых панелях внутри кабины.

В ночное время нас выручал эффективный головной свет фар. Кроме того, мы подсвечивали обочину «противотуманками». Хотелось бы расширить регулировки светового луча по вертикали. В данном случае, при полностью загруженной машине, фары даже в режиме ближнего света иногда все же доставляли неудобства водителям встречных машин – и те нам мигали.

Порадовала нас «ГАЗель Next» и на горных серпантинах. Где проявила хорошую маневренность и

«ГАЗель Next» – в лизинг

Условия лизинга	
Автомобиль «ГАЗель Next»	
Стоимость автомобиля, грн.	198 500
Срок лизинга, месяцев	36
Авансовый платеж, грн.	99 250
Средний ежемесячный платеж, грн. (x36)	4 427
Остаточная стоимость авто, грн.	0,00
Единоразовая комиссия, грн.	2 997

В лизинговые платежи включены:

- стоимость автотранспорта;
- страховка КАСКО;
- обязательные платежи;
- регистрационные номера и техпаспорт
- администрирование страховых случаев;
- расходы на покупку и продажу валюты
- ежегодные технические осмотры;
- сервисный пакет VAB Сервис (эвакуатор, техническая помощь на дорогах, 24-часовая линия поддержки и др.).

Официальные дилеры ГАЗ предлагают для покупки различные финансовые инструменты. Для примера приводим один из вариантов покупки в лизинг от компании VAB Лизинг* Финансовый лизинг, конечно, более выгоден для юридических лиц. В первую очередь это связано с тем, что имущество ставится на баланс предприятия, позволяя отнести к затратам все лизинговые платежи, а также амортизационные начисления, уменьшая, таким образом, налог на прибыль. Нужно также отметить, что лизингополучатель получает налоговый кредит по НДС от всей стоимости автомобиля при его передаче

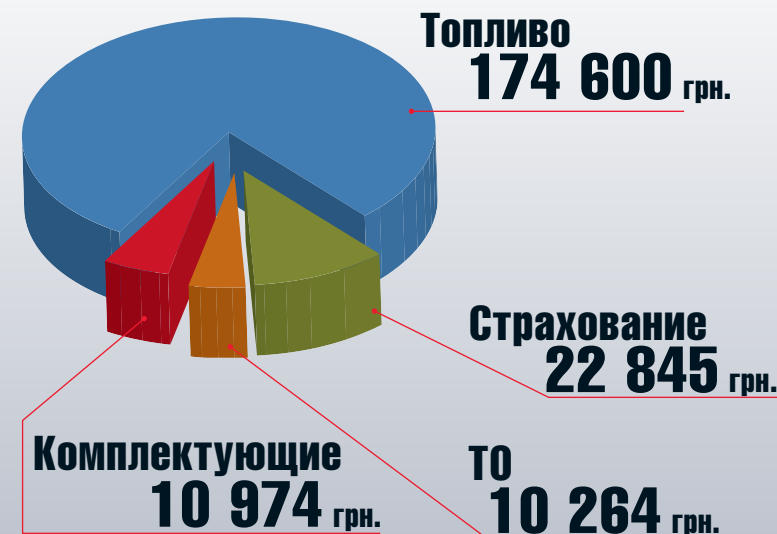
в пользование. Удобно, что для получения предмета лизинга в пользование клиент заключает только один договор и платит только один платеж в месяц вместо десятков, связанных с имуществом. Ряд преимуществ финансовый лизинг имеет и для физических лиц. Прежде всего, это техническая помощь, рассрочка по оплате страхования и др. Очень важно, что предмет лизинга и для юридических, и для физических лиц защищен Законом Украины «О финансовом лизинге» от конфискации и ареста по обязательствам лизингополучателя.



Львиную долю эксплуатационных расходов автомобиля «ГАЗель Next» составило дизельное топливо. При среднем расходе с полной нагрузкой 12 л на 100 км машина за 150 тыс. км пробега «съедает» почти 18 тыс. литров топлива. Исходя из средней цены на 29 января по Киевской области – 9,7 грн. за литр солярки – получается 174,6 тыс. грн. Вторая по величине статья расходов – страховка. Мы взяли минимальную цену полисов ГО (1382 грн.) и КАСКО (6233 грн.) и умножили на три – вышло 22,8 тыс. грн. Что касается техобслуживания, то «ГАЗель Next» должна проходить его через 20 тыс. км, – т. е. семь

раз за 150 тыс. км. Стоимость прохождения ТО, включая расходные материалы, на сервисных станциях Группы компаний «АИС» колеблется от 1256 до 1800 грн. Итого получилось 10,2 тыс. грн. Что касается комплектующих, то их понадобится почти на 11 тыс. грн. Сюда входят одноразовые замены шин (6 штук по 855 грн.) и ремня ГРМ (334 грн.). А вот комплектов тормозных колодок (по 880 грн.) понадобится пять – их замена проходит через 30 тыс. км. Износ деталей зависит также от манеры вождения. Важно, что стоимость ТО и комплектующих на «ГАЗель Next» в 2 – 3 раза ниже, чем у дилеров западных компаний.

Эксплуатационные расходы на автомобиль «ГАЗель Next» в гарантийный период эксплуатации, в грн./процентах





Кузов производства КрАсЗ изнутри обит деревянными брусками. Фургон оснащен выдвижной лестницей и резиновыми отбойниками.



Новая, независимая подвеска колес обеспечивает хорошую управляемость и плавность хода. Под мотором - поддон.



Низко посаженный кузов несколько затрудняет заправку топливом. Выхлопная труба изрядно повернута вниз.



неплохую динамику. В Карпатах нам встречались подъемы крутизной до 10%. Такие участки, длиной до километра, наша груженная машина могла преодолевать с разгону даже на 5-й передаче. Но чтобы обеспечить запас тяги часто приходилось переходить на одну или две ступени вниз. И вот что порадовало. При езде в горах средний расход топлива составил около 12 л на 100 км, т. е. столько, сколько и на ровном шоссе при скорости 80 км/ч.

Несколько раз нам доводилось преодолевать и участки раскисшей грунтовой дороги. Но и здесь грузовой нас не подвел.

На второй день теста погода стала резко портиться. Поднялся шквальный ветер – часто он был боковым и наш фургон, имевший большую парусность, буквально сносило с дороги. Оставалось одно – активно подруливать. К утру похолодало, но машина после ночной стоянки завелась с пол-оборота. Для более надежного запуска в морозы можно заказать предпусковой подогреватель.

Порадовали мощный отопитель кабины, подогреваемые зеркала и опция – сиденье с подогревом. А позже начался обильный снегопад. К сожалению системы ABS на нашей машине не было – она поставляется только в качестве опции. Поэтому в горах приходилось тормозить аккуратно, часто двигателем.

В целом «ГАЗель Next» нам очень понравилась. Это настоящая рабочая лошадка, тяговитая, вместительная, довольно экономичная и в то же время комфортабельная. Цена машины намного ниже, чем у западных аналогов.

Стоимость новых запчастей, грн.

Воздушный фильтр	159
Топливный фильтр	198
Масляный фильтр	191
Тормозные колодки	880
Тормозной диск	463
Диск сцепления	686
Наконечники рулевых тяг	328
Набор подшипников на колесо	678
Рессоры	1117
Фара (правая)	711
Фара (левая)	813
Передний бампер	788
Лобовое стекло	1210
Цены на новые запчасти, представленные в сети фирменных СТО Группы компаний АИС	



«ГАЗель Next»

Общие данные

Тип	грузовик с фургоном
Д/Ш/В, мм	5550/2200/2960
Колесная база, мм	3145
Мест в кабине	3
Снаряженная масса, кг	2060
Полная масса, кг	3500
Грузоподъемность, кг	1440
Полезный объем фургона, м куб	13,2
Погрузочная высота, мм	955
Дорожный просвет, мм	170
Радиус разворота, м	5,6
Объем бака, л	65

Двигатель

Марка/тип	Cummins ISF 2.8s4129P/турбодиз.
Рабочий объем, см куб.	2800
Расп. и к-во цилиндров, на цилиндр	R4/4
Мощность, л. с./об/мин	120/3600
Макс. кр. момент, Нм/об/мин	270/1400-3000

Трансмиссия

Тип привода	задний
КП, тип	5-ст. мех.

Ходовая часть

Подвеска передн./задн.	независ. пружин./завис. рессорн.
Тормоза передн./задн.	диск./бараб.
Шины	185/75 R16C

Эксплуатационные показатели

Макс. скорость, км/ч	134
Контрольный расход, л/100 км	10
Гарантия	3 года или 150 тыс. км
Цена автомобиля, грн.	198 500

Резюме

+	Новая, просторная и эргономичная кабина
	Информативное и точное рулевое управление
	Независимая подвеска передних колес, обеспечивающая плавность хода и устойчивость.
	Низкий уровень шума и вибраций в кабине
-	Архаичный, напольный рычаг коробки передач
	Отсутствие системы ABS в базовом оснащении