Прыжок «ГАЗели»

Рабочее место водителя просторное и эргономичное. Угол наклона рулевой колонки можно регулировать.

На щитке приборов – новшество: дисплей бортового компьютера.

В конце марта в Нижнем Новгороде для журналистов был организован долгожданный тест-драйв «ГАЗели» нового, следующего поколения. В названии машины добавилось слово Next, что в переводе с английского, собственно, и означает «следующий».

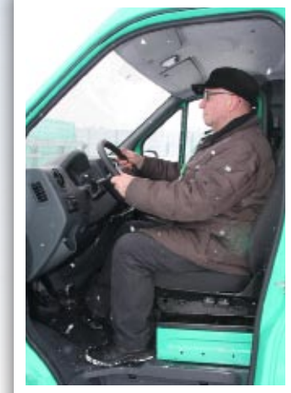
Тест новой «ГАЗели Next» проходил на «Нижегородском кольце» – испытательном полигоне Горьковского автозавода. Перед самым нашим приездом в Нижнем Новгороде прошел обильный снегопад. На полигоне накануне расчистили узкую извилистую трассу длиной около 4 км, но к утру ее опять присыпало снежком. А под ним прятался укатанный наст и гололед, который уже после первых кругов стал проявляться на поворотах. Так что приходилось держать ухо востро. При прохождении этой непростой трассы «ГАЗель Next» ярко продемонстрировала свои лучшие качества. И мы убедились – это не очередная модернизация, а большой скачок или, если угодно, прыжок в развитии конструкции машины.

Снаружи и внутри

На первый взгляд, «ГАЗель Next» очень похожа на свою предшественницу. Но на самом деле отличия есть, и они существенные. Кабина стала более пухлой, форма ее сглажена: ни выступающих крыльев, ни продольных выштамповок на дверях, а бампер полностью растворился в округлом передке. Оконная линия теперь динамично наклонена вперед, но фары по-прежнему раскосые, хотя уже не каплевидные, а ромбовидные. Однако дело не только в этих деталях экстерьера – кабина реально стала просторнее: мы втроем, несмотря на зимнюю одежду, удобно разместились внутри. По данным завода, жизненное пространство в области ног увеличилось на 15%, а над головой – на 10%. Не менее важно и то, что кабина теперь безопаснее – повышена жесткость отсека для водителя и пассажиров. Вместе с тем, в конструкцию ее силовых элементов включены программируемые зоны сминания, гасящие энергию при фронтальном ударе. А рулевая колонка на этот случай имеет телескопический механизм складывания, возможна и установка подушки безопасности.

Присмотревшись повнимательнее, замечаем, что задние крылья изготовлены из пластика. А основание кабины (капот и двери), как нам сказали, полностью оцинкованы, дабы противостоять коррозии. А стандартный 65-литровый топливный бак снизу имеет солидную противогравийную защиту.

При посадке в кабину приятно удивили несколько вещей. Во-первых, дверная ручка стала горизонтальной, под естественный хват. Она расположена в довольно большой нише, куда легко входит рука даже в толстой зимней перчатке. Во-вторых, дверной проем увеличился на 23%, а дверь при открывании четко фиксируется в промежуточном положении. И, наконец, подножки теперь



Кресло водителя стандартно регулируется в продольном направлении и по наклону спинки. А в версии «Люкс» – и по наклону подушки сидений; имеется и регулируемый поясничный подпор.

Над правой подножкой – отсек для инструментов, над левой – для любых других предметов.

Омыватель подается по трубкам прямо к щеткам.

Дверь при открывании может четко фиксироваться в промежуточном положении.

Сегодня и завтра

Выпуск «ГАЗели Next» уже начался и постепенно набирает темпы. До конца нынешнего года намечено изготовить 22 тыс. машин. Для производства модернизированы линии штамповки, сварки и окраски. Они отличаются особой гибкостью в использовании и позволяют собирать без переналадки и «ГАЗель Next», и «ГАЗель Бизнес», и даже «Валдай» в любых пропорциях – сколько нужно. Пока что выпускаются бортовые грузовики «ГАЗель Next» со стандартной кабиной и двумя размерами базы (3145 мм и 3745 мм). Но на заводе журналистам показали уже существующую в металле версию с двухрядной кабиной. Она пойдет в серию уже в этом году. Намечен также выпуск каркасного автобуса, рассчитанного на 18 сидячих пассажиров - места для стоящих не предусмотрены. Планируется запустить в производство и шасси под спецтехнику. А на следующий год обещают поставить на конвейер цельнометаллический фургон и «ГАЗель Next» повышенной грузоподъемности – полной массой 5 тонн.

Еще одна опция – мощный противоподкатный брус со встроенными задними фонарями.

Дверная ручка (под естественный хват) расположена в удобной нише.

расположены заметно ниже – на целых 85 мм.

Открыв капот, мы увидели все тот же 2,8-литровый турбодизель Cummins, хорошо показавший себя на «ГАЗели Бизнес». Ну что ж, от добра добра не ищут. Но теперь условия его охлаждения улучшены: установлен алюминиевый радиатор большого объема (почти 10 л), а интеркулер размещен отдельно от него. И еще одно: емкий расширительный бачок получил датчик наличия охлаждающей жидкости, который активирует сигнализатор на приборной панели.

На ходу

Сразу понравилось рулевое управление – информативное и четкое, с прежней «ГАЗелью» не сравнить. Даже на неровных участках прямолинейное движение выдерживалось, никакого подруливания не требовалось. Секрет здесь – в абсолютно новом реечном рулевом механизме, который объединен в одном модуле с подвеской колес.

Кстати, о подвеске. У «ГАЗели Next» передняя подвеска стала независимой. Двухрычажная, пружинная, она не уступает рессорной в надежности и дает важные преимущества, ярко проявившиеся в ходе теста: плавность хода, хорошие устойчивость и управляемость на высокой скорости. А это важный фактор активной безопасности.

Очень хорошо себя показали новые, усиленные тормоза. И неудивительно: их эффективность, по данным завода, увеличилась в полтора раза. Впереди

На Горьковском автозаводе журналистам представили автомобиль «ГАЗель Next» в версии с двухрядной 3-дверной кабиной.

Платформа с алюминиевыми бортами (опция) стала шире на 10 см и вмещает не 4, а 5 европалет.

Платформа получила иные запоры бортов. Легкие и удобные в пользовании, они обеспечивают плотность прилегания бортов – щели исключены.

Подвеска передних колес – новая, независимая, с интегрированным рулевым механизмом.

Новый радиатор – алюминиевый, повышенной емкости. Интеркулер размещен отдельно.

применены мощные тормозные механизмы Mando. Установлены тормозный цилиндр увеличенного размера и вакуумный усилитель Bosch. Усилие на педали тормоза незначительное. Тормозные диски отличаются высокой термостойкостью, ресурс их, а равно и колодок, увеличен в полтора раза.

К сожалению, на наших тестовых машинах еще не было ABS, но уже в июне, как нам пообещали, в базовое оборудование будет входить такая система 9-го поколения. Ведь без этого современный грузовик просто невозможен. А в перспективе намечено устанавливать и систему динамической стабилизации ESP.

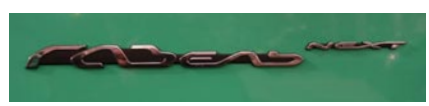
И еще одно яркое впечатление от поездки на «ГАЗели Next». Уже буквально с первых метров пробега отмечаешь акустический комфорт в кабине. Здесь ничего не «зудит», нет и неприятных вибраций. С прежней «ГАЗелью» не сравнить.

Как же сложится судьба «ГАЗели Next» на рынке? Как сообщал президент Группы «ГАЗ» Бу Андерсон, машина будет примерно на 100 тысяч рублей дороже, чем «ГАЗель Бизнес» (цена стартует от 699 тыс. руб. за шасси с кабиной), но на 30% дешевле западных аналогов. На треть меньше и стоимость сервиса. К достоинствам машины нужно также отнести дешевые запчасти и высокую остаточную стоимость. Гарантийный срок увеличен с двух лет или 100 тыс. км пробега до трех лет и 150 тыс. км. □

Леонид Гоголев
Фото автора

«ГАЗель Next» A21R22

Общие данные	
Тип	грузовик с бортовой платформой
Д/Ш/В, мм	5630/2066/2092
Колесная база, мм	3145
Мест в кабине	3
Снаряженная масса, кг	2060
Полная масса, кг	3500
Полезный объем груз. отсека, м куб	11,0 (с тентом)
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 цил./кл. на цил.	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
Расход топлива, средний, л/100 км	10
Гарантия	3 года или 150 тыс. км
Цена тестируемого автомобиля, руб. (в РФ)	724 000



Резюме

+

- Новая, просторная и эргономичная кабина
- Информативное и точное рулевое управление
- Независимая подвеска передних колес, обеспечивающая плавность хода и устойчивость.
- Усиленные, высокоэффективные тормоза
- Низкий уровень шума и вибраций в кабине

–

- Архаичный напольный рычаг коробки передач
- Включатель аварийной установки расположен неудобно – позади рулевого колеса