**02-367 ГАЗель Next A21R22/R23 4х2 малотоннажный бортовой автомобиль гп до 1.5 тн, мест 3, вес: снаряженный 2.05/1.955 тн, полный 2.49-3.5 тн, Cummins ISF2.8s/УМЗ А274(275) 120-149.6/106.8 лс, 130 км/час, ГАЗ Н. Новгород с 2013 г.**



 Автомобили «Газель Некст» справедливо позиционируются Горьковским автозаводом не как модернизация традиционной «Газели», а как новое самостоятельное семейство. Кроме названия, общего у «Next» с классической «Газелью» действительно немного. Это рама, задний мост и трансмиссия. Всё остальное, начиная от линейки двигателей и заканчивая оснащением салона – абсолютно новое, в большинстве своём соответствующее актуальным требованиям и европейскому качеству.

 Производство опытных прототипов началось в 2011 году, в 2012 году планировалось произвести 300 экземпляров модели «Газелей-Next» для передачи в опытную эксплуатацию лояльным потребителям. В сентябре 2012 года на Московском Международном автосалоне показали окончательный вариант новой ГАЗель-NEXT. Серийный выпуск машин стартовал в апреле 2013 г.

 Бортовая версия от обычной «Газели» отличается усиленной рамой и применением нержавеющих материалов. Доработана и архитектура платформы. Если раньше в кузов помещалось всего три euro-паллеты, то теперь их число выросло до пяти, что повышает продуктивность перевозок сразу на сорок процентов! Грузоподъемность рамного шасси, правда, не изменилась, но объёмные грузы, по традиции, преобладают над особенно тяжёлыми. Да и периодическим перегрузом «Газель Next», как и прежнюю «Газель», не напугать. **Модификации бортовых «Газелей Некст»:**

С дизелем «Камминз»: A21R22 – стандартная база; 3-х местная кабина, A21R32 – удлинённая база; 3-х местная кабина, A22R22 – стандартная база; 7-ми местная кабина, A22R32 – удлинённая база; 7-ми местная кабина.

С бензиновым двигателем УМЗ: A21R23 – стандартная база; 3-х местная кабина, A21R33 – удлинённая база; 3-х местная кабина, A22R23 – стандартная база; 7-ми местная кабина, NEXT A22R33 – удлинённая база; 7-ми местная кабина.

С газовым двигателем УМЗ: A21R25 – стандартная база; 3-х местная кабина, A21R35 – удлинённая база; 3-х местная кабина, A22R35 – удлинённая база; 7-ми местная кабина.

**Двигатели «Газель Некст»**

1. УМЗ Evotech А274 Ульяновского моторного завода – бензиновый, инжекторный, 4-х тактный, 4-х цилиндровый, рядный. Номинальная мощность – 78,5 кВт, или 106,8 л. с. (при 4000 об/мин.)

2. УМЗ Evotech А275 LPG (Пропан) Ульяновского моторного завода – биотопливный (на газу), мнжекторный, 4-х цилиндровый, рядный. Номинальная мощность – 76,7 кВт, или 104,3 л. с. (при 4000 об/мин.)

3. Cummins ISF2.8s4129P китайского производства – дизельный, с турбонаддувом и охладителем наддувочного воздуха, 4-х тактный, 4-х цилиндровый, рядный. Номинальная мощность – 88,3 кВт, или 120 л. с. (при 3600 об/мин.)

*Из статьи «Большая перемена ГАЗель Next A21R22» на gruzovikpress.ru, ГП 06-2013. Автор С. Ухов. Спасибо автору и создателям сайта.*

Ни для кого не секрет, что высокая рыночная доля «ГАЗели-Бизнес» в сегменте лёгких коммерческих автомобилей основывается на лояльности и невысокой платёжеспособности российских перевозчиков. А ведь конструктивные особенности, заложенные в нижегородскую полуторку более 20 лет назад, в современных мегаполисах малоэффективны. С другой стороны, у «ГАЗели» сложился широкий круг потребителей, которых устраивает выносливая рамная конструкция, неприхотливый задний мост и не требующая обслуживания передняя балка, но они хотят чуть большего комфорта, лучшей управляемости и экономичности. Кроме того, среди бывших потребителей «ГАЗели» формируется новая потребительская аудитория, в приоритетах которой стоит не банальная ремонтопригодность, а разветвлённая дилерская сеть, не способность выдерживать двукратные перегрузы, а комфорт и технологичность.

**Эволюция**

 На стадии проектирования у конструкторов Горьковского автозавода был велик соблазн сделать машину нового поколения по-настоящему современной: безрамной, переднеприводной с поперечным расположением двигателя. Но на кону стоял не просто имидж завода, а его будущее. Ведь рано или поздно переднеприводная «ГАЗель» сменила бы на посту свою популярную предшественницу «Бизнес» и… столкнулась бы с прямой конкуренцией в лице таких рыночных авторитетов, как Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroёn Jumper.

 Поэтому нижегородцы пошли в том направлении, которое у них лучше всего получалось: создание неприхотливых и выносливых малотоннажников, сочетающих в себе все преимущества рамной конструкции и заднего привода. Учитывалась всесторонняя унификация с существующим поколением машин и конечная стоимость продукта, которая должна была уложиться в 700 000 руб. Так повелось – новое поколение «ГАЗели», получившее приставку Next к имени, отвечает запросам тех перевозчиков, которые «выросли» из прежней «ГАЗели».

**Что называется «сел и поехал»**

 Пересаживаясь из машины прежнего поколения в Next, сразу отмечаешь увеличившуюся в наружных габаритах кабину. Ступенька для входа в салон стала ниже на 85 миллиметров, и за ней появился вместительный бокс с пластиковой крышкой. На ступеньке теперь можно оставить сменную обувь (как это принято у дальнобойщиков), верхнюю одежду повесить на крючки, расположенные на задней стенке кабины, а все лишние мелочи распределить по многочисленным карманам и отсекам, имеющимся в дверях и на передней панели. Удивительно, но разработчики интерьера предусмотрели даже кармашки под 1.5литровые бутылки.

 Простор на водительском месте увеличился во всех направлениях. Сиденье отодвинуто от двери к центру, и водитель больше не будет упираться левым локтем в дверь. За счёт большей длины кабины – увеличилась продольная регулировка сиденья, появился микролифт. Само сиденье разработано с нуля немецкой компанией ISRI и делает посадку удобной. Отныне «ГАЗель» уже в заводском исполнении оснащается кондиционером Delphi, бортовым компьютером, круиз-контролем, электростеклоподъёмниками, подушкой безопасности и преднатяжителями ремней безопасности Takata. В дорогих версиях машину можно оборудовать неплохой аудиосистемой, полноценным мультимедиакомплексом с мультирулём и пассажирской подушкой безопасности.

 Интерьер машин поколения Next указывает на коммерческое предназначение автомобиля и в первую очередь подчинён практичности. Своей архитектурой он напоминает довольно удачный и простой интерьер Mercedes-Benz Sprinter и Volkswagen Crafter. Часть комплектующих знакома нам по локализованным российским иномаркам (типа Ford Focus II, Renault Logan), а потому рабочее место водителя не требует привыкания, что называется «сел и поехал».

**В гоночном ритме**

Проехав первые метры в новой «ГАЗель Next» по трассе Нижегородского Кольца, отчётливо чувствуешь возросшую жёсткость подвески. Но это не зубодробительная тряска, а вполне умеренная упругость, позволяющая развивать на бездорожье 60–80 км/ч, хотя ни сиденья, ни кабина не имеют собственного подрессоривания. В этом заслуга новой независимой подвески, имеющей схему, аналогичную «соболевской», но с более мощными пружинами и рычагами.

Ещё одно ощутимое отличие Next от прежней «ГАЗели» на ходу – идеальное следование заданной траектории даже на бездорожье. Добиться этого эффекта на Next позволил новый реечный рулевой механизм ZF, амортизаторы Mando и независимая передняя подвеска.

Динамичная проходка NRing выявила ещё одну отличительную особенность Next по сравнению с прежними машинами: за счёт расширенной передней колеи и двух стабилизаторов поперечной устойчивости у бортовой машины практически отсутствуют боковые крены и продольная раскачка.

 Порадовал и в меру «бойкий» дизельный двигатель Cummins ISF 2,8 (120 л.с.), безальтернативно устанавливаемый на новую «ГАЗель». Он позволяет начинать движение со второй передачи и не досаждает своим шумом даже на высоких оборотах.

**Перспективы и реальность**

 Глобальные изменения в конструкции «ГАЗели», тем не менее, не сделали её стоимость заоблачной и даже позволяют выпускать машины обоих поколений на одном конвейере вперемешку.

 Прежняя «ГАЗель» от такого соседства только выиграла: её стали собирать по более высоким стандартам качества Next, кабины обоих поколений сваривают на новой автоматизированной линии сварки с идеальной геометрией. По части комплектующих кабины – возросло число оцинкованных деталей, да и в будущем предполагается, что машины будут глубже унифицироваться. Последнее не должно сказаться на их стоимости, так как ГАЗу принципиально важно сохранять ценовую дифференциацию между поколениями «Бизнес» и Next для их коммерческой успешности.

 Приятно порадовали и гарантийные обязательства, которые берёт на себя завод: это 3 года или 150 000 км пробега в зависимости от того, что наступит раньше.

Летом на «ГАЗели Next» появится штатная ABS и новая 6-ступенчатая коробка передач с тросиковым приводом и джойстиком на панели приборов вместо анахроничной «кочерги». Ближе к осени ГАЗ предложит машины на альтернативных дизелю видах топлива, а именно на пропан/ бутановой смеси и метане.

Сейчас специалисты завода думают над появлением под капотом новинки бензинового двигателя.

 Во время экскурсии по производству журналистам был показан опытный образец Next с 2-рядной кабиной, уникальной особенностью которой является наличие отдельной двери для входа на второй ряд и возможность разложить сиденья так, чтобы получилась 2-местная кровать.

 В дальнейшем на основе базовой модели будет создана полная линейка коммерческой техники полной массой от 2,8 до 5 т, в том числе грузопассажирские модификации, каркасные автобусы на 19 мест, цельнометаллические фургоны и микроавтобусы, а также более 100 модификаций спецтехники.

 Единственный пережиток, от которого не ушла новая «ГАЗель», – переменное сечение рамы, не позволяющее варьировать длину колёсной базы иначе как варварским распилом и вставкой удлиняющего лонжерона. Но создание новой рамы заметно удорожило бы стоимость новинки.