**02-366 ГАЗ-С42R31/C42R33 Next 4х2 среднетоннажный бортовой грузовик гп 4.58/4.45 тн с 3-дверной 2-рядной кабиной и тентом, мест 7, вес: снаряженный 4.12/4.25 тн, полный 8.7 тн, Cummins ISF 3.8s/ЯМЗ-5344 152/149 или 169 лс, 105 км/час, ГАЗ г. Н. Новгород с 2015 г.**



*Из статьи «Всё по-честному (ГАЗон Next)» на gruzovikpress.ru, ГП 12-2014. Автор С. Ухов. Спасибо автору и создателям сайта.*

… Новый «ГАЗон Next» не таков, и изменения в его конструкции не сводятся к одной лишь установке новой кабины. Определённую долю нововведений грузовик позаимствовал у развозного грузовика ГАЗ-3310 «Валдай», другие были впервые апробированы на новом поколении «ГАЗель Next» и на другой продукции «Группы ГАЗ». В итоге получился вполне современный продукт, к тому же не имеющий аналогов на российском рынке. Все среднетоннажники грузоподъёмностью 5 т, представленные на российском рынке, имеют бескапотную компоновку кабины и городское назначение. Новый капотный «ГАЗон» же выступает сразу в двух ипостасях: как грузовик общего назначения и в качестве развозного авто (модификация City).

**Вариативность.**

Универсальный «ГАЗон Next» оснащают колёсами старого формата с разборными дисками и шинами размерностью 8,25 R20, обеспечивающими дорожный просвет на уровне 25,5 см. Развозной вариант автомобиля для городской и шоссейной эксплуатации предполагает установку колёс «европейского формата» с неразборными дисками и резиной размерностью 245/70 R19,5, обеспечивающей значительно меньший дорожный просвет на уровне 19 см и меньшую погрузочную высоту. Изменено и передаточное число главной передачи с 4,55 для универсальной модели до 3,9 для шоссейника City. Пожалуй, это главные отличия «колхозника» от «шоссейника», так как остальные изменения, адаптирующие машину к той или иной области эксплуатации, можно будет добирать опциями. Взять, к примеру, ту же кабину, пассажирский модуль которой заимствован у «ГАЗели Next»: она может быть короткой 3-местной или удлинённой двухрядной 7-местной. Удлинённый вариант кабины на грузовике общего назначения можно использовать для перевозки рабочих бригад, а на «шоссейнике» диван второго ряда сидений с откидывающейся спинкой вполне может служить спальным местом для водителя-сменщика.

Вне зависимости от назначения «ГАЗон Next» представлен в двух вариантах по длине колёсной базы: стандартная (3770 мм) и удлинённая до 4515 мм, причём удлинение достигается не очень технологичным методом: распилом рамы посередине и вставкой стального лонжерона-удлинителя. Аналогичным образом осуществляется и удлинение заднего свеса рамы на самом длинном бортовом варианте, насчитывающем в длину без малого 8 м. Величина бортовой платформы на такой машине может достигать 5,2 м. В стандартном же варианте длина кузова не дотягивает и до 4 м. В стандартном исполнении, в котором первые «ГАЗоны» и поступили в продажу, бортовая платформа со стальными бортами позаимствована у ГАЗ-3307/ -3309. В будущем будет предлагаться платформа увеличенного объёма с алюминиевыми бортами, в которую помещается 9 европалет при стандартной базе и 12 – при удлинённой. На автомобилях предыдущего модельного ряда, например, их число не превышало 6 и 10 соответственно. Многочисленные фирмы по всей стране уже начали устанавливать всевозможные надстройки на шасси «ГАЗон Next». Горьковский автозавод сделал для них настоящий подарок, оставив прежними величину полезной длины рамы и точки крепления навесного оборудования.

**Подетально.**

Заглядывая в компонентную составляющую нового «ГАЗона Next», где от узлов и агрегатов известных зарубежных компаний просто рябит в глазах, невольно задаёшься вопросом: а можно ли считать новинку продуктом отечественного автопрома? Определённо да. Ведь спроектирован он специалистами Горьковского автозавода, и не их вина, что большинство качественных и современных автокомпонентов выпускают зарубежные, а не отечественные компании. Продолжая полемику на этот счёт, можно даже отметить, что «ГАЗон Next» является более отечественным продуктом, нежели «ГАЗель Next», так как в его моторном отсеке установлен двигатель ЯМЗ-53441-20, разработанный и производимый в России, в отличие от производимого в КНР турбодизеля Cummins из моторного отсека «ГАЗели». Хотя и здесь есть простор для дискуссий: во время презентации ещё опытных образцов среднетоннажников нового поколения на выставке «СТТ-2014», в подкапотном пространстве машины с низкопрофильными шинами был установлен двигатель Cummins ISF3.8e4R, известный российским перевозчикам по автомобилю ГАЗ-33108 «Валдай». Этот же мотор фигурировал и в заводских презентационных проспектах, но на время запуска машины в производство остался лишь 4-цилиндровый турбодизель ЯМЗ-53441-20 рабочим объёмом 4,43 л с увеличенной со 137 до 149 л.с. мощностью.

Коробка передач отечественная, 5-ступенчатая с синхронизаторами на всех передачах, кроме первой. Подшипники и манжеты заменены на импортные Simrit, SKF и Oerlikon, чтобы исключить течи и самовыключение передач. В трансмиссии использовано сухое однодисковое сцепление ZF с гидроприводом компании LuK.

Кабинный модуль, взятый от «ГАЗель Next», дополнен капотом с пластиковыми крыльями, облицовкой радиатора и стальным капотом моторного отсека. Ещё один оригинальный элемент экстерьера новинки – удобная подножка под водительской и пассажирской дверьми. У подножки стальное трубчатое основание и рифлёное пластиковое покрытие сверху. Обращают на себя внимание и передние блок-фары с отдельными секциями под дневные ходовые огни и гравировками «ГАЗ» на пластиковых плафонах фар.

На «ГАЗон Next» ставится удобное водительское сиденье фирмы TIS на пневмоподвеске.

Свою лепту в комфортабельное пребывание в кабине грузовика вносят эластичные опоры кабины марки Anvis, а главное – новая передняя подвеска с 3-листовыми рессорами увеличенной длины, передняя точка крепления которых теперь находится прямо под бампером.В конструкции появился стабилизатор поперечной устойчивости, а амортизаторы представлены американской маркой Tenneco.

Одно из ключевых новшеств в конструкции грузовика – пневматическая тормозная система с дисковыми механизмами и ABS, открывающая перед «ГАЗоном» широкую область применения с прицепом, оснащённого тормозами. Тормозную систему новый автомобиль перенял у «Валдая», и рассчитана она на полную массу до 11 т в составе автопоезда. Стоит упомянуть интегральное рулевое управление фирмы ZF и рулевую колонку фирмы CSA с регулировкой по углу наклона.

Отныне горьковский среднетоннажник адаптирован и к городским условия эксплуатации. По сравнению с ГАЗ-3309 новинка лучше следует заданной траектории и не нуждается в подруливании. Заслуга в этом лежит на импортных компонентах рулевого механизма, обеспечивающих чуть ли не самое малое в классе количество оборотов руля от упора до упора. Сказывается на комфорте управления и небольшое по диаметру рулевое колесо, к тому же регулируемое по углу наклона. В лучшую сторону изменилась и плавность хода, за счёт чего комфортно находиться в кабине даже порожнего грузовика. Разумеется, что «ГАЗелью Next» или среднестатистической легковушкой управлять легче, чем «ГАЗоном», но столь близко к ним по управляемости и комфорту нижегородский среднетоннажник не был ещё никогда.

*Из «Газон Next с 2014 г. Руководство по ремонту, инструкция по эксплуатации.» Издательство: Авторесурс.*

В 2013 году на московской выставке КомТранс была представлена новая среднетоннажная

модель одного из крупнейших грузовых автопроизводителей России – холдинга «Группа ГАЗ».

Семейство машин грузоподъемностью от 4.7 до 11.9 т, получившее название ГАЗон NEXT,

пришло на смену семейству четвертого поколения ГАЗ-3309. Торжественное начало продаж автомобилей нового семейства состоялось в Нижнем Новгороде 24 октября 2014 года.

В 2015 году ГАЗон NEXT платформы С42 получил двойную 7-местную кабину, также унифицированную с ГАЗель NEXT. С 2016 года выпускается седельный тягач C47R13 для эксплуатации в составе автопоезда полной массой 12 т. Всего по состоянию на 2017 год предлагается около 300 модификаций на шасси ГАЗон NEXT.

**Основные модификации**

ГАЗ C41R11 — шасси и бортовой грузовик с колесной базой 3,77 м и двигателем Cummins ISF 3.8s41R154;

ГАЗ C41R13 — шасси и бортовой грузовик с колесной базой 3,77 м и двигателем ЯМЗ-53441;

ГАЗ C41R16 — шасси и бортовой грузовик с колесной базой 3,77 м с газовым мотором ЯМЗ-543 CNG на компрированном природном газе (метане) — производство с 2016 года;

ГАЗ C41R31 — шасси и бортовой грузовик с колесной базой 4,515 м и двигателем Cummins ISF 3.8s41R154;

ГАЗ C41R33 — шасси и бортовой грузовик с колесной базой 4,515 м и двигателем ЯМЗ-53441;

ГАЗ C41R36 — шасси и бортовой грузовик с колесной базой 4,515 м с газовым мотором ЯМЗ-543 CNG на компримированном природном газе (метане) — производство с 2016 года;

ГАЗ C41RB3 — шасси и бортовой грузовик с колесной базой 5,150 м с двигателем ЯМЗ-53445 полной массой 10 т — производство с 2017 года;

ГАЗ C42R13 — шасси и бортовой грузовик с двойной 7-местной кабиной с колесной базой 3,77 м и двигателем ЯМЗ-53441 (производство с 2015 года);

ГАЗ C42R31 — шасси и бортовой грузовик с двойной 7-местной кабиной с колесной базой 3,77 м и двигателем Cummins ISF3.8;

ГАЗ C42R33 — шасси и бортовой грузовик с двойной 7-местной кабиной с колесной базой 4,515 м и двигателем ЯМЗ-53441 (производство с 2015 года);

ГАЗ C42R36 — шасси и бортовой грузовик с двойной 7-местной кабиной с колесной базой 4,515 м с газовым мотором ЯМЗ-543 CNG на компрированном природном газе (метане) — производство с 2016 года;

ГАЗ C47R13 — седельный тягач для эксплуатации в составе автопоезда полной массой 12 т (производство с 2016 года).