**02-098 ГАЗ-33021 «ГАЗель» 4х2 бортовой малотоннажный грузовик гп 1.5 тн, мест 3, вес: снаряженный 1.85 тн, полный 3.5 тн, ЗМЗ-4025/4026 90/100 лс, 115 км/час, ГАЗ 1994/96-2003 г.**

*Из статьи на gruzovikpress.ru «ГАЗель переехала Рубикон. История появления ГАЗели и ее предшественники (от полуторки ГАЗ-АА и ГАЗ-56 до ГАЗ-3302)», автор Александр Климнов, ГП 07-2008. Хорошая работа, спасибо автору и создателям сайта.*

Потребности растущих городов СССР в развозных грузовиках и фургонах в 1970–1980‑х решались за счет импорта из стран соцлагеря однотонных фургонов польской марки Zuk и аналогичных им по конструкции фургонов и микроавтобусов марки Nysa. Обе машины базировались на агрегатах легковой Warszava (лицензионной копии нашей ГАЗ‑М20 «Победа»). В более тяжелой категории действовали юркие восточногерманские 2‑тонные коммунальные грузовички Multicar‑24, но в основном 1,2‑и 2‑тонные цельнометаллические фургоны Avia А15 и А20, производившиеся в Чехословакии по лицензии французской фирмы SAVIEM. Их ежегодный импорт в СССР доходил до десятков тысяч. Возрождение в стране кооперативного движения во время горбачевской «перестройки» и несколько позже прекращение импортных поставок автомобилей из соцстран еще более настоятельно потребовало отечественных автомобилей именно такого класса.

И вот тут‑то Горьковский автозавод с его мощной конструкторской и производственной базой оказался если не в первых рядах разработчиков, то в самом эпицентре проблемы, причем исключительно по собственной инициативе. Этот проект стал признаком новых веяний и, как все новое, еще должен был пробить себе дорогу в жизнь. Работа по созданию полуторатонного фургона оригинальной конструкции (фактически третьего поколения горьковской полуторки) была развернута заводом в 1988 году. Дальнейший исторический процесс, приведший страну к отказу от плановой экономики, позволил ГАЗу претворить свою инициативу в жизнь.

Главный конструктор ОАО «ГАЗ» по грузовым автомобилям в 1990‑х годах Олег Филимонов рассказывал о неординарном и фактически революционном для своего времени процессе конструирования малотоннажного семейства автомобилей. «Полуторку создавали в порыве всеобщего «перестроечного» энтузиазма. ГАЗ‑3302 стал первым отечественным автомобилем, сконструированным по передовому в мировом автомобилестроении методу сквозной компьютерной технологии проектирования.»

Заместитель главного конструктора грузовых автомобилей управления конструкторско‑экспериментальных работ ОАО «ГАЗ» В. И. Давыдов: « …нижегородцы наиболее верно оценили потребности нарождающегося российского рынка, а также свои технологические возможности и потому начали разрабатывать сначала не фургон, требовавший дорогостоящих кузовных штампов, а бортовой автомобиль. А вот уже на его основе можно было создать целое семейство, включающее фургон, микроавтобус и прочие модификации. В конструкции автомобиля широко использовались элементы, унифицированные с «Волгой». В их числе: карбюраторный 4‑цилиндровый двигатель серии ЗМЗ‑402, доработанная до 5‑ступенчатой коробка передач, карданные передачи, унифицированный с «волговским» по редукционной части ведущий мост, узлы тормозной системы и пр. В результате автомобиль был готов всего за четыре года, хотя нормой для советского времени считалось десятилетие и даже более! Уже в 1992 году руководство завода получило полный пакет документации на «ГАЗель» и три образца «в металле». Доработка конструкции, испытания образцов и подготовка производства велись форсированными, можно сказать, просто героическими темпами.

На II Московском международном Мотор‑шоу, проходившем в августе 1993 года на ВВЦ (ВДНХ), дебют предсерийной «газелевской» линейки, включая фургоны и микроавтобус, получил весьма прохладный прием у столичных специалистов и СМИ, так как буквально никто (автор, признаться, тоже) не верил, что гигант советской индустрии реально способен оперативно освоить массовое производство автомобиля, столь резко отличающегося от привычных среднетоннажных «газонов», разработка и серийное освоение которых продолжались десятилетиями. Однако через год Горьковский автозавод с блеском опровергнул сомнения скептиков. Первая полуторка новой эпохи сошла с главного конвейера ГАЗа 20 июля 1994 года. Бортовой грузовик ГАЗ‑3302, названный «ГАЗель», ознаменовал не только появление на российском рынке отечественной модели востребованного развозного класса, но и обозначил настоящий разворот в мировоззрении гигантов отечественного автопрома. Интересы массового частного перевозчика, которого недавно даже в теории не существовало, а теперь составившегося достаточно обширный платежеспособный спрос, были впервые признаны приоритетными. За неполное второе полугодие 1994‑го было произведено 13,3 тыс. «ГАЗелей» (при плане 10 тыс.), а за полный следующий год собрано уже 57,7 тыс. машин. В последующие годы ежегодный объем производства «ГАЗели» (с учетом микроавтобусов) стабильно превзошел 100‑тысячную, а потом и 125‑тысячную отметку.

Основными потребительскими достоинствами нового развозного грузовичка стали его дешевизна и практичность, вследствие того, что многие запчасти напрямую подходили от «Волги», и экономичность (конечно, в сравнении с прожорливыми «газонами» и «зилками»).

Впрочем, первые покупатели столкнулись и с рядом детских болезней, вроде неэффективной системы охлаждения, слабой ходовой части, недостаточной антикоррозионной защиты и многочисленных огрехов сборки. Но предприятие старалось как можно быстрее исправить выявленные недостатки конструкции. Уже **в 1996‑м** пошла модернизированная модель с улучшенным охлаждением двигателя (**пластиковая облицовка радиатора у нее была крупноячеистой**, а в бампере появились дополнительные вентиляционные отверстия). Тем не менее «ГАЗель» в кратчайшие сроки стала самым востребованным автомобилем не только в нарождавшемся сегменте LCV, но и во всем классе грузовых автомобилей. Доля нижегородской полуторки в производстве грузовиков в России в течение нескольких лет колебалась у отметки 60%. Переход на семейство LCV позволил ГАЗу компенсировать, хотя бы частично, катастрофическое падение продаж переставших пользоваться спросом среднетоннажников.

Семейство «ГАЗель» фактически отвоевало для отечественного автопрома важнейший для своей жизнеспособности сегмент рынка.

Но еще больше, чем в экономичных малотоннажниках, рынок нуждался в пассажирских микроавтобусах, так как полноценной отечественной модели такого класса фактически не было, при том что даже полноприводный УАЗ‑2206 пользовался бешеной популярностью, не говоря уже о латвийском РАФе, долгие годы остававшимся всесоюзным монополистом по выпуску микроавтобусов, маршрутных такси, а главное, карет «скорой помощи» и реанимобилей. В результате в считаные месяцы после начала выпуска грузовика ГАЗ‑33021 (шасси с кабиной) небольшие фирмы вроде «Кубаньавто», «Псков‑Авто» и «СемАР» начали переделывать его в микроавтобусы, большая часть которых потом использовалась в качестве маршрутных такси, переживавших настоящий бум. Однако ни одна из этих фирм не смогла конкурировать с ГАЗом, активно и неуклонно пополнявшим семейство «ГАЗель» разнообразными модификациями. Особенно «не поздоровилось» тогда именно РАФу. Весной 1996 года на рынок хлынули первые микроавтобусы ГАЗ‑3221 «газелевского» семейства, осенью парк «маршрутных такси» начал пополняться специализированной 13‑местной версией ГАЗ‑322132. Полное вытеснение латвийской марки с российского рынка заняло у пассажирской «ГАЗели» буквально несколько месяцев, после чего латвийский «рафик» окончательно ушел в историю.

Хроника освоения модельной линейки семейства «ГАЗель» широко освещалась разнообразными СМИ. Так, заметным событием стал пуск в конце 1995 года окрасочной и сборочной линий по производству фургонов ГАЗ‑2705. Несколько месяцев спустя на их базе начали выпускать и микроавтобусы ГАЗ‑3221.

Постепенно «газелевское» семейство разрослось до 250 с лишним только «фирменных» модификаций и свыше 300 версий, изготовляемых сторонними предприятиями, включая специализированную и специальную технику: маршрутные такси с высокой крышей и поворотной дверью в салон, VIP‑купе, санитарные и милицейские кареты, инкассаторские бронеавтомобили, караваны, автолаборатории и автолавки, самые разнообразные автомобили для коммунальных служб и др. Семейство пополнили полноприводные и дизельные версии.

За первое десятилетие было выпущено около 800 тысяч полуторок всех модификаций. Миллионная «Газель» сошла с конвейера 4 августа 2005 года.

Понимая, что оттягивать модернизацию «кормилицы» до ее полного морального износа невозможно, ОАО «ГАЗ» изыскало на программу рестайлинга «ГАЗели» 261 млн руб. **В январе 2003 года без остановки производства был осуществлен переход на рестайлинговое семейство «ГАЗель».** Автомобиль получил совершенно новое переднее оперение, бамперы, радиаторную решетку, модные блок‑фары каплевидной формы. В салоне появилась новая панель с комбинацией приборов от «Волги», в комплектацию был введен регулятор подсветки панели приборов и усовершенствованные дефлекторы системы вентиляции. Мощнее стали основной обогреватель кабины и его дублер в салоне микроавтобуса. Более эффективная термошумоизоляция капота и щитка передка с отражающей металлизированной пленкой позволили заметно снизить наружный и внутренний шумы. У клиентов появился широкий выбор цветовой гаммы окраски кузова и кабины. Более просторная компоновка подкапотного пространства, благодаря разведенным дополнительно на 200 мм лонжеронам кабины, позволила расширить гамму применяемых силовых агрегатов, сделала возможной установку дополнительных систем, вроде ABS и антитоксичной системы выхлопа для бензиновых моторов с впрыском.