

коммерческий автотранспорт

Новое прочтение старого бестселлера

тест-драйв

19 лет на конвейере, 1 600 000 проданных автомобилей, 40-процентная доля на российском рынке грузоперевозок — такова статистика первого поколения «Газели». Поколения, на смену которому приходит новая генерация нижегородских «полуторок», получившая собственное название «Газель-Next».

Что общего между двумя «Газелями», старой и новой? Не так мало, как может показаться по фотографиям! Да, у «Некста» — полностью новые кабина и грузовая платформа, но, если заглянуть под машину, внимательный взгляд отметит, что и рама, и задний мост достались новинке от старой доброй «Газели». При этом газовцы уверяют, что ничего страшного в такой унификации нет: рама вполне надежна (если, конечно, ее не «убивать», постоянно перегружая автомобиль), к заднему мосту нареканий со стороны потребителей тоже нет.

А вот что владельцам «полуторок» не слишком нравилось, так это коробка передач. И эту коробку «Газель-Next» также получила от предшественницы... Однако, по словам инженеров, главная проблема 5-ступенчатой трансмиссии решена: ненадежные подшипники вторичного вала (из-за которых через 50 тыс. км пробега коробка начинала «голотить», а передачи приходилось буквально «вколачивать») заменили импортными, марки SKF, и недуг исчез. В ближайшем будущем Next и вовсе получит новую КПП, причем вместо привычной «очерги» переключения передач в кабине появится компактный «джойстик».

Но перед тем как рассказать о новой кабине, нужно еще раз заглянуть под днище грузовичка, чтобы как следует разглядеть устройство передней подвески. Она теперь независи-

мая, пружинная — схема аналогична той, что реализована на «Соболе», но конструкция другая, модульная: подвеска и рулевое управление теперь представляют собой единую конструкцию. Сам рулевой механизм отныне немецкий, немецкой компании ZF, что должно существенно улучшить управляемость (об этом поговорим чуть позже).

Задняя подвеска тоже обновилась, пусть и не столь кардинально. Во-первых, здесь навсегда прописался стабилизатор поперечной устойчивости (раньше его ставили только на некоторые модификации). Во-вторых, конструкторы применили несколько простых решений (скажем, использовали шарниры вместо втулок для крепления амортизаторов и внедрили алюминиевые вставки между рессорами и подвесками), чтобы будущий владелец «Некста» как можно меньше времени тратил на ремонт машины.

И наконец, двигатель. То, что ГАЗ выбрал для «Газели-Next» 2,8-литровый турбодизель Cummins ISF (120 л. с., 270 Н·м), сенсацией не стало, поскольку этот силовой агрегат давно ставится на газовскую технику, дилеры обучены его обслуживать и располагают необходимыми запасами запчастей. Сенсация заключается в другом — у нижегородской «полуторки» впервые не будет бензинового мотора! На заводе не исключают, что со временем под капотом новинки появится



«Газель-Next» ФОТО АЛЕКСЕЯ КОВАНОВА

и бензиновый УМЗ, но, когда это произойдет, предсказать не берутся — пока двигатель из Ульяновска недостаточно хорош для новой машины.

Так что тем, кто предпочитает бензиновые машины, остается прежняя версия, именуемая «Газель-Бизнес». На конвейере оба поколения грузовичков будут существовать параллельно, возможности производства это позволяют. Притом, по прогнозам маркетологов, количество выпускаемых «Некстов» и «Бизнесов» будет примерно одинаковым из-за разницы цен: самый дешевый Next сегодня предлагается дилерами за 699 тыс. руб., а «Бизнес» стоит почти на 150 тыс. дешевле — от 552 тыс. руб. Но если срав-

нивать дизельные версии, разница не столь велика — старое и новое поколение разделяют меньше 20 тыс. руб.!

Хотя разница между машинами колоссальная. Взять хотя грузовую платформу: она стала значительно больше и спокойнее вмещает пять европалет (в длиннобазную версию помещаются шесть европалет), каркас тента теперь представляет собой идеальный параллелепипед, а не зауженную кверху конструкцию, за счет чего объем кузова увеличился до 11 кубометров. При желании грузовой отсек можно усовершенствовать, заказав за 25 тыс. руб. алюминиевые борта — с такой опцией работа водителя, которому каждый день по несколько десятков раз приходится откидывать задний борт, замет-

но облегчится, поскольку замки, фиксирующие борт, не требуют приложения физической силы и открываются легким движением руки.

Вообще, Next требует меньше усилий по всем параметрам. Залезать в кабину стало удобнее благодаря большому дверному проему и удобному расположению (на 8 см ниже) подножки, открывать двери — легче (вместо тугой «клавиши» появились удобные ручки «под естественный хват»). Двери захлопываются легко, сиденье имеет множество регулировок, включая поясничный подпор, появилось много отсеков для всякой всячины. Правда, материалы интерьера стали проще — водителя окружают сплошь жесткий пластик, что, впрочем, компенсируется другим достоинством интерье-

ра. Закрой эмблему на баранке — и никаких признаков того, что это отечественная «Газель», не останется. Так может выглядеть салон любого европейского грузовичка.

И управляется Next совсем как иномарка. На прямой машина стоит четко, совершенно не требуя подруливания, в поворотах реакция на действия рулем точные — крены невелики, а заданную траекторию машина прописывает поистине образцово. Правда, обратной стороной хорошей управляемости оказалась собранная, но несколько жестковатая подвеска. На крупных неровностях пустой грузовичок подпрыгивает несколько активнее, чем хотелось бы, заставляя водителя сбавлять ход. Впрочем, полностью грузенная (с учетом особенностей



российских грузоперевозок, скорее перегруженная) «Газель» наверняка обретет необходимый плавность хода.

По части динамики — никаких сюрпризов. Под неназойливый посвист турбины Next отлично ускоряется на любой передаче (мотор очень эластичен), причем внушительный крутящий момент позволяет трогаться со второй. Вот только на крейсерских скоростях двигатель настойчиво требует включить несуществующую шестую передачу — при 120 км/ч обороты для дизеля высоковаты. А в том, что водители будут разгонять машину до таких скоростей, сомневаться не приходится. Естественным ограничителем раньше служили не самые эффективные тормоза, но теперь с новыми передними тормозами «Га-

зель» со скоростью 80 км/ч останавливается через 34,2 м. Лучший показатель в классе!

В общем, победные реликвии газовцев, обещавших, что новая «Газель» по многим параметрам будет лучше европейских аналогов, оказались правдой — три года работы и вложенные 5 млрд руб. потрачены не напрасно. На эти деньги были созданы грузовичок (с одинарной и двойной кабинами) и новое поколение маршруток, которые построены по кардинально новой схеме — это будет каркасно-панельный автобус. И если автобусы и «двухкабинники» появятся в салонах дилеров во второй половине года, то бортовую машину (со стандартной или удлиненной базой) можно приобрести уже сейчас.

Алексей Кованов

Они возвращаются

тест-драйв

Совместное предприятие «Соллерс-Исузу» выкатило на рынок сразу три новые модели среднетоннажных грузовиков — Isuzu N и F-серии. Все говорит о том, что в компании приняли решение о серьезном возвращении на рынок.

Первая новинка — модель NQR90 считается самым грузоподъемным шасси в линейке Isuzu N-серии нового поколения 700P. Главное отличие от предшественника — увеличенная на 2 т (до 6,6 т) грузоподъемность. Естественно, что возросшая до 9,5 т полная масса потребовала пересмотра линейки силовых агрегатов и тормозной системы. NQR90 — первое и на данный момент единственное шасси Isuzu N-серии, оснащенное пневматической тормозной системой, что позволяет использовать автомобиль в составе автопоезда с прицепом полной массой 3,5 т.

Четырехцилиндровый турбодизель рабочим объемом 5,2 л выдает в стандартном варианте 155 л. с. (419 Нм) и агрегируется с 6-ступенчатой коробкой передач собственного производства. До норм выбросов «Евро-4» его довели, врезав каталитический нейтрализатор в выхлопную систему и используя систему рециркуляции выхлопных газов (технология EGR). В течение этого года японцы собираются поднять мощность до 190 л. с. (510 Нм), и, по их уверениям, он станет самым мощным 9,5-тонником на рынке.

Модель NQR90 представлена в России в трех вариантах колесной базы, от 3815 до 4475 мм. Узнаваемый кубический дизайн кабин особых изменений не претерпел, а вот в интерьере появились стояночный тормоз в виде джойстика, такой же как и на «взрослых» моделях компании. Усилия на педали тормоза снижено вдвое, а наружные зеркала обзавелись дополнительными сферическими секциями. Вот и все обновления.

К новым пневматическим тормозам претензий не возникает — замедление прогнозируемое. Есть еще и помощник в виде моторного тормоза, позволяющего на довольно крутых спусках не использовать рабочую тормозную систему вовсе.

Стоимость шасси NQR90 в салонах официальных дилеров японской марки составляет от 1,741 млн руб. Межсервисный интервал на данную модель составляет 15 тыс. км пробега или один год. Напомним, что сборка данной модели стартовала в начале апреля на производственной площадке «Соллерс-Исузу», расположенной в Ульяновске (на территории ОАО УАЗ). В 2013 году планируется выпустить 474 шасси данной модификации.



Isuzu FV ФОТО МАКСИМА СЕРГЕЕВА

Две новые модели серии F — это уже шестое поколение среднетоннажных автомобилей Isuzu. Они к нам будут поставляться из Японии.

Новая концепция Hexa-Pod (слегка выпуклый куб) компании Isuzu символизирует три направления дизайна Isuzu — Solid, Clean и Emotion. В соответствии с этой концепцией дизайнеры и конструкторы придали кабине полностью новый внешний вид. Интерьер у обеих машин одинаковый, а разная ширина кабин достигается модульностью конструкции.

Шасси FSR90 имеет наименьшие массогабаритные показатели во всем модельном ряду F-серии нового поколения. При всех преимуществах малотоннажных грузовиков N-серии оно обладает внушительной грузоподъемностью более чем 8 т и большой вариативностью возможного назначения.

Шасси FVR34 является самым тяжелым и грузоподъемным в модельном ряду F-серии среди автомобилей с колесной формулой 4x2. Isuzu FVR34 способен перевозить до 12,5 т груза, что является одним из лучших показателей среди грузовых автомобилей двухосной компоновки.

Интересно, что обе модели будут оснащаться кабинами со спальным местом, правда, сложной формы, довольно узким (650 мм в самом широком месте) и довольно жестким, но это не помешало маркетологам заявить, что эти машины вполне подходят не только для внутригородских и пригородных, но и для междугородных перевозок.

Универсальные шасси Isuzu F-серии нового поколения 700P позволяют устанавливать на них надстройки для решения самых различных транспортных задач. Кабины, обладающие высокими аэродинамическими показателями, новые

мощные двигатели стандарта «Евро-4», работающие в паре с 6- или 9-ступенчатой коробкой передач, — все это позволило грузовым автомобилям Isuzu F-серии достичь отличных показателей динамики и топливной экономичности.

Личные впечатления сводятся к тому, что в вождении FSR90 несильно отличается от NQR90. Естественно, надо учитывать возросшие массу и габариты, но четырехцилиндровый турбодизель мощностью 210 л. с. (706 Нм) уверенно вывозит частично грузенную машину в гору и позволяет вполне нормально разогнаться. Кстати, и претензии к приводу японской 6-ступенчатой механической коробки точно такие же.

А вот FVR34 уже гораздо интереснее, здесь под кабиной стоит рядная шестерка мощностью 280 л. с. (882 Нм), агрегатированная с 9-ступенчатой коробкой ZF. Несмотря на то что полная масса возросла в полтора раза (до 18 т), силовая линия уверенно вывозит в гору уже на третьей передаче и позволяет ускоряться куда интенсивнее. Да и к приводу КПП никаких претензий. Вообще FVR34 воспринимается как серьезный, взрослый автомобиль.

Стоимость модели FSR90 стартует от 2,45 млн руб., модели FVR34 — от 2,7 млн руб. Межсервисный интервал на обе машины составляет 20 тыс. км пробега или один год. Планируется, что в России шасси F-серии поступят в продажу в начале лета.

Выход на российский рынок сразу трех моделей Isuzu, да еще по столь привлекательным ценам, грозит переделом. Ведь если оставить в стороне победные фанфары маркетологов, то выяснится, что среднетоннажники в России не пользуются оглушительным спросом: в 2012 году их продано на порядок меньше, чем тяжелых грузовиков.

Максим Сергеев



JOHN DEERE

Техника успеха
Сделано в США

Deere.ru

Реклама