

КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

«ГАЗон»

В новом среднетоннажном грузовике Горьковского автозавода необычно практически все. Название, дизайн, цена, гарантийный срок, применяемые технические решения и даже состав базовой комплектации. Наш рассказ — о самой последней модели группы ГАЗ. «ГАЗон Next» приходит на смену машинам предыдущих поколений ГАЗ-3309 и «Валдай». Продажи начинаются в октябре.



— новинка —

Смело и оригинально уже само название. Да, «газонами» горьковские грузовики называли еще с середины 1940-х — с выхода популярнейшего и любимого в народе ГАЗ-51. Но решение использовать народное имя в качестве официального принято впервые. Приставка «Next» указывает на принадлежность модели к новому поколению. Впервые этот элемент появился у «ГАЗели Next», запущенной в производство в 2013 году. С тех пор он встречается все чаще, причем не только на собственных газовских моделях, но и в продукции других заводов группы. В 2015 году будет запущен внедорожный «Садко Next», в прессе уже появились фотографии первого прототипа тяжеловеса «Урал Next». Пока ничего не известно о том, перейдет ли этот элемент в названия автобусов, выпускающихся на заводах группы — ПАЗе, ЛиАЗе, ГоАЗе, хотя такое решение было бы логичным.

Второй смелый шаг — гарантия в три года или 150 тыс. км пробега. На российском рынке в сегменте автомобилей грузоподъемностью около 5 тонн такие условия вообще не встречаются. Корейские и японские производители предлагают гарантийный срок три года / 80 тыс. км или два года / 100 тыс. км. Удивительно и отрадно, что российский производитель начал задавать тон по этому показателю. С другой стороны, на ГАЗ и раньше приходилось 55–58% продаж в данном сегменте, так что давно было пора выходить в лидеры не только по объему, но и по технологиям. Межсервисный интервал тоже увеличен — до 20 тыс. км.

«ГАЗон», как и весь новый модельный ряд, разработан не только для российского рынка, но и с дальнейшей экспортной перспективой. По словам Олега Дерипаски, председателя наблюдательного совета компании «Базовый элемент», основного акционера груп-

пы ГАЗ, «компания вкладывает в развитие семейства Next около 12 млрд руб., все разработки ведутся в том числе с учетом требований зарубежных рынков. Расширение экспорта — одно из ключевых направлений стратегии группы ГАЗ. Развитие экспортных продаж стимулирует предприятия к созданию высокотехнологичных разработок и обеспечивает условия для увеличения объемов производства».

Третье оригинальное решение — использование на среднетоннажном грузовике кабины от легкого коммерческого автомобиля. Да, на «ГАЗон» установлена та же самая кабина, что и на «ГАЗель Next». Капот и оперение, конечно, другие, но сам кабинный модуль, сиденья, двери, приборная панель практически идентичные. Результатом этого смелого решения стал беспрецедентный для данного класса техники уровень комфорта для водителя и пассажиров. Уже в базовой комплектации установлено поддресорное сиденье с пятью степенями регулировки и подлокотником. Число мест увеличено до трех (2 + 1) в однорядном исполнении и до семи (1 + 6) для двухрядки.

Машина имеет капотную компоновку. Это решение, как известно, имеет и свои достоинства, и свои недостатки. Пожалуй, преимуществ все же перевешивают. Дополнительная безопасность, надежность (в том числе за счет того, что все кабинные соединения не подвергаются постоянному опрессовыванию), легкость обслуживания и ремонта, лучшее распределение веса по осям и более высокая проходимость. Жертвовать приходится длиной платформы.

Кстати, о проходимости. Дорожный просвет в 253 мм (у конкурентов от 180 до 235 мм) и углы въезда 30° и съезда 18° делают машину безусловным лидером по этому показателю в своем классе.

Решив одним выстрелом убить двух зайцев, ГАЗ будет предлагать «ГАЗон» сразу в

двух исполнениях: универсальном и городском. Полная масса — 8,7 тонны, грузоподъемность — до 5 тонн. Различаться они будут цифровыми индексами. «Универсальная» версия предназначена для замены модели 3309, «городская» придет на смену «Валдаю», ее производство начнется в конце года. Кроме размера колес отличия между двумя модификациями будут несущественными. Более высокая «универсальная» версия продолжает традиции газовских грузовиков, которые исторически разрабатывались не только для промышленности, но и для агропромышленного комплекса, и может полноценно использоваться как в городах, так и в сельской местности. Впрочем, по всей видимости, она будет более популярна в мегаполисах: как известно, после снегопадов многие наши городские магистрали несильно отличаются по проходимости от проселочной дороги. Да и возможность съехать на грунт часто оказывается совсем лишней.

И «городская», и «универсальная» модификации будут доступны со стандартной и удлиненной колесными базами, с однорядной и двухрядной (ближе к концу года) кабинами.

Основной двигатель для автомобиля — ЯМЗ-534, производство которого началось в 2012 году. Это новейшая российская разработка, которую совместно с конструкторами ярославского «Автодизеля» (кстати, тоже входит в группу ГАЗ) доводили специалисты одного из крупнейших в Европе инженеринговых центров — австрийского AVL. По информации компании, двигатель отличается высокой экономичностью, имеет ресурс выше 700 тыс. км и требует минимальных затрат на обслуживание в период эксплуатации. С 2013 года ЯМЗ-534 устанавливался на ГАЗ-3309/3308 в качестве альтернативы минскому Д-245.7. Уже продано более 1 тыс. автомобилей. Это позволило заранее накопить опыт эксплуатации в реальных условиях, обучить



Гарантия на «ГАЗон Next» — три года или 150 тыс. км пробега

На этом новшества не заканчиваются. Интегральный рулевой механизм обеспечивает хорошую информативность и управляемость, число оборотов рулевого колеса — всего по два в каждую сторону. Новая передняя подвеска со стабилизаторами поперечной устойчивости в обеих осях отвечает за плавность хода, устойчивости и прямолинейность движения.

Модернизированная коробка передач рассчитана на крутящий момент до 490 Нм. Изменения в конструкции (увеличение толщины шестерен и внедрение демпферов колебаний) и применение новых комплектующих (новые манжеты, синхронизаторы, подшипники) позволили не только повысить надежность, но и достичь высокой четкости включения передач, снизить уровень шума и вибраций.

Изменена карданная передача, модернизирован задний мост (больше никаких течей). Из всех узлов наибольшую преемственность со старой моделью сохранила рама, но и на нее установлены усиленные лонжероны.

Для повышения коррозионной стойкости кабины и капота они на 80% изготовлены из оцинкованной стали, а крылья — из пластика. Рама перед покраской тоже проходит процедуру катодного грунтования.

Семейство ГАЗ-3309 могло похвастаться каким-то бесконечным — в несколько сотен наименований — количеством модификаций спецтехники. Очевидно, что все они постепенно перейдут и на «ГАЗон». Сам завод уже готов к выпуску промтоварных и изотермических фургонов и европлатформ. Саранский завод автосамосвалов в самом конце сентября представил самосвал на базе нового грузовика грузоподъемностью 4,5 тонны.

В заключение о самом главном. Цена нового автомобиля начинается с 1,05 млн руб. (за шасси). Ценники конкурентов начинаются от 1,5 млн руб. Учитывая все перечисленные выше изменения в конструкции автомобиля, похоже, что амбициозный прогноз Вадима Сорокина о том, что «компания намерена увеличить свою долю на рынке среднетоннажников с нынешних 57% до 70%», является вполне реалистичным.

Дмитрий Ратников

Оранжевое продолжение

— тест-драйв —

Вслед за флагманским XF DAF Trucks обновила линейку грузовиков серии CF и LF. Отныне все они соответствуют уровню «Евро-6». В последнее время дела у голландского производителя средних и тяжелых грузовиков идут в гору.

Исчисление «последнего времени» ведется со второй половины 90-х годов прошлого столетия, когда стоящему на грани банкротства Заводу прицепов и полуприцепов ван Дорнов, как расширяющемуся аббревиатура DAF, руку помощи сначала протянуло собственное правительство, а затем его взял под свое крыло заокеанский PACCAR (Pacific Car and Foundry), также владеющий легендарными брендами Peterbilt и Kenworth. С тех пор позиции DAF Trucks на европейском рынке тяжелых грузовиков крепнут год от года. В 2013-м, например, в сегменте тягачей его доля составила 18,9%, в сегменте шасси — 11,2%.

После презентации нового магистрального тягача XF настал черед обновиться и DAF серии LF и CF. Для среднетоннажного LF, сборка которого налажена на заводе Leyland Trucks в Англии, дафовцы не мудрствуя лукаво вновь позаимствовали кабину у Renault Trucks. Ее устанавливали еще на развозные Midlum, а нынче модернизированной версией этой кабины комплектуют грузовики серии D. Действительно, зачем разрабатывать собственную, коли объемы выпуска относительно невелики, да и с логистикой поставок никаких проблем не возникает, ведь кабины поступают на британские острова напрямую через Ла-Манш с завода Renault Trucks в Блейвилле (Нормандия). Кстати, аналогичной логикой придерживает-



Тяжелый самосвал DAF CF с двумя ведущими задними мостами

ся и Volvo Trucks, заимствуя кабины Renault — правда, в усиленном с точки зрения безопасности варианте — для своих автомобилей серий FL и FE.

DAF LF комплектуются четырех- или шестидвигательными двигателями PACCAR PX. Семейство включает в себя рядную «шестерку» PX-7 объемом 6,7 л (223–314 л. с.) и 4,5-литровую «четверку» PX-5 (152–214 л. с.). Однако аббревиатура PACCAR на клапанной крыш-

ке этих моторов не должна вводить в заблуждение. По сути, это Cummins, которые собирают в Англии по дафовской спецификации. В стандартной комплектации двигатель агрегируется с пяти-, шести- или девятиступенчатыми механическими коробками передач ZF. Причем последняя появилась в гамме совсем недавно. Она рассчитана на более высокий крутящий момент и сложные условия эксплуатации, например в строительстве. В качестве опции доступны также шестиступенчатый «робот» ZF, «робот» ZF AS Tronic и «автомат» Allison серии 3000.

Сфера применения грузовиков серии LF не ограничивается городскими перевозками и коммунальной сферой. В версии «Евро-6» в модельной линейке значится и двухосное «строительное» шасси полной массой 19 тонн, с формальной точки зрения относящееся уже к тяжелому классу. В его активе: увеличенный до 320 мм дорожный просвет, углы въезда, равный почти 25°, и трехмиллиметровая плита под бампером, предназначенная для защиты радиатора. Кроме того, LF отличает небольшая снаряженная масса и самый маленький в классе радиус разворота: угол поворота передних колес — 50°.

Однако куда более обширный ассортимент комбинаций шасси с разнообразными колесными формулами (4x2, 6x2, 6x4, 8x2 и 8x4) представлен у автомобилей серии CF. На машинах 6x2 и 8x2 в разной конфигурации (до ведущего моста или за ним) устанавливаются управляемые и поддерживающие оси с одинарной (нагрузка 7,5 тонны) и двоярной (10 тонн) ошиновкой. Помимо традиционных версий с двумя передними и двумя задними осями поставляются также модели с одной передней и тремя задними осями (tridem). Общие особенности: нагрузка на передние оси — 8 и 9 тонн, на ведущий мост — 13 тонн, на тележку, соответственно, 26 тонн. Полная масса соло-версий четырехосных DAF достигает 37 тонн. Жесткая рама с лонжеронами толщиной 7 мм и вставками-усилителями, верхний забор воздуха в двигателе, в стандартной комплектации механические коробки передач. Отбор мощности от КП или двигателя. Подготовка шасси в заводских условиях под установку кузовов, надстроек и съемного оборудования. В качестве опции доступны 12- и 16-ступенчатые

АМКП ZF AS Tronic, а также верхний выхлоп и для условий повышенной запыленности — воздушный фильтр типа «Циклон».

Основные двигатели — PACCAR MX-11 (10,8 л, 286–435 л. с.) и MX-13 (12,9 л, 412–510 л. с.), хотя на машинах с колесной формулой 4x2 может устанавливаться и PX-7. В качестве фирменных черт можно упомянуть систему впрыска топлива common rail, одиночный поликлиновой ремень и вентилятор без промежуточного привода, установленный непосредственно на коленвал, что позволяет повысить надежность узла, снизить вес и сократить затраты на ТО. Для снижения веса и уровня шума поддон картера изготовлен из пластмассы. В двигателях MX-11 и MX-13 топливный фильтр и влагоотделитель объединены в один блок, который крепится непосредственно к блоку цилиндров, что упрощает его обслуживание. Кроме того, маслоохладитель со встроенным масляным фильтром для прочности сделан из нержавеющей стали, а жгуты проводов изолированы специальным пеноматериалом, по словам представителей компании, гарантирующим максимальную надежность.

Прибавление случилось и в семействе флагманской серии XF. Помимо классических магистральных тягачей с колесной формулой 4x2 в его линейке появились шасси 6x2, 8x2 и 8x4, а также тягачи 6x2 и 6x4. Венчает же гамму сверхтяжелый тягач XF FTM (8x4) с трехосной задней тележкой — поддерживающая управляемая ось установлена перед ведущими мостами. Такие машины служат обычно в качестве балластных или седельных тягачей, способных тянуть «составы» полной массой до 120 тонн.

Александр Солнцев