КОРЕЙСКАЯ АЛЬТЕРНАТИВА

Как известно, самыми популярными коммерческими автомобилями являются малотоннажные грузовики полной массой от 3,5 до 7 т. Эти машины широко используются в секторе дистрибьюции, когда перевозчику нужно постоянно развозить товары по расположенным в разных точках города магазинам или накопительным складам. Довольно неплохим вариантом приобретения техники для этих целей является продукция компании Hyundai. В частности, речь идет о семействе автомобилей HD 65/72/78.

Семейство HD 65/72/78 насчитывает множество модификаций для самых различных целей. Можно сказать, что конек автомобиля – его универсальность. В гамме насчитывается несколько видов кабин: стандартная, удлиненная или сдвоенная; шасси самой различной длины; множество вариантов по кузову и надстройкам. Машина может работать, например, эвакуатором, развозчиком товаров различных групп, тягачом, подъемным краном.

На тест нам достался автомобиль HD 78 с удлиненной кабиной и "голым" шасси. Эту кабину с шасси привезли в качестве образца не случайно. Дело в том, что большинство перевозчиков предпочитают покупать автомобиль именно в таком виде, после чего самостоятельно заказывать необходимые надстройки в одном из множества украинских "ателье".

НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД

Дизайн автомобиля подобен большинству грузовичков азиатского происхождения. У него закругленная бескапотная кабина с выпуклым лобовым стеклом, за счет чего он отличается неплохим обзором. Способствуют этому и большие боковые стекла, а также немаленькие зеркала. Если "мерт-

Огромные задние фонари в плотном городском потоке не помешают...

вые зоны" и есть, то обнаружить их за короткий период теста нам не удалось – ситуация хорошо отслеживается как впереди, так и позади автомобиля. Добавим также, что стекло есть и на задней стенке кабины, это значительно улучшает обзор в случае, когда автомобиль оснащен бортовым кузовом. В дождь и темное время суток придут на помощь сдвоенные расположенные друг над другом передние фары с довольно ярким как дальним, так и ближним светом.

Большие зеркала-лопухи дают хорошую обзорность

Небольшого размера колеса и довольно длинная база (3,7 м) сочетаются с хорошим для города дорожным просветом – 235 мм. Благодаря этому фактору автомобиль отлично проезжает по пересеченной местности, заезжает на бровки и проходит дорожные ямы без ущерба для шасси и двигателя. Кстати, по этой причине нет надобности в защите картера, поскольку риск повредить двигатель крайне мал. Хотя на наших буераках ее все же стоит заказать – на всякий случай.

Отметим, что автомобиль очень удобен в эксплуатации и обслуживании, поскольку все фильтрующие элементы вынесены наружу, а емкость для тормозной жидкости размещена в салоне. Снаружи находится и расширительный бачок, так что долить охлаждающую жидкость не составляет особого труда. Здесь же расположен скрытый от влаги специальным кожухом аккумулятор, запираемый на замок – во избежание воровства. Чуть левее разместился ящик для инструментов. Безусловно, очень удобно.

Однако для выполнения некоторых операций по обслуживанию двигателя поднимать кабину иногда все же необходимо. Процедура эта несложная. Достаточно отсоединить крепление со специальным рычагом за спиной, и кабина опрокидывается автоматически. Кстати, сам рычаг надежно закреплен, чтобы избежать самопроизвольного откидывания кабины.

... иначе зеваку ждет швеллер-бампер

ВНУТРИ

Несмотря на то, что подножка расположена достаточно низко, процедура входа в водительский отсек несколько непривычна. Когда руки автоматически начинают искать вспомогательные поручни, находит свой только левая. Именно на ней и приходится подтягиваться; пожалуй, это понравится лишь левше. Или мы просто придираемся?.. Ведь после примерно десятой операции по входу в кабину к этой особенности настолько привыкаешь, что перестаешь на нее обращать внимание. Наверное, стоит особо опасаться левого хука от водителей этого автомобиля.

Салон, хоть и не вызывает чувства восхищения, является уютным

В салоне все эргономично и добротно. И никаких излишеств.

Рулевая колонка регулируется только по углу наклона

Регулировать печку очень удобно

и хорошо собранным рабочим местом. Не стоит забывать, что это не седан, а развозной фургончик. По меркам его класса, с эргономикой тут все в порядке. Приборная панель и подлокотники дверей отделаны под дерево. Чувство комфорта добавляют и электрические стеклоподъемники, и штатная магнитола. А комфортабельное, с хорошей боковой поддержкой и с регулировками продольного направления и угла наклона спинки водительское сиденье так и звало: давай, нам еще и завтра в дорогу. Правда, руль регулируется лишь по углу наклона, хотя особого дискомфорта это не вызвало. Клавиши управления на щитке приборов, а также подрулевые переключатели, расположены вполне прогнозируемо – все под руками. Словом, над эргономикой автомобиля корейские конструкторы и дизайнеры поработали неплохо. Вместе с тем, обстановка довольно спартанская, но опять же – смотря с чем сравнивать. Если с "Газелью", то...

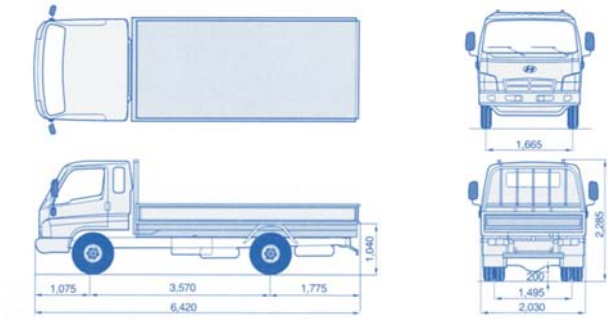
Приборный щиток также можно назвать простеньким, однако и лаконичным одновременно: спидометр, тахометр с цифровыми часами, датчики температуры и топлива – и все. А что, собственно, еще надо?

Пассажирское сиденье сдвоенное, это нормально для машин такого класса. За спинкой есть пространство для хранения личных вещей и инструментов – это основное преимущество удлиненной кабины.

ЗА РУЛЬ

Проворачиваем ключ и активируем систему зажигания. По ходу оцениваем первые децибелы в кабине. По этому показателю автомобилю можно смело ставить хорошую оценку – никакого "ощущения трактора", все очень тихо, и пассажиры в салоне услышат друг друга даже в том случае, если будут разговаривать вполголоса. И это при пуске обычно шумных дизелей. Впрочем, начнем движение, интересно, как будет тогда.

Нельзя не похвалить плавности хода и на удивление мягкой и удобной педали сцепления, к работе которого не потребовалось никакой адаптации. Кроме того, хочется отметить приятный хват руля, снабженного гидроусилителем. Да и к КПП никаких претензий. Рукоять рычага переключения передач приятно ложится в руку, все переключения выполняются быстро за счет короткоходности рычага, а передачи не надо "ловить" – все четко и легко чувствуется.

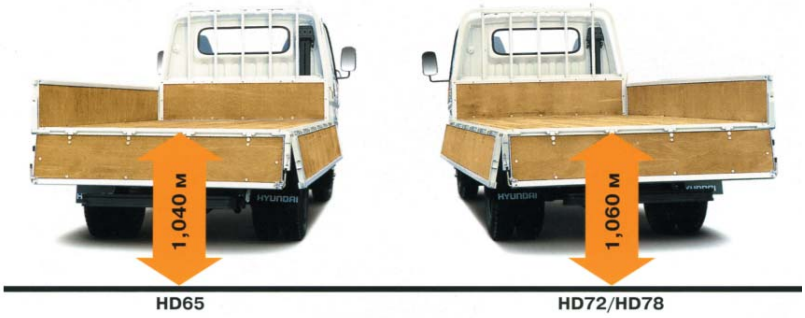


Конструкторы сделали все возможное для удобства маневрирования – ведь для развозника это один из главных критериев, и в нашей модели он впечатляет. Передние колеса проворачиваются на очень большой угол, и радиус разворота составляет всего чуть более 7 м. Эти показатели у малотоннажного грузовика HD 65/72/78 чуть ли не превышают таковые у многих легковых автомобилей.

Тяговые характеристики 4-цилиндрового турбодизельного двигателя рабочим объемом всего 3,9 л выше всяких похвал. Мотор великолепно зарекомендовал себя во всех режимах работы, как при движении по прямой, так и под гору, причем без особо повышенных басов. За шумоизоляцию можно ставить если не "отлично", то "хорошо" с большим плюсом. Разгон автомобиля довольно уверенный, ощущается приличный запас мощности. Максимальная скорость ограничена цифрой 120 км/ч, хотя по городу лучше и безопасней ездить на 60 км/ч. Но приятно осознавать, что для совершения обгона у нас в запасе очень много.

Езда в автомобиле довольно комфортна, несмотря на то, что подвеска грузовая – на листовых рессорах. Да, в ненагруженном автомобиле, да еще и просто на шасси без кузова, все неровности трассы передавались в кабину, но особо неприятных ощущений не возникало. Если же представить езду в загруженной машине, то комфортности, очевидно, прибавится изрядно.

Тормозная система также довольно эффективна. Автомобиль останавливается без юза, несмотря на то, что система ABS устанавливается только под заказ. Следует отметить, что тормозная система – вакуумная гидравлическая, и задние и передние тормоза – барабанные. Сказывается, конечно,



Грузовое шасси Hyundai HD 78

Год выпуска	2006
Колесная база:	
Колесная формула	4x2
Колесная база, мм	3735
Двигатель:	
Hyundai D4DB	
Тип	турбодизель (Евро-2)
Рабочий объем, л	3,9
Мощность, л. с.	131 при 2900 об./мин.
Трансмиссия:	
Тип	механическая
Кол-во передач	5
Передняя подвеска:	
зависимая рессорная с амортизаторами	
Задняя подвеска:	
зависимая рессорная с амортизаторами	
Тормозная система:	
барабанные тормоза на всех колесах	
Эксплуатационные показатели:	
Радиус разворота, м	7,3
Грузоподъемность, кг	4200
Полная масса, кг	7200
Максимальная скорость, км/ч	120
Комплектация:	
Электростеклоподъемники окон	
Удлиненная кабина	
Бак на 100 л	
Шины 7.50-R16	

то, что для борьбы с конкурентами (в основном китайско-российскими) корейцам приходиться идти на всевозможные хитрости, чтобы как можно больше удешевить автомобиль. Хотя делать это на безопасности – вопрос весьма спорный...

Пробуем движение задним ходом. Как мы уже отмечали, обзорность автомобиля назад – на самом высоком уровне благодаря удачной конструкции зеркал и большой площади остекления. А как с маневрированием задним ходом? Тут возможности грузовика впечатляют вновь. Автомобиль мгновенно реагирует на малейшее движение руля, а разворот на 90° получается практически на месте – тоже очень актуально в условиях городского трафика, узких улочек и припаркованных как попало легковушек, вечно перегораживающих подъезды к магазинам.

3,9-литровый дизель настолько компактен, что его можно спутать с двигателем от легковушки

Большой угол поднятия кабины дает хороший доступ для обслуживания двигателя

***

Корейский автомобильчик и экономичный, и вместительный. Хоть и есть некоторая простота во всем, но ведь и цена тоже "несложная". Зато все добротно, все, что надо для работы по развозу грузов, да и не только. Ближайшим конкурентам будет нелегко. К тому же, на всю продукцию Hyundai дается гарантия до двух лет. А с наличием дилеров Hyundai, у которых есть собственные сервисные центры, где можно произвести обслуживание и ремонт этой техники, проблем с сервисом, запчастями и ремонтом у перевозчика не возникнет даже после истечения гарантийного срока, что очень важно для работы в этом виде бизнеса. Ведь коммерческий транспорт стоять не должен.

Благодарим компанию "Трак-Авторитет" за предоставленный автомобиль.

Игорь Гордеев