**Нyundai НD65 технические характеристики**

«Hyundai HD65» – один из практичных среднетоннажных грузовиков компании «Хёндай», «заточенных» для повседневных развозных работ в городских условиях. Это простой в эксплуатации, лёгкий в управлении, маневренный, выносливый, неприхотливый к качеству солярки грузовик. При своих компактных размерах, он позволяет перевозить 3,5 тонн грузов в кузове, либо три тонны – в надстройках фургонного типа. Умеренный расход топлива и хорошая работоспособность в сочетании с надёжностью позволяют говорить о быстрой и достойной коммерческой отдаче от приобретения «Hyundai HD65». Все подробности далее.

**Об истории модели и её месте в линейке грузовиков «Хёндай»**

Компактные корейские грузовики «Хёндай» хорошо известны на отечественном рынке со второй половины 90-х годов. Наиболее распространённой, по данным Росавтостата, моделью является на протяжении уже многих лет «Hyundai HD78» с грузоподъёмностью в 4,6 тонны. Другим бестселлером является проворный «малыш» «Нyundai Рorter» и «Нyundai Рorter II», который берёт «на борт» тонну груза.

«Hyundai HD65» находится в «грузовой линейке» компании «Хёндай» между ними. а точнее, между «Hyundai HD78» и «полуторкой» «Hyundai HD35».

Первые среднетоннажные грузовики «Хёндай» были выпущены в 1987-м году. Они не были автомобилями собственной разработки. Их запуск в массовое производство стал плодом сотрудничества «Hyundai» с японским концерном «Mitsubishi». Первые поколения хёндаевских среднетоннажников, получивших названием «Нyundai Мighty», были близкими к оригиналу копиями японских грузовичков «Мitsubishi Fuso Сanter».

Но с 1998-го года «Хёндай» уже выпускает грузовики, каждый из которых можно с полным правом назвать собственной разработкой корейской компании. Торговая марка «Нyundai Мighty», к которой формально относятся и HD65, и HD78, пережила возрождение уже в наши дни. В 2015 году в Корее устроили грандиозную презентацию современного грузовика «Hyundai Mighty», а в 2017-м году сборку двух модификаций «Майти» начали производить и в России.

«Hyundai HD65» же, который тоже собирался у нас, на калининградском предприятии «Автотор», наоборот, покинул российский рынок, и отныне его можно приобрести в РФ лишь в подержанном варианте. Производство «Hyundai HD65» продолжается только для стран «третьего мира» – типа Индонезии, Камбоджи, Малайзии и т.п.

**Назначение и варианты использования «Hyundai HD65»**

Как уже было отмечено, «Hyundai HD65» создан специально для выполнения всех задач, связанных с ежедневными перевозками товаров и различных грузов в пределах городской черты и на «ближнем межгороде», внутри региона. Компактные размеры, поворотливость и маневренность обеспечивают максимально быстрое передвижение в непростых условиях городских заторов, осуществление разворотов на площадках малых размеров, оптимально удобную загрузку/выгрузку товаров и грузов даже в местах неудобных стоянок. Грузовик «Hyundai HD65» характеризуется значительной продуктивностью при малых затратах и, следовательно, быстрой окупаемостью.

В варианте с полуторной кабиной, оборудованной компактным спальным местом, машина может использоваться и на перевозке грузов по межрегиональным маршрутах. Хотя, конечно, для длительных поездок по трассам «Hyundai HD65» слабо приспособлен: тесновато и маловато комфорта в кабине, динамические характеристики в загруженном состоянии не выходят за рамки 80 км/ч. «Hyundai HD65» – это «городской житель».

Используемые на «Hyundai HD65» эффективные системы кондиционирования, ABS c ЕВD и вспомогательных гидравлических устройств способствуют обеспечению комфорта и безопасности вождения; росту работоспособности и коммерческой отдачи. Интегрированная система EBD (Еlectronic Вrake-force Distribution) и четырёхканальная АBS призваны предотвращать потерю управляемости и неконтролируемое скольжение автомобиля в случаях резких торможений. Для увеличения степени безопасности водителя и пассажиров на ремнях безопасности предусмотрены преднатяжители.

Кроме бортовой грузовой платформы, автомобили «Hyundai HD65» чаще всего используются с такими надстройками шасси, как: промтоварный или изотермический фургон, рефрижератор, крано-манипуляторная установка, автоэвакуатор, автогидроподъёмник.

**Модификации грузовика «Hyundai HD65»**

* «Hyundai HD65 Narrow» – это автомобиль с узкой стандартной кабиной, построенный на колёсной базе 2,820 и 3,375 м (на автомобилях ранних лет производства было 2,550 и 3,375 м);
* «Hyundai HD65 Wide» – это грузовик с широкой кабиной, доступной в коротком, длинном (полуторном, со спальным местом), а также сдвоенном (шестиместном) вариантах. Размер колёсной базы – 2,750 до 3,415 м.

**Технические характеристики и параметры в цифрах**

* «НD65 Short» (короткая база), со стандартной кабиной: колёсная база – 2,820 м; длина – 5,020 м; свес сзади – 1,375 м; снаряженная масса – 2,460 тонны; минимальный радиус разворота – 5 м.
* «НD65 Long» (длинная база), со стандартной кабиной: колёсная база – 3,375 м; длина – 6,170 м; свес сзади – 1,680 м; снаряженная масса – 2,565 тонны; минимальный радиус разворота – 6,1 м.
* «НD65 Long» (длинная база), с полуторной кабиной: колёсная база – 3,415 м; длина – 6,380 м; свес сзади – 1,775 м; снаряженная масса – 2,660 тонны; минимальный радиус разворота – 6,1 м.
* «НD65 DBL Cab» (дубль кэб), со сдвоенной кабиной: колёсная база – 3,375 м; длина – 6,170 м; свес сзади – 1,680 м; снаряженная масса – 2,810 тонны; минимальный радиус разворота – 6,1 м.

**Одинаковые для всех модификаций параметры**

* Колёсная формула – 4х2.
* Ширина – 2,010 м; высота – 2,250 м.
* Колея колёс: передних – 1,680 м; задних – 1,680 м.
* Свес спереди – 1,120 м.
* Дорожный просвет – 200 мм.
* Грузоподъёмность – 3,5 тонны (для автомашин последних лет выпуска она была установлена на уровне 3,775 тонны).
* Максимальная разрешённая масса – 6,5 тонн.
* Нагрузка на переднюю ось – 2,4 тонны.
* Нагрузка на заднюю ось – 4,1 тонны.
* Размер шин – 7.00XR16-10PR; размер колёсных дисков – 5.50FX16 SDC-115. На задней оси колёса спаренные.
* Максимальный угол подъёма – 0,416 tg.
* Объём топливного бака – 100 литров дизтоплива.

**Варианты комплектации**

В годы продаж новых «Hyundai HD65» эти грузовики были доступны в двух вариантах комплектации: STD и DLX. И в том, и в другом варианте в базе имелись следующие опции: запасное колесо, гидроусилитель руля, регулятор тормозных сил, тахометр, горный тормоз, покрытие пола, обогрев зеркал заднего вида, крюк буксировочный, отопитель салона, солнцезащитный козырёк пассажира, аудиоподготовка и антенна, ABS c ЕВD.

В DLX были, а в STD – не было – следующие опции: крашеный в цвет кабины бампер, электростеклоподъёмники, центральный замок, передние противотуманные фары, отделка передней панели «под дерево», аудиомагнитола с АМ/FM- радиоприёмником, тонировочная полоса на верхней части лобового стекла, цифровые часы.

В качестве дополнительных опций, за отдельную доплату, предлагались: коробка отбора мощности, кондиционер, водительское сиденье на пружинной подвеске и с поясничной опорой.

На шасси «Hyundai HD65» также производятся автобусы «Нyundai Сountry» и «439-FT», распространённые в Азии.

Различаются модификации HD65 не только размерами кабин и колёсной базы, но ещё и двигателями. На грузовики данной модели устанавливаются рядные дизельные силовые агрегаты собственного производства компании «Хёндай».

## Двигатели автомобилей «Hyundai HD65»

Все грузовики данной модели оснащались четырёхцилиндровыми четырёхтактными дизельными двигателями с непосредственным впрыском дизтоплива и жидкостной системой охлаждения. Одно из основных отличий – наличие обычного механического или электронного управления форсунками. Для повышения качества рабочей смеси и оптимальной работы, все устанавливаемые в 2010-х годах на «Hyundai HD65» двигатели стали оборудоваться электронно системой подачи дизтоплива «Common Rail».

Всего вариантов двигателей три: 3,6-литровый атмосферный дизель «Нyundai D4AL» мощностью 100 л.с., 3,3-литровый турбированный дизельный мотор «Нyundai D4DB» мощностью 115 л.с., и 3,9-литровый двигатель-атмосферник «Нyundai D4DD» мощностью 120 л.с. В последние годы преобладающим вариантом для «Hyundai HD65» стал дизельный двигатель «Нyundai D4GA», оборудованный турбокомпрессором с промежуточным охлаждением воздуха. Его мощность – 140 лошадиных сил; максимальный крутящий момент – 579 Н.м (при 1400 об/мин), экологический стандарт – «Евро- IV». Рабочий ресурс всех дизельных двигателей «Hyundai HD65» составляет не менее двухсот тысяч километров пробега. Реальный расход дизтоплива для каждого двигателя находится в пределах 15-20 литров на сотню километров пробега.

**Трансмиссия грузовиков «Hyundai HD65»**

Все модификации грузовых автомобилей «Hyundai HD65» оснащены одинаковыми механическими пятиступенчатыми коробками переключения передач. Переключение скоростей производится механически, при помощи старого доброго напольного рычага. Но предусматривается возможность заводской установки гидравлического или пневматического привода переключения передач.

Все передачи, с первой по пятую, оборудованы синхронизаторами. Для смазки составных частей и взаимодействующих механизмов КПП при эксплуатации в условиях умеренного климата следует применять трансмиссионное масло «SAE 80W».

Связь двигателя с коробкой переключения передач используется однодисковое сцепление сухого типа. Нажимной диск с упругой диафрагмой. Ресурс устройства – пробег 120-140 тыс. км до ремонта с заменой деталей. Межремонтный ресурс сцепления составляет не менее 120-140 тысяч километров. Привод сцепления – гидравлического типа. Трубчатый карданный вал состоит из 2-х частей и оснащён опорным подшипником. Шарниры собраны на подшипниках игольчатого типа. Задний мост плавающего типа оборудован редуктором гипоидного типа, с одинарной передачей.

**Рама, ходовая часть, подвеска, тормоза** **«Hyundai HD65»**

Усиленная рама сделана из термически обработанной стали и обладает повышенной жёсткостью, внушительным запасом прочности. Это надёжная основа для размещения всех узлов и составных элементов грузовой машины. Рама имеет усиление поперечными траверсными деталями и скрепление болтовыми соединениями. Лонжероны выступают в качестве несущих элементов кузова с грузовой платформой, рессор и подвески. Грузовики с удлинённым шасси применяются с целью оптимизировать перевозки значительных по объему грузов небольшого веса. Для этого удлиняются рама и карданный вал автомобиля. Соответственно подбирается бортовая платформа, а чаще всего, конечно, – фургон больших размеров.

Подвеска «Hyundai HD65» собиралась на полу-эллиптических листовых рессорах с гидравлическими амортизаторами двухстороннего действия. На передней оси грузовика установлены одинарные, а на задней – спаренные колёса. Ошиновка колёс – бескамерная на более новых машинах, и камерная – на грузовиках прежних лет выпуска. Тормозная система состоит из рабочего, стояночного и горного тормозов. Рабочая система тормозов является двухконтурной, гидравлической, с вакуумным усилителем. Стояночный тормоз –натяжного типа, на карданном вале. Горный тормоз – это заслонки вакуумного типа.

По характерной практически для всех моделей автомобилей конца ХХ века, на передних колёсах смонтированы тормозные механизмы дискового, а на задних – барабанного типа. Стояночный тормоз задействуется при помощи троса из кабины автомобиля. Горный тормоз включается тумблером, находящимся на щитке приборов машины.

**Кабина и рабочее место водителя грузовика**

Кабина грузовика «Hyundai HD65» – трёхместная, но просторной её, конечно, не назовёшь. Если и ехать в ней куда-то втроём, то только недолго и не зимой. В остальном, салон «Hyundai HD65» более сопоставим с кабиной легковых автомобилей, чем грузовиков. Посадка удобная, обзор превосходный. Рулевая колонка регулируется как по углу своего наклона, так и по высоте. При желании, даже плотный мужчина ростом в 185 см сможет достаточно неплохо устроиться за рулём «Hyundai HD65».

Кабина откидывается на 50 градусов, поднимаясь при помощи торсионов вперёд и открывая простой доступ к двигателю автомобиля. Салон машины отделан хорошо поддающимися очистке и мойке синтетическими материалами. Устанавливаемый на крыше увеличенной кабины спальник обеспечивает водителю комфортные условия для отдыха в дальних поездках. Спальное место утеплено поролоновым слоем 60-миллиметровой толщины.

Рулевое управление с эффективным гидроусилителем обеспечивает плавное и точное управление грузовиком. Благодаря такой конструкции и гарантируется превосходная маневренность и устойчивость. Автомобиль уверенно себя чувствует и в плотном городском потоке, и на площадках складских комплксов, и на разгрузочных «пятачках» возле «супермаркетов у дома».

Водитель может без напряжения управлять движением, спокойно маневрируя в ограниченном пространстве. Рулевой механизм и гидравлический усилитель выполнены в одном корпусе и являются единым агрегатом. Управляющее воздействие от руля передается на рулевую сошку через упругий элемент ведомого вала и реечный поршень.

**Отзывы владельцев и водителей Нyundai НD65**

Многочисленные отзывы владельцев «Hyundai HD65» свидетельствуют о том, что автомобиль это исключительно выносливый, не «капризный», малочувствительный к неважному по качеству дизтопливу и к смене водителей. Заводится без проблем, даже в сильные морозы. Тяговитый, износостойкий, «рабочий грузовик» для каждодневной работы в любом напряжённом режиме. Превосходная рентабельность, высокая работоспособность, редкие поломки, быстрая окупаемость – качества, которые являются наиболее ценными в коммерческом автотранспорте, и «Hyundai HD65» наделён ими вполне.

В оценке недостатков данного автомобиля также все единодушны: и аладельцы, и водители. Во-первых, на «Hyundai HD65» не защищена внешняя электрическая проводка к световым приборам и оборудованию заднего борта. Во-вторых, шумоизоляция в салоне неважная. Она не гасит должным образом ни звуков от дорожного полотна, ни касаний кабины торсионной подвески, ни мерный рокот дизеля. Войлок не спасает. Намерения «сделать хорошую шумоизоляцию» обычно откладываются владельцами «на потом», да так и остаются только намерениями.

В-третьих, показатели грузоподъёмности автомобиля являются несколько завышенными. Если постоянно эксплуатировать его с предельной грузовой нагрузкой какое-то время, то начинают преждевременно выходить из строя детали подвески. Особенно если дороги в городе неважные, тогда подвеска и ходовая страдают вдвойне. А рессоры становятся настоящей «головной болью». Но к «Hyundai HD65» идеально подходят рессоры от наших автобусов-«ПАЗиков».

В-четвёртых, никому не нравятся жёсткие и малоудобные сиденья, которыми комплектовались «Hyundai HD65» в базе. Долгое время на таких без усталости спины не высидишь. А желающих при приобретении машины доплатить пару десятков тысяч и получить опциональное водительское сиденье на пружинной подвеске и с поясничной опорой было крайне мало. В основном, все «пожадничали» и взяли грузовик с обычной «сидушкой». В итоге, даже простые сиденья в «ГАЗели» куда мягче и удобнее в продолжительной поездке, чем обычные в «Hyundai HD65». К тому же, «ГАЗель» в целом мягче идёт: а «ГАЗели» водитель в базе сидит, а в «Хёндае» – за передними колёсами.

Металл, из которого изготовлена кабина, не опережает качеством «ГАЗелевский»: также со временем на нём появляются досадные «рыжики». Но до сильной коррозии, ка кправило, дело не доходит. В загруженном состоянии «Hyundai HD65» разгоняется не более 80 км/ч, а «крейсерской» для него является скорость 70 км/ч. Для трассы это, разумеется, маловато. Но для города – более чем достаточно.

**Стоимость** **Нyundai НD65**

Как уже было отмечено, данная модель относится к недавно ушедшим с российского рынка. Имевшиеся в распоряжении дилеров компании «Хёндай» остатки новых грузовиков «Hyundai HD65» тоже распроданы, и ныне машину данной модели можно купить только в б/у-шном виде.

На вторичном авторынке России и СНГ можно найти немало предложений о продаже подержанных «Нyundai НD65» от 2005 до 2012 годов выпуска. Большая часть – с промтоварными, изотермическими, рефрижераторными фургонами на шасси. Имеются отдельные предложения о продаже «Нyundai НD65» с крано-манипуляторной установкой; автоэвакуатором; самосвальным кузовом. Ценовой диапазон, в зависимости от возраста и технического состояния, находится в пределах 380 000 – 1 850 000 рублей.

https://www.youtube.com/watch?v=8lX0nEJhSFQ