

# Новое слово

Компания «Хюндай Трак» провела 1 февраля для Всеукраинской ассоциации автомобильных перевозчиков презентацию новой разработки корейского автопрома – автобуса для международных перевозок Hyundai Universe. Ближе познакомиться с этой машиной решили и мы.

Universe разрабатывался с учетом мирового опыта автобусостроения при участии специалистов из Европы. А затем целый год проходил испытания по строгим стандартам Евросоюза. Старт продаж был приурочен к открытию Международной автомобильной выставке в апреле 2007 года. А уже в январе 2008-го машину представили вниманию покупателей в Украине.

## Снаружи

Тест наш начался под Киевом, в Василькове, на территории одного из местных автопарков. Universe стоял чуть в стороне от прочей техники и сразу обратил на себя внимание. В облике этого чистокровного корейца нет ничего азиатского – современный, элегантный лайнер по стилю не отличается от европейских моделей. Кстати, и само название Universe, которое можно перевести с английского как «всемирный», «всеобщий», говорит о том, что машина эта предназна-

чена отнюдь не для домашнего рынка.

Автобусы Universe предлагаются в трех версиях: Express Noble, Space Luxury и Space Classic. Нам досталась первая, самая комфортабельная и мощная – 12-метровый «высокопалубник» на 43 посадочных места. Обратила на себя внимание практичная двухцветная окраска с темной нижней «юбкой», на которой не так заметна дорожная грязь.

## Внутри

Передняя дверь, оснащенная электроприводом, открылась с неожиданно громким жужжанием. Что это – недоработка или забота о безопасности, предупредительный сигнал? Наверное, все-таки второе. Поднимаемся в пасса-

жирский салон. Кстати, для удобства входа пол автобуса с помощью пневматики можно опускать на 85 мм.

Внутри – элегантно и просторно. Проход между сиденьями достаточно широк, а расстояние между их рядами (т. н. шаг сидений) едва ли не самое большое в данном классе автобусов – 854

мм. Кресла изготовлены из практичной и прочной ткани. В оконных проемах – тонированные стеклопакеты. Расстояние между стойками увеличено до двух метров, и снаружи они почти неразличимы.

Из привычных опций в салоне автобуса имеются телевизор, DVD-проигрыватель и холодильник. У водителя есть микрофон. А вот туалет, мини-бар и спальное место водителя не предусмотрены. Впрочем, так ли уж они нужны? Ведь автобус движется не по пустыне, а по цивилизованным автомагистралям с развитым придорожным сервисом. Впрочем, все эти опции появятся на автобусах Евро 4, которые начнут поставлять в Украину в следующем году.

Пол изготовлен из износостойкого легко моющегося покрытия. Выглядит он не так эффектно, как ковролин, который тоже можно заказать, но зато уборка салона занимает минимум времени.

## На рабочем месте

Рабочее место водителя понравилось сразу. Рулевое колесо уменьшенного диаметра (480 мм) можно подстраивать под себя в двух плоскостях. Удачно сгруппированные приборы и кнопки позволяют быстро освоиться за рулем. В нижней части

центральной консоли – электронный тахограф. Элегантное кресло на пневмоподвеске покрыто мягкой бордовой кожей и оснащено множеством регулировок, включая изменяемый поясничный подпор.

Правда, чтобы попасть в это чудное кресло, пришлось протискиваться между ним и торчащей из пола «кочергой» – рычагом КП. Как выяснилось, на ее месте обычно стоит небольшой джойстик, но заказчик, опасаясь, что в наших условиях его тросо-

вый привод окажется не слишком надежным, предпочел традиционный рычаг. Ну что ж, за ваши деньги – любой каприз...

## На ходу

Тест мы начали прямо во дворе автобазы – с активного маневрирования между густо поставленными автомобилями, бочками, ящиками и прочими атрибутами автохозяйств. И



Щиток приборов красивый и информативный. Вместо дисплея бортового компьютера – привычные указатели.



Из привычных опций в салоне – холодильник, так необходимый в дороге.



Рабочее место водителя эргономично и комфортабельно, но занять его затрудняет рычаг КП.



Основное освещение салона дополняют светящиеся полосы на багажных полках. Эта опция удобна в ночное время: спать не мешает, но позволяет ориентироваться в салоне.



Указатель запаса топлива был практически на нуле, и мы поспешили завернуть на ближайшую заправку. Решать, каким боком лучше подъехать к раздаточной колонке, не пришлось. Оказывается, топливный бак имеет две горловины: и справа, и слева. Ничего не скажешь, удобно!

Автобус мы испытывали не с полной нагрузкой, и потому можно было трогаться со второй передачи. Тем более что на машине установлен мощный турбодизель в 380 л. с., причем эластичный в работе. Первая же передача служит лишь для того, чтобы тронуться с места в гору на полностью груженой машине. Всего же передач пять, и передаточные числа подобраны так, что на первой и второй машина движется медленнее, чем можно ожидать, а на третьей – чуть веселее. Зато на четвертой и пятой автобус обретает легкость и летит, как птица. Интересно, что на скорости 100 км/ч стрелка тахометра у нас оставалась в зеленом секторе.

Мы неслись по трассе в левом ряду, обгоняя многие легковушки. Частенько перестраивались и в правый, обходя ремонтируемые участки. Руль прекрасный – легкий и точный, что особенно приятно при скоростном маневрировании на мокрой трассе. Уверенности прибавляла мысль о наличии системы курсовой устойчивости ESP. Учтивая, что машина была загружена не полностью, с тормозной педалью пришлось обращаться очень нежно, ибо даже при легком нажатии замедление получалось неожиданно резким.

Особо отметим мягкую пневматическую подвеску. Переезд через «лежачих полицейских» в салоне практически не ощущался. Этому содействовала система динамического контроля положения кузова – VDS.



**Запасное колесо – под передним бампером. Для удобства его установки желательны специальные салазки.**

При выезде с базы у ворот нас притормозил охранник. Чтобы предъявить документы, пытаемся сдвинуть форточку бокового окна, но она не поддается. Эге, да ведь здесь, оказывается, электропривод... Признаться, не ожидали!



**Сквозной багажник имеет емкость 6 м куб. Пол из оцинкованного металла, что практично, но его неплохо было усилить.**



**В боковом отсеке – автономный отопитель салона, насос, блок управления системы централизованной смазки, ЗИП.**



**В передней части автобуса, слева – сервисная панель с откидной крышкой, облегчающая техобслуживание.**



**Хороший доступ в моторный отсек обеспечивают большой задний люк и боковые крышки. Установлен блокиратор, недопускающий запуск двигателя из кабины во время обслуживания.**

Уровень шума в салоне небольшой. При этом на пассажирских местах, над двигателем, он практически такой же, как и на передних сиденьях – не выше 68 дБа. Положительно на уровень шума в салоне влияет продуманный дизайн, который позволил снизить коэффициент лобового сопротивления Сх до 0,43 – отличный показатель для автобусов этого класса.

За окнами автобуса – зима, бушует холодный ветер. Но в салоне тепло и уютно. Автономный отопитель прогрел его за 10 минут – до состояния знойного лета.

Леонид Гоголев  
Фото Владислава Бойко

**Итоги**

- +** Европейский дизайн кузова, с отличной аэродинамикой
- Комфортабельный салон с большим шагом сидений
- Низкий уровень внутреннего шума
- Мощный, эластичный в работе двигатель
- Эффективная пневмоподвеска с регулируемым уровнем пола
- Рычаг КП, затрудняющий посадку в кресло водителя
- Неудобный доступ к «запаске»
- Отсутствие единого, унифицированного ключа

Hyundai Universe Express Noble	
<b>Общие данные</b>	
Тип	туристический автобус
Габариты, Д/Ш/В, мм	12000/2495/3245
Колесная база, мм	6120
Мест	43+1
Снаряженная масса, кг	12320
Полная масса, кг	17800
Высота салона, мм	1950
Шаг сидений, мм	854
Ширина прохода, мм	470
Объем багаж. отсеков, м куб.	6,4
Радиус разворота, м	10,1
Клиренс	200
Объем бака, л	420
<b>Двигатель</b>	
Тип/марка	турбодиз./D6CB 38 (Евро 3)
Рабочий объем, см куб.	12344
Расп. и к-во цилиндров	6/2
Мощность, л. с./об/мин.	380/1900
Макс. кр. момент, Нм/об/мин.	1480/1400
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	задний
КП, марка/тип	M12S5 / 5-ст., мех.
<b>Ходовая часть</b>	
Подвеска, передн./задн.	пневм., завис./пневм., завис.
Тормоза передн./задн.	диск./диск, ABS+ESP
Шины	295/80R-22.5
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Максимальная скорость, км/ч	142
Средний расход, л/100 км	25
Периодичность ТО, км	40000
Стоимость ТО, грн.	от 3000
Гарантия	3 года или 100 тыс. км
<b>Цена тест. автобуса, грн.</b>	<b>1 250 000 (с НДС)</b>

