



Der Laderaum zählt zu den Sahnestücken – hier gibt es viel Platz bei üppigen Außenmaßen.

Richtig Maß genommen

Rundum neuer Transporter, großer Laderaum, geräumiges Cockpit, starker Motor – so weit die Theorie zum 3,5-Tonner von Hyundai. Und wie sieht die Praxis aus?

Der Fahrer des Transit auf der Nachbarspur an der Ampel schaut neugierig herüber – der Hyundai H350 ist für ihn eine unbekannte Größe. Dabei hat der sich, kaum auf der Welt, schon viel anhören müssen. Delegationsweise begutachteten europäische Transporterhersteller im vergangenen Herbst auf der IAA mit säuerlicher Miene den Eindringling. Zu offensichtlich hatten Entwickler und Designer von Hyundai beim neuen H350 sehr genau Maß an europäischen Modellen genommen. Was Böswillige als Unverfrorenheit betrachten, kann man auch gegenteilig auslegen: Wer sich so präzise an den Platzhirschen und den regionalen Gegebenheiten ausrichtet, der meint es ernst und muss als neuer Mitspieler auch ebenso genommen werden.

Die inneren Werte zählen

Wer zum Kern des neuen H350 vordringen will, der darf sich nicht von derlei Äußerlich-

keiten ablenken lassen. Hier agiert ein Konzern, der für Zielstrebigkeit, langen Atem und Erfolg bekannt ist. Und der sich nun ausgerechnet für einen nagelneuen 3,5-Tonner anstrengt, obwohl die meisten hiesigen Hersteller dieses Segment über Kooperationen abdecken und zwischen ihnen heftiges Hauen und Stechen herrscht. Hyundai fängt deshalb klein an: Die Fertigungskapazität beim türkischen Partner Karsan ist zunächst auf 35.000 Transporter ausgelegt, Deutschland-Chef Markus Schrick peilt mittelfristig etwa 2.000 bis 3.000 Einheiten an.

Wer die vielkritisierte Verpackung des Transporters entfernt, entdeckt das Rezept des H350: Im Mittelpunkt der Entwicklung standen Laderaum und Cockpit. So nimmt der Laderaum der kurzen Ausführung vier Europaletten quer auf. Und beim langen Hyundai sind es fast auf den Zentimeter genau fünf Paletten, zwei vorne längs, dahinter drei quer

- passt und sitzt. Und dank 1,38 m Breite zwischen den Radkästen muss der Staplerfahrer nicht mal präzise zirkeln. Gesichert wird an handfesten, verschraubten Zurrösen. Die großen Türen zuwerfen - fertig.

Das alles ist gut. Aber es ist nicht perfekt. So liegt der Laderaumboden wegen des Hinterradantriebs zwangsläufig hoch, hier 70 cm über der Fahrbahn. An der Schiebetür überbrückt dies eine integrierte Stufe, hinten wird man um den Aufpreis für eine Trittstufe nicht herumkommen, zumal nirgendwo ein Griff Halt bietet. Auch darf man von einem neuen Transporter, zumindest gegen Aufpreis, eine helle LED-Beleuchtung des Frachtabteils erwarten.

Newcomer trumpft mit Größe auf

Vor der nüchtern-blechernen Trennwand dehnt sich das Cockpit. Spricht man anderswo von Fahrerkabine oder maximal vom Fahrerhaus, so handelt es sich hier eher um eine Fahrervilla. Die Breite reicht bequem für ein Trio, und nicht einmal Langbeiner nutzen die üppige Längsverstellung des Fahrersitzes



Man bemerkt das Vorbild: Mit seiner Optik hat sich der neue Hyundai H350 keine Sympathien erworben.

aus. Auch der Fußraum ist geräumig, weil der Boden des hoch angesiedelten Fahrerhauses oberhalb der Federbeine der Vorderachse liegt. Das Lenkrad ist zweifach verstellbar und der Fahrersitz komfortabel, bietet allerdings nur überschaubaren Seitenhalt. Lehne und Sitzfläche der Doppelsitzbank hat Hyundai an-

BeraterTool

Mit drei Klicks zum gewünschten Produkt

- Branchenspezifische Merkmale
- Umfangreiche Produktbeschreibung
- Direkter Vergleich der Produktmerkmale

Hier finden Sie alle Hersteller mit ihren Beratertools:
www.arbeitsschutz-online

- | | | | |
|--------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| ■ 3M | ■ Deb | ■ Herwe | ■ MRUK |
| ■ Ansell | ■ Dolezych | ■ Hugo Josten | ■ Oel-Kleen |
| ■ askö | ■ DS SafetyWear | ■ JAH | ■ Physioderm |
| ■ Aug. Schwan | ■ EKASTU | ■ Kimberly-Clark | ■ pka |
| ■ Azett | ■ ergodyne | ■ Kleen | ■ precoderm |
| ■ Baak | ■ Erich Voss | ■ Purgatis | ■ PSA |
| ■ Bata Industrials | ■ eureka | ■ KNEETEK | ■ Safety Jogger |
| ■ BIG | ■ Excess | ■ KROMWELL | ■ Scott Safety |
| ■ Body Products | ■ Georg Schmerler | ■ Leiber | ■ SIKA |
| ■ Brynje | ■ Greven | ■ LHD | ■ Söhngen |
| ■ caramba | ■ HAKRO | ■ MAPA | ■ Turbo |
| ■ Centurion | ■ Hase | ■ MASCOT | ■ Unico |
| ■ Cobra | ■ Hi-Tec/Magnum | ■ MAXGUARD | |



www.arbeitsschutz-online.de



Der Motor – ein ruppiger Bursche

Vorn unter der Haube des H350 ackert ein kräftiger Vierzylinder mit 2,5 l Hubraum. Mit Leistungsstufen von 110 kW (150 PS) und 373 Nm Drehmoment sowie 125 kW (170 PS) und 422 Nm wirkt er für viele Einsätze überdimensioniert – wie wär's mit einer milderer Handwerksvariante? Der vergleichsweise große Motor überzeugt technisch mit zwei oben liegenden Nockenwellen, Ventiltrieb per Steuerkette sowie einem Turbolader mit verstellbarer Schaufelgeometrie. Hinzu kommt eine ausgesprochen bullige Leistungsentfaltung. Der Diesel zieht mit der Natur eines Kaltbluts kräftig aus dem Keller, wirkt indes oberhalb von etwa 3.000 Touren etwas zugeschnürt. Falls er überhaupt jemals in diese Regionen vorstößt, denn serienmäßig ist der Transporter sehr lang übersetzt: Tempo 100 im 6. Gang des etwas schwergängigen Getriebes

mit knackig-kurzen Schaltwegen entsprechen nur 1.800 Touren.

Den Motor stört's wenig, er steht gut im Futter, tut dies allerdings auch lauthals kund. Der ungehobelte Bursche erhebt bereits im Leerlauf deutlich seine Stimme, bei wenig Drehzahl und viel Last rumort die Technik kräftig. Und mit höheren Drehzahlen und Autobahntempo wirkt die Maschine als akustische Schaltempfehlung und Tempobremse.

Bei voller Fahrt stößt auch das Fahrwerk an Grenzen: Dann wirkt der H350 bei schnellen Spurwechseln weich in den Knien, dazu lässt die gut ansprechende, wenn auch leicht flatternde Lenkung etwas Gefühl vermissen. Vielleicht zittern die Außenspiegel deshalb etwas ängstlich. In Verbindung mit langer Achse und der stärkeren Motorisierung nennt Hyundai eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h – man würde sich wohler fühlen, könnte sich Hyundai den Branchengepflogenheiten mit einer freiwilligen Begrenzung auf 160 km/h für 3,5-Tonner anschließen.

genehm ausgeformt. Ablagen gibt es zuhauf, auch Steckdosen, die Armaturen sind gut ablesbar, und die Bedienung ist eingängig. Nur der Blinker irritiert – der H350 kennt kein Mehrfachblinker nach Antippen des Hebels.

Beeindruckend sind die Sichtverhältnisse durch die großen Scheiben – im Hyundai muss sich niemand über das kleine Lenkrad legen, um auf die Ampel zu schauen. Die Materialqualität ist anständig: Im oberen Segment des Cockpits fasst sich der dunkle, genarbte Kunststoff gut an, auf halber Höhe dominiert glattes Hartplastik. Die Verarbeitung wirkt auf den ersten Blick sorgfältig.

Mal sanftmütig, mal ungehobelt

Als Rettungsassistent ist ESP an Bord, doch das Assistenzsystem greift in allzu forsch angegangenen Kurven zwar sanft, aber sehr spät ein – dann protestieren bereits die Reifen kreischend. Andererseits entpuppt sich der Kastenwagen bei zurückhaltender Fahrweise als ausgesprochen sanfter Geselle. Der Hyundai federt – als Testwagen etwa zur Hälfte ausgeladen – sehr verbindlich und behandelt seinen Fahrer schonend. In Kauf nehmen muss man auf groben Unebenheiten ein gewisses Fahrwerkspoltern und Knarren der Karosserie.

Das mag seine Ursache im Leichtbau haben: Trotz angetriebener Hinterachse verspricht der H350 als Kastenwagen laut Datenblatt im Bestfall knapp 1.300 kg Nutzlast. Auf der Habenseite des Hinterradantriebs steht unter anderem ein großer Radeinschlag. Je nach Radstand schlängelt sich der Transporter mit 12 bis knapp 13 m Wendekreis überraschend behände durch die Stadt. Dabei helfen große Außenspiegel mit verstellbaren Weitwinkelgläsern – auch ihr Anblick wirkt vertraut. Die Lenkung wiederum arbeitet bei niedrigem Tempo recht stramm und verlangt eine feste Hand.

Im Vergleich zur üppigen Speisekarte europäischer Fabrikate ist das knappe Angebot des H350 ungewohnt. Die Koreaner konzentrieren sich auf ein Kernsegment mit Kastenwagen von 5,5 und 6,2 m Länge mit Hochdach, ergänzt um Fahrgestelle. Ein Bus mit bis zu 14 Sitzen wird folgen. Er sollte die meisten Abnehmer in der Türkei finden, denn im Fertigungsland des neuen Transporters spielen Minibusse eine große Rolle. Eine kurze Ausführung ist zunächst ebensowenig vorgesehen wie eine lange Variante für Kurierdienste. Ebenso verzichtet Hyundai auf technische Spezereien wie Automatikgetriebe, Allrad oder gar Alternativantriebe.

Randolf Unruh



Fahrers Traum statt Fahrerraum:
ungewohnt viel Platz selbst für ein Trio.
Die Instrumente sind klar ablesbar, die
Anzeigen im Display wirken etwas einsam.

Guter Preis – aber noch rarer Service

Den Kastenwagen H350 gibt es in einer Sparausführung namens „Eco“ laut Liste ab netto 30.980 Euro, etwas aufwändiger hergerichtet als „Profi“ für 32.550 Euro. Nur für ihn sind Extras wie Klimaanlage, Rückfahrkamera, elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel oder eine Einparkhilfe zu bekommen. Innenverkleidungen sowie Module für Werkstatteinrichtungen steuert Bott zu. MVG liefert die Anhängerkupplung, auch als Wechselkupplung zwischen Kugelkopf und Maul – der Hyundai darf drei Tonnen ziehen. Auf der Kostenseite dient eine dreijährige Garantie ohne Kilometerbegrenzung als Beruhigungsspielle. Die Ölwechselintervalle von 30.000 km sind eher knapp kalkuliert, im Nahverkehr aber nachrangig.

Begrenzt ist zunächst das Händlernetz. Hyundai lässt es mit 44 Verkaufs- und Service-Standorten sowie 20 reinen Servicepunkten vorsichtig angehen. Auch wenn die Zahl in zwei Jahren auf rund 100 Stützpunkte steigen soll – an jeder Ecke ist der Hyundai H350 in absehbarer Zeit nicht zu haben, Transit-Fahrer werden weiterhin neugierig gucken. Seine Chance aber hat der Hyundai, schließlich haben Entwickler und Designer gut hingeschaut und genau Maß genommen.

BUCHEN SIE JETZT FÜR DIE NEUAUFLAGE 2016

ERSCHEINT IM
NOVEMBER 2015

ANZEIGENSCHLUSS
12. OKTOBER 2015



trailer journal

WWW.TRAILER-JOURNAL.COM

KONTAKT/BUCHUNG

Cornelia Assem · cornelia.assem@stuenings.de · Tel. +49 2151 5100-123