

Klare Kante

Mit dem Hyundai H350 klopft ein ganz neuer 3,5-Tonnen-Transporter in Europa an. Und in ihm steckt Potenzial.

Diese Mischung ist eigen: Motor, Getriebe und Achsen stammen aus Korea. Türkischer Provenienz sind nicht nur Blech sowie Innenausstattung. Sondern dort, drunten am Bosphorus bei Karsan Automotive, wird auch produziert. Und wenn das Ganze dann per Schiff in Bremerhaven angedockt, und wieder festen Boden unter den Rädern hat, legen dienstbare Geister noch fix letzte Hand an, bevor das Fahrzeug in seiner endgültigen Gestalt Kurs auf den Kunden nehmen kann.

Es sind also leicht verschlungene Wege, auf denen der neue H350 als „Transporter speziell für Europa“ (so Hyundai) da andampft. Das ist

aber, da der Globus inzwischen längst ein Dorf und die Türkei obendrein ein weiterer Markt für den Kandidaten ist, bestimmt nicht die schlechteste Option. Und bei näherem Hinsehen zeigt sich das alles so ungewöhnlich nicht, fertigt das türkische Unternehmen Karsan zum Beispiel auch für den Bushersteller Brenda Menarini. Und stammen doch auch gestandene Kerle wie der Mercedes-Bus Tourismo ebenfalls aus der Türkei. Ungewöhnlich ist vielleicht eher, dass Hyundai in der Türkei mit eigenem Werk in Izmit ja schon präsent ist und die Produktion dort dennoch nicht ansiedelt. Schließlich rollen dort eine erkleckliche Zahl an PKW sowie der Kleintransporter H100 vom Band.

Maßgeblich dafür dürfte Zweierlei sein. Einerseits ist die Sphäre des blanken Nutzfahrzeugs, in die sich Hyundai mit dem H350 nun erstmals auf europäisches Pflaster wagt, eben



Fahrvorstellung
in Antalya:
Hyundai 350H Cargo

doch etwas ganz Anderes als der Kosmos des PKW. Andererseits ist mit Riesenstückzahlen auf die Schnelle nicht zu rechnen. „5.000 Einheiten“ gibt Europachef Thomas A. Schmid als angepeiltes Volumen der gerade erst im Mai angelaufenen Produktion fürs laufende Jahr an; auf rund 35.000 Einheiten jährlich beziffert er die finale Fertigungskapazität. Und dass die Bäume auf dem hart umkämpften Transportermarkt nicht in den Himmel wachsen werden, ist auch Hyundai klar: „2,5 Prozent Marktanteil europaweit“ lautet das Ziel, das sich der Konzern langfristig gesetzt hat.

Drei Grundvarianten

Ehrgeizig genug ist das Projekt trotzdem. Denn unweigerlich gerät bei den Transportern jeder Newcomer zudem in folgendes Dilemma: Die extreme Bandbreite an Varianten auf Anhieb zu bedienen, die insgesamt gefragt ist, wird seine Kräfte übersteigen. Was tun? Die Koreaner lösen das Problem ganz pragmatisch, indem sie sich für den Anfang als stückzahlstärkstes Segment ganz einfach die 3,5-Tonner, unter diesen wiederum die volumenträchtigen Ausführungen herauspicken – und den Rest links liegen lassen. Für den H350 bedeutet das: Den Verkaufsstart – Juni 2015 – bestreiten die drei Grundvarianten Kastenwagen (mit kurzer und langer Radstand, aber grundsätzlich mit Hochdach), Fahrgestell und Minibus (ab 2016 erhältlich).

Die erste Geige wird dabei der Kastenwagen spielen. Erster Eindruck: interessantes Gesicht – gelungene Front mit Hyundai-typischer Formensprache. Dann von der Seite betrachtet: ähnelt plötzlich sehr dem Sprinter. Schließlich die Kehrseite: Hier siegt dann die Zweckmäßigkeit eindeutig über gestalterischen Ehrgeiz. So zeigt der H350 also gleich einmal drei Gesichter.

Und wie sieht's drinnen aus? Geräumig ist die Kabine allemal. Und weit mehr als nur Mittel zum Zweck. Das Spiel mit den Grautönen, von anthrazit bis hell, haben die Designer in gekonnter Weise durchexerziert. Dem Blockigen der Armaturen nimmt diese Varianz der Farben die Wucht, ohne dabei ins Buntscheckige zu verfallen. Elegant integriert sind zudem die Ablagen: vom geräumigen Türfach (auch für große Flaschen gut) über eine Vielzahl an offenen Ablagen (gute Mischung großer sowie kleiner Art) bis hin zum vornehm gedämpft ausfahrenden Handschuhfach und den geräumigen Truhen unter der Beifahrerbank.

Noblesse, ist's, worauf die Väter des H350 aus waren. Das zeigt sich an den haptisch angenehmen und optisch gediegen auftretenden



Alles an seinem Platz: Die Ablagen sind ebenso wie die Schalter mundgerecht sortiert.



Da schau her: Frisch, aber nicht aufdringlich die Instrumente.



Gediegenes Ambiente: Der Innenraum ist gekonnt gemacht.



Blick zurück: Der Weitwinkelspiegel fordert das Auge etwas über Gebühr.

Materialien ebenso wie am dezenten Einsatz von Chrom. Die Schalter tendieren von der Größe her zum Filigranen, sind aber alles andere als Zimmerlieschen: Sachte, aber entschieden reagieren sie auf auf's Kommando – das hat Klasse. Sinnvoll sortiert ist ihr Ensemble sowieso, besonders hervorzuheben wäre das Türmodul: Da könnte sich sogar manch schwerer LKW von heute noch eine Scheibe abschneiden. Die Instrumente setzen den Fahrer schnörkellos und glasklar ins Bild. Das Display zwischen den Uhren kommt üppig daher, und seine Anzeigen sind gekonnt gemacht: frisch, aber nicht aufdringlich. Schweift das Auge allerdings nach hinten, trifft es auf eine Trennwand aus Metall, schwarz kalt wie die Nacht. Nach hinten hin, da schmilzt die Lust an der Gestaltung beim H350 nun ein zweites Mal.

Platz für fünf Europaletten

Also lieber nach vorn geschaut, den Zündschlüssel gedreht, die Fuhre ins brodelnde Getümmel des türkischen Verkehrs eingereicht. Kurz gesagt sind die Manieren beim Fahren aus ebenso gutem Hause wie die Ergonomie. Das Fahrwerk schluckt tüchtig was weg, ohne das notwendige Quantum an Straffheit vermessen zu lassen. Die Lenkung arbeitet ex-

Service und Vertrieb

Besonders knifflig ist es, wenn – wie beim H350 f – nun eine aus der PKW-Welt stammende Organisation plötzlich nutzfahrzeuggerechten Service aufzustellen hat. „40 ausgesuchte und speziell ausgerüstete Autohäuser in allen bevölkerungsstarken Regionen sowie 20 Service-Partnerunternehmen“ sind es Hyundai zufolge, worauf der H350 zu Verkaufsstart zurückgreifen kann. Bis 2017 soll die Zahl der Stützpunkte auf 100 Betriebe wachsen.



Sichere Sache: Insgesamt 14 Zurrösen lassen keine Wünsche offen.

akt, ist trotzdem leichtgängig. Beeindruckend obendrein, wie behände der H350 auch um noch so scharfe Ecken biegt.

150 PS lautet die Einstiegsmotorisierung: Das dürfte manchem Käufer doch ein wenig hoch gegriffen sein, macht in der Praxis dennoch ohne Wenn und Aber Spaß. Denn an Drehmoment (maximal 373 Nm) mangelt es der 2,5-l-Maschine mit ihrem variablen Turbo sicher nicht. Auch noch tief drunten im Dreh-

zahlkeller, bei 1.000 U/min, reagiert das Triebwerk spontan und kraftvoll auf jede Bewegung am Pedal. Serienmäßige Start-Stop-Automatik tut das ihre, den Verbrauch dabei in Zaum zu halten. Die Bremsen arbeiten tadellos. Einzige Einschränkung bei all dem Lob, - und wieder mal beim Blick nach hinten: Der Weitwinkelspiegel fühlt sich doch etwas arg dem Bonsai-Prinzip verpflichtet. Fordert dem Auge tüchtig was ab. Eher verhalten fällt auch das Angebot an Sicherheitssystemen aus. Das Spektrum umfasst guten Standard bis hin zu Regensensor und Spurwächter, deckt aber weder Xenonlicht oder Finessen wie Schulter-Airbags oder Collision Prevent Assist ab.

Zu guter Letzt die inneren Werte: 12,9 m³ gibt Hyundai als Fassungsvermögen des Laderaums beim langen Radstand von 3.670 mm an. Damit fährt der H350 in dieser Größenkategorie auf Anhieb als Primus unter Seinesgleichen vor. Wobei allerdings zu sagen wäre: Mit eingerechnet dürfte dabei sein, was der H350 quasi als Alkoven oberhalb des Kabinendachs als - durchaus praktischen - Extra-Stauraum für allerlei Krimskrams bereithält. Aber: Hyundai zufolge packt der H350 dank stattlicher 3.780 mm Ladelänge sogar fünf Europaletten auf einen Schlag. Und kommt beim hinteren Überhang trotzdem mit dem moderaten Maß von 1.535 mm aus.

Hinten diesmal also alles tadellos? Ein letzter Blick: Zwei Lampen erhellen den Innenraum. Nicht schlecht. Insgesamt 14 Zurrösen bieten sich zur Ladungssicherung an. Sehr gut. Am Heck gibt es sogar eine extra 12-Volt-Buchse. Picobello.

Ende gut, alles gut? Nicht ganz. Denn eines fehlt doch. Und zwar gleich an beiden Öffnungen des Frachtabteils. Das ist ein zusätzlicher Handgriff, der beim Ein- und Aussteigen gute Dienste leisten könnte.

Insgesamt auf Augenhöhe mit dem Wettbewerb gibt der neue H350 aber allemal seinen Einstand. Drei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung zum Beispiel sind schon einmal ein Wort. Der Listenpreis für die einfachste Ausführung (kurzer Radstand, 150 PS) beträgt gerade rund 26.000 Euro ohne Mehrwertsteuer. Das wiederum hat doch ein gewisses Potenzial, mit der einen oder anderen kleinen Schwäche wie zum Beispiel auch den Serviceintervallen von nur 30.000 Kilometern schnell zu versöhnen.

Campo Bries

Technische Daten: Hyundai 350H



Maße und Gewichte:

Länge gesamt:	6.365 mm (mit Auftritt hinten)
Breite Karosserie:	2.038 mm
Höhe gesamt:	2.690 mm
Radstand:	3.670 mm
Wendekreis:	12,85 m
Laderaum über Fahrbahn:	690 mm
Laderaum (L/B/H)	3.780/1.796/1.956 mm
Laderaumfläche:	6,78 m ²
Spurweite	v/h:1.712/1.718 mm
Leergewicht:	ca. 2.330 kg
Nutzlast:	ca. 1.170 kg
Zul. Gesamtgewicht:	3.500 kg
Zul. Achslast v/h:	1.850/2.240 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	3.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht:	6.500 kg

Antriebsstrang:

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vom längs eingebaut mit Common-Rail-Einspritzung, variablem Turbo, und Ladeluftkühlung, Leichtmetall-Zylinderkopf, 2 Ausgleichswellen, 4 Ventile pro Zylinder, Start-Stop-Automatik; Bohrung/Hub 91/96 mm, Hubraum 2.497 cm³, Leistung 110 kW (150 PS) bei

3.600/min, maximales Drehmoment 373 Nm bei 1.500–2.000/min; Euro 5 mit Oxikat und Dieselpartikelfilter

Fahrwerk:

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit Stoßdämpfern, Schraubenfedern, Stabilisator und quer verbauter Blattfeder; hinten Starrachse mit Blattfedern, Stoßdämpfern und Stanbilisator, Bereifung 235/65 R 16 auf Rädern 6,5 J x 16 (Stahl)

Bremsen: Innenbelüftete Schwimmsattel-Scheibenbremsen mit ABS, elektronischer Bremskraftverteilung, Traktionskontrolle TCS, EBS, fahrdynamischer Stabilitätskontrolle VSC sowie Berganfahrassistent HAC

Füllmengen:

Kraftstofftank:	75 l
Öl:	7,4 l

Wartung/Garantie:

3 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung
Wartungsintervalle: 30.000 km oder alle 2 Jahre
Preis (langer Radstand):
26.345–33.700 Euro (ohne MwSt)

Alle Tests und Fahrberichte auch unter kfz-anzeiger.co



EUROPA TRUCK-TRIAL

15
europatrucktrial.org

2. LAUF

13.-14. JUNI 2015
Dreis-Brück (D)

3. LAUF

25.-26. JULI 2015
Gröningen/Oschersleben (D)



SCHERER
BAUSTOFFE

S Kreissparkasse
Vulkaneifel

KIESEL
betriebs handli

apollo
www.apollotyres.com

BFS
Die Truckvermieter

HS Schoch



SA / SO 9.00 - 17.00 Uhr | Tickets ab 12,- € an der Tageskasse | Freier Eintritt für Kinder bis 12 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen

FERNFAHRER

KFZ
anzeiger

RUD

Transport
Die Zeitung für den Güterverkehr

MERITOR

WELLMANN

bau
MAGAZIN

ALFERS & SOHN
NUTZFABRIK

vital-line.com
gesund leben!