



Zwillings-Forschung

Hyundai H350 Cargo, oder ist's ein facegelifteter Sprinter? Die schnörkellose Linienführung der Seite erinnert an Mercedes.

Er ist nagelneu, lehnt sich optisch und technisch an ein bekanntes Vorbild an. Und gut ist er auch: Es rumort unter den 3,5-Tonnern.

Das ist nicht nett: An der Ampel gönnt der Sprinter-Fahrer auf der Nachbarspur dem nagelneuen Hyundai H350 Cargo nur einen gelangweilten Blick. Vielleicht hält er ihn für einen von vielen 100.000 Markenkollegen. Verwunderlich wär's nicht, denn Seitenansicht, Antriebs- und Fahrwerkskonzept, Cockpit oder sogar Details wie Türfeststeller und Außenspiegel sind dem Sprinter wie aus dem Gesicht geschnitten. Der Hyundai ist sein zweieiiiger Zwilling. Fast könnte man auf die Idee kommen, seine Ersatzteile beim Mercedes-Händler zu kaufen. Ganz offensichtlich haben Designer und Entwickler sich auf ihrem Weg mit einem neuen 3,5-Tonner nach Europa an der klaren Nummer eins orientiert. Man könnte sich schlechtere Vorbilder aussuchen.

Der Rundgang um den Kastenwagen führt zu Anerkennung: Gut verarbeitete Bleche, handfeste Türgriffe, das wirkt durchweg solide und durchdacht. Vorn im Stoßfänger gibt es Trittstufen als Aufstiegshilfe zum Scheibenputzen oder Eiskratzen, so etwas gab es früher beim Sprinter ebenfalls. Die empfindlichen Weichteile der Schweller sind jedoch

ungeschützt. Und beim Blick aufs Heck wird klar, weshalb Hyundai mit viel Platz auf wenig Länge auftrumpft: Der dünne Stoßfänger ragt kaum über die Karosserie hinaus. Es kann teure Folgen haben, falls sich der Hyundai versehentlich an ein Rollltor oder gar an Mauerwerk anlehnen sollte.

Laderaum und Kabine

Hinter den Heckflügeltüren tut sich ein sehr anständiger Laderaum auf, 12,9 m³ sind ein Wort, und zwischen den Radkästen ist sehr viel Platz. Allerdings liegt die Ladekante leer knapp 700 mm hoch in fast unreichbarer Höhe. Handgriffe sind Fehlanzeige, eine Trittstufe gibt es nur gegen Aufpreis. Immerhin gibt an der Schiebetür eine integrierte Stufe. Sie verfügt über eine kräftige Verriegelung. Allerdings lief die Tür beim Testwagen nur zäh. Drinnen hat Hyundai in viele stabile Zurrösen investiert, jedoch nicht in eine helle LED-Innenbeleuchtung. Achtgeben muss der Fahrer beim Beladen, der Hecktriebler ist kein Fliegengewicht. Beim Testwagen blieb kaum mehr als eine Tonne Nutzlast, abzüglich Fahrer. Wer

Einfache Formel: Mehr Ladung = Mehr Gewinn!



- ✓ Containerchassis Chemie light unter 3.000 kg Eigengewicht
- ✓ Service-Spitzenreiter mit ca. 8000 Stützpunkten
- ✓ Rückgabe- oder Kaufoption
- ✓ Deutschlandweit über 50 Mietstationen



+49 (0) 3 64 82 830-130

vermietung@rps-trailer-rental.com

www.rps-trailer-rental.com

neben einer Vollverkleidung des Laderaums und Klimaanlage dann auch noch Reserverad und Anhängerkupplung bucht, der nennt die Waage seinen Feind. Ein Anhänger bietet nur begrenzte Ausweichmöglichkeiten: Zwar darf der Hyundai bis zu drei Tonnen ziehen, das Gesamtzuggewicht indes ist auf sechs Tonnen beschränkt, nicht eben üppig.

Das weitläufige Frachtabteil des Hyundai geht nicht auf Kosten des Fahrerhauses. Ob Längsverstellung des Sitzes, Kopffreiheit oder Innenbreite, die Kabine ist in jede Richtung sehr geräumig. Dank Platz sparendem Dämpferbein-Fahrwerk haben auch die Füße genug Platz. Die Sitzposition stimmt, der Hyundai passt und sitzt. Das Interieur ist zweifarbig gehalten, die Materialien sehen durchweg gut aus, fassen sich sympathisch an, sind gekonnt verarbeitet. Ablagen gibt es in Hülle und Fülle, einschließlich Truhe unter dem Beifahrer-Doppelsitz. Mehrere Steckdosen laden elektronisches Gerät. Nur USB-Stecker fehlen.

Der Fahrer blickt auf klar gezeichnete Instrumente, der Bordcomputer allerdings verlangt Gewöhnung. Die Tasten in der Mittelkonsole sind übersichtlich und selbst mit dicken Handschuhen bedienbar. Man benötigt sie in der kalten Jahreszeit, denn die Heizung setzt spät ein und arbeitet mit eher dezenter



Die kantige Frontgestaltung kennt praktische Details wie den Auftritt zum Scheibenputzen.

und wechselnder Wirkung. Nächster Minuspunkt: Die Polsterung der Sitzfläche ist dünn, die Lehne bietet keinen Seitenhalt. Das kann das Vorbild namens Sprinter besser. Und dann wäre da noch der zu tief montierte Handbremshebel, der nach jedem Start eine akustische Mahnung macht. Die Serienausstattung ist anständig, ihr wichtigstes Element sieht

Karsan baut den Hyundai-Transporter

Hyundai fertigt den Transporter H350 Cargo nicht in Eigenregie, er läuft bei Karsan in der Türkei vom Band. Das Unternehmen existiert seit 50 Jahren und war bisher vor allem durch Auftragsfertigung gekennzeichnet. So produzierte Karsan die Lieferwagen-Zwillinge Berlingo und Partner für die PSA-Gruppe, LKW für Renault, auch Leicht-LKW für Hyundai und Omnibusse für das italienische Fabrikat Breda Menaribus.

Karsan will den Schritt zum eigenständigen Fahrzeughersteller schaffen, beteiligte sich an Ausschreibungen für Taxis in New York und London. Ein Schwerpunkt lag zuletzt bei einem eigenen Omnibusprogramm aus Mini- und Midibussen. Mit ihm tritt Karsan jetzt auch in Europa an. Das Unternehmen beschäftigt annähernd 1.600 Mitarbeiter, überwiegend in der Produktion des H350 Cargo.

Der Kontrakt über den komplett neu entwickelten Transporter wurde im November 2012 unterzeichnet. Er läuft bis zum Jahr 2021 und umfasst mehr als 200.000 Fahrzeuge aus dem Werk nahe Bursa. Dort produziert Karsan in einer komplett neu eingerichteten Fertigung mit vollautomatisiertem Rohbau bis zu 8,5 Fahrzeuge pro Stunde – im Vergleich zu Werken wie Sevel (Fiat Ducato, Citroën Jumper, Peugeot Boxer oder dem Mercedes-Werk in Düsseldorf (Sprinter, Crafter) und dem Transit-Werk in der Türkei noch eine überschaubare Zahl.



Der Frachtraum der getesteten langen Ausführung schluckt 12,9 Kubikmeter, doch Vorsicht vor der Waage.

Technische Daten: Hyundai H350



Die fein gezeichneten Armaturen sind bestens ablesbar, etwas irritierender Bordrechner.

Maße und Gewichte

Länge gesamt	6.195 mm
Breite gesamt/über Spiegel	2.038/2.436 mm
Höhe gesamt	2.690 mm
Radstand	3.670 mm
Wendekreis	12,85 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.279/1.810 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.550/1.810 mm
Laderaum über Fahrbahn	695 mm
Laderaum (L/B/H)	3.665/1.795/1.955 mm
Breite zw. den Radkästen	1380 mm
Ladevolumen	12,9 m ³
Spurweite vorn/hinten	1.712/1.718 mm
Leergewicht Testwagen	2.440 kg
Nutzlast	1.060 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.850/2.240 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	3.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	6.000 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, längs eingebaut, zwei Ausgleichswellen. Abgas-Turbolader mit variabler Schaufelgeometrie. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Steuerkette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 91/96 mm, Hubraum 2.497 cm³, Leistung 125 kW (170 PS) bei 3.600/min, maximales Drehmoment 422 Nm bei 1.500–2.500/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 5,08/2,59/1,49/1,0/0,78/0,68/R-Gang 4,10, Übersetzung Antriebsachse 3,54. Antrieb auf die Hinterachse.

Bremsen

Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe.

Elektrik

Batterie 12 V/100 Ah, Lichtmaschine 180 A

Füllmenge

Kraftstofftank: 75 l, Ölinhalt mit Filter 8,7 l

Wartung/Garantie

Wartung: alle 30.000 km, max. zwei Jahre Garantie; drei Jahre Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung, drei Jahre Mobilitätsgarantie, zehn Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis

Hyundai H350 Cargo, L3, 125 kW (170 PS)
33.700 Euro (ohne Mehrwertsteuer)

Fahrleistungen und Verbrauch:

Hyundai H350 Cargo, L3, 125 kW (170 PS)

Beschleunigung:

- 0–50 km/h 5,3 s
- 0–80 km/h 10,2 s
- 0–100 km/h 14,8 s

Elastizität

- 60–80 km/h IV/V 4,3/6,0 s
- 60–100 km/h IV/V 9,3/13,1 s
- 80–120 km/h VI 21,7 s

Höchstgeschwindigkeit 170 km/h

Innengeräusche
50/80/100 km/h 68/67/72 db(A)

Kraftstoffverbrauch:

- Teststrecke beladen
11,4 l/100 km
- Testverbrauch min./max.
10,2–16,0 l/100 km

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

+ Sehr geräumiges Fahrerhaus mit viel Bewegungsfreiheit, gelungene Sitzposition, viele Ablagen, hochwertige und gut verarbeitete Materialien, fein gezeichnete Instrumente.

- Fahrersitz dünn gepolstert und mit wenig Seitenhalt. Laute Innengeräusche bei hohen Drehzahlen und hohen Geschwindigkeiten, Verstellung unteres Spiegelglas zu knapp.

Antrieb

+ Bärenstarker Motor mit enormem Drehmoment, sehr gut abgestimmtes Sechsgang-Schaltgetriebe.

- Rauer Motor mit wenig Drehfreude, teils Vibrationen spürbar, leer Traktionsprobleme.

Laderaum

+ Großes Volumen, hohe Achslastreserven, zahlreiche stabile Zurrösen, auf Wunsch Vollverkleidung mit weiteren Zurrmöglichkeiten.

- Wenig Varianten, sehr hohe Ladekante, wenig Nutzlast, mäßige Beleuchtung, schwergängige Schiebetür.

Kosten

+ Günstiger Anschaffungspreis, drei Jahre Fahrzeuggarantie.

- Knappe Wartungsintervalle, hoher Kraftstoffverbrauch.

„Das Sechsganggetriebe ist weit gespreizt und gut gestuft. Vom kurzen Anfahrang bis zur langen Autobahnstufe stimmt alles.“



Das Fahrerhaus ist freundlich gestaltet, Formen, Farben und Materialien stimmen.

man nicht: drei Jahre Vollgarantie ohne Kilometerbegrenzung. Saftig ist der Mehrpreis von fast 1.600 Euro netto von der einfacheren Eco- zur edleren Profi-Variante. Viel Geld für eine Doppelsitzbank, Tempomat, zweifach verstellbare Lenksäule, Sitze mit Stoffbezug und etwas Kleinkram. Und wo bitte sind elektrisch verstellbare Außenspiegel versteckt?

Motor und Fahreindrücke

Weiter vorn nimmt unter der Motorhaube ein großvolumiger Vierzylinder Platz. Sowohl sein Hubraum von 2,5 l als auch die Leistung von 110 kW (150 PS) respektive 125 kW (170 PS) sind üppig bemessen – für viele Käufer unnötig üppig. Im Testwagen arbeitete die stärkere Maschine, zusätzlich gekennzeichnet von einem wichtigen Drehmoment von 422 Nm – deutliche Duftmarken.

Entsprechend gut läuft der Hyundai, wenn auch nicht ganz so temperamentvoll, wie es die nackten Zahlen vermuten lassen. Unbeladen aber hat das ASR bei feuchter Fahrbahn bei schneller Beschleunigung viel zu tun, dann kann der Hyundai vor Kraft kaum laufen. Generell geht es ein wenig kernig und nicht gerade leise zur Sache, der von Haus aus gediegene Hyundai zeigt plötzlich ein etwas rüpelhaftes Benehmen. Mit Vibrationen unter Last bei Niedrigdrehzahlen, mit lautem Geräusch bis zum Krach bei hohen Drehzahlen. Da legt der sonst so gesittete auftretende Hyundai plötzlich die Füße auf den Tisch.

Zugkraft und gleichmäßige Leistungsentfaltung statt Spontanität und Drehfreude sind die Vorzüge des Triebwerks, das sich seine üppigen Kräfte gut bezahlen lässt: Der Testverbrauch von 11,4 l/100 km beladen auf der anspruchsvollen Redaktions-Hausstrecke liegt rund zehn Prozent zu hoch. Egal ob Stadt-, Überland- oder Autobahnverkehr, der Transporter liegt durchweg oberhalb seines Wettbewerbs. Ob sich im kommenden Herbst mit

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD10
10,00m Breite, 10,50m Länge

- Traufe 3,50m, Firsthöhe 4,00m
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- incl. Schiebetor 3,00m x 3,20m
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

Aktionspreis € 10.800,-
ab Werk Buldern; excl. MwSt.

Schnelleinstellung
Windzone 2, 8 auf Anfrage





Mehr Infos

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40



DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS

Heinz Schutz GmbH
Bendingbosteler Dorfstr. 15
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0
www.schutz-fahrzeugbau.de








www.schutz-fahrzeugbau.de



Der besser ausgestatteten „Profi“-Ausführung spendiert Hyundai Funktionstasten am Lenkrad.

Euro 6 etwas ändert? Die Betriebsanleitung weist schon heute auf einen Einfüllstutzen für Adblue auf der Beifahrerseite hin. Füllmenge 22 l – oha.

Die Trinksitten des Hyundai irritieren umso mehr, als die Ingenieure rund um den Motor alles richtig gemacht haben. Das Sechsganggetriebe ist weit gespreizt und gut gestuft. Vom kurzen Anfahrang bis zur langen Autobahnstufe mit nur 1.800 Touren bei Tempo 100 stimmt alles. Kurze Wege und eine gewisse Widerspenstigkeit der Schaltung erinnern wiederum an die Vorlage des Transporters. Die Start-Stopp-Einrichtung arbeitet schon vorwiegend schnell, als Beweis für den Spareffekt zählt stets eine Stoppuhr die Sekunden ohne Motorlauf. Ein Kompliment verdient auch die Schaltanzeige. Trauen die meisten Helfer dieser Art den Motoren zu wenig zu, so mahnt die Anzeige des Hyundai fast immer im passenden Moment zum Hochschalten.

Das Fahrwerk verträgt die Kombination aus Gewicht und sehr hoher Leistung klaglos. Bei Rangierfahrt überzeugt der sympathisch enge Wendekreis. Leer fährt sich der Hyundai stramm, aber nicht überhart, wenn auch etwas poltrig. Beladen hält sich die Karosserie tapfer in der Waagerechten und das Fahrwerk entpuppt sich als überraschend geschmeidig und komfortabel, jedoch nicht als weich und schaukelig. Gewöhnungsbedürftig ist allein die Seitenneigung

in schnellen Kurven. Entsprechend lässt das ESP dem Fahrwerk des Transporters sehr viel Raum, um dann sanft einzugreifen. Die Außenspiegel haben also sachlich keinen Grund, bei schneller Fahrt angstvoll zu zittern.

Die Lenkung reagiert allerdings ein wenig empfindlich auf Spurrillen und Bodenunebenheiten, wirkt auf der Autobahn etwas nervös. Der Van sucht sich seinen Weg noch, wie Hyundai generell als Transporterhersteller. Bei diesem Vorhaben sollte sich Hyundai mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer befassen: Der 3,5-Tonner rennt stramme 170 Sachen, dabei haben sich die Hersteller dieser Klasse doch schon lange auf eine Begrenzung von 160 km/h geeinigt. Ein bewusst flotter Spurwechsel bei hohem Tempo auf der Autobahn unterstreicht, dass man auch beim Hyundai die Zügel etwas enger nehmen sollte – allein die Geräuschbremse des Motors ist vielleicht doch etwas wenig und an modernen Assistenzsystemen hapert es.

Das aber tut der generellen Qualität des Hyundai H350 Cargo keinen Abbruch, denn der erste Wurf in einer neuen Klasse ist richtig gut gelungen. Jetzt noch ein paar mehr Varianten und ein paar mehr Händler, dann werden künftig auch Sprinter-Fahrer nicht nur gelangweilt zum Transporterkollegen auf der Nachbarspur schauen.

Randolf Unruh

GIBT
HALT!



Artikelnr. 4610

Sonderpreis pro Rolle
€ 1,99*

* zzgl. MwSt. + Versandkosten.
Preis gilt nur bei der Mindestabnahme von 24 Rollen.

Hauptanwendung

- Befestigen von Abdeckmaterialien
- Bündeln, Verschließen, Verpacken und weitere Anwendungen
- Universeller Einsatz in Industrie und Handwerk

Duct tapes werden als Allround-Klebebänder für ein breites Anwendungsspektrum verwendet.

Einsatzbereiche: Konstruktion, Wartung, Reparatur, Instandhaltung und Industrie.

Für den Sonderpreis geben Sie bei der Bestellung den Aktionscode „TesaKFZ2015“ an!

Schmalz GmbH & Co. KG
Oberste-Wilms-Straße 12, 44309 Dortmund
schmalz@schmalz-online.de
www.schmalz-online.de

Schmalz

Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen

Erhebliche Mängel, die bei technischen Kontrollen an Lkw, Kleintransportern und Bussen sowie deren Anhängern entdeckt werden, sind auf vernachlässigte Wartung, Pflege und unsachgemäße Instandsetzungen zurückzuführen. Oftmals halten sich Fahrzeughalter aus wirtschaftlichen Gründen nicht an Wartungsvorgaben der Fahrzeughersteller hinsichtlich Umfang, Qualität und Wartungsintervallen. Aber auch Fahrzeugführer führen Abfahrtskontrollen teilweise gar nicht oder nur oberflächlich durch und starten ihre Fahrt, obwohl sie die erheblichen Mängel ihres Fahrzeugs hätten erkennen müssen. Mitunter wurden auch schon unmittelbar nach einer Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung technische Mängel festgestellt, da spezifische Verschleißmerkmale unbekannt waren.



Das „**Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen**“ ist die Fortsetzung des bekannten Werkes „Handbuch Mängelerkennung am Lkw und Kleintransporter“. Die lange erwartete **3. Auflage** wurde nicht nur überarbeitet, sondern von Grund auf neu gefasst und um ca. 370 Seiten erweitert. Neu aufgenommen wurden die Erkennung technischer Mängel an **Kraftomnibussen** und die Besonderheiten des elektronischen Bremssystems (**EBS**). Der deutlich gestiegene Gesamtumfang des Werks ergibt sich vor allem aus der vollständig überarbeiteten und erweiterten Bilddokumentation: In einzigartiger Weise werden **auf über 1.600 Bildern** technische Mängel und verschiedene Verschleißzustände von Fahrzeugteilen dokumentiert sowie deren genaue Lage am Fahrzeug dargestellt, um dem Leser eine schnelle Orientierung am Fahrzeug zu er-



Burkhard Köhler
3. Auflage – Mai 2015
724 Seiten, 17 x 24 cm, kartoniert
ISBN 978-3-7812-1743-0

möglichen. Zusammen mit zahlreichen von den Herstellern bereitgestellten technischen Angaben und den umfassenden Verweisen auf die einschlägigen europäischen Bau- und Betriebsvorschriften ermöglichen sie eine fundierte Bewertung unvorschriftsmäßiger Bauteile. Darüber hinaus wurde das Werk völlig neu gegliedert und in seiner Struktur an den neuen Mangelkatalog des § 29 StVZO, basierend auf den Richtlinien 2010/47/EU und 2010/48/EU, angepasst. Damit ist es weiterhin ein unverzichtbares Handbuch für die Ausbildung und Kenntnisvertiefung von Sachverständigen, Kontrolleuren beim BAG und der Polizei, aber ebenso für Technische Verantwortliche im Fuhrpark, die sich vor Sanktionen und teuren Mangelfolgeschäden schützen wollen.

Bestellschein

Bitte senden Sie Ihr Bestellfax an:

► **02 28 / 9 54 53-27**

Oder schicken Sie die Bestellung per Post:

KIRSCHBAUM VERLAG GmbH
Postfach 21 02 09
53157 Bonn

Ja, wir bestellen

_____ Exemplar(e) „**Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen**“ für 68,- € inkl. MwSt. und Versand
ISBN 978-3-7812-1743-0

Firma, Abteilung

Name, Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon/Fax

E-Mail

Unterschrift/Datum