

## Transporter

Artikel vom 19. Juni 2018



Hyundai Motor Company Europa 65760 Eschborn

Hyundai Motor Deutschland mit Sitz in Offenbach am Main ist seit 2012 eine 100-prozentige Tochter der südkoreanischen Hyundai Motor Company. Besonderes Augenmerk legt Hyundai auf den H350, der speziell für Europa entwickelt wurde. Als Cargo und Fahrgestell ist der Hyundai H350 bereits seit einem Jahr verfügbar. In Hannover feiern der H350 Drei-Seiten-Kipper, der H350 MultiCab für den kombinierten Personen- und Güterverkehr sowie der H350 Fuel Cell Concept als Studie mit Brennstoffzellenantrieb Premiere. Der Drei-Seiten-Kipper basiert auf dem bewährten Hyundai H350 Fahrgestell. Der Kunde kann zwischen zwei Leistungsstufen des 2.5 CRDi Motors wählen: 110 kW (150 PS) und 125 kW (170 PS). Beide Versionen erfüllen Abgasnorm Euro 6. Kernstücke der Kipppritsche sind der Unterbau aus einem verzinkten Stahlhilfsrahmen, die verzinkte Stahl-Schweißkonstruktion der Kippbrücke und die Aufnahme für den Kippstempel. Ein elektrohydraulisches Aggregat mit eingebautem Öltank schwenkt die Ladefläche auf Knopfdruck in drei Richtungen. Die Stirn- und Bordwände der Ladefläche bestehen aus 400 mm hohen und 25 mm starken, eloxierten Aluminiumprofilen. Die seitlichen Wände sind klappbar, die hintere Wand ist klapp- und pendelbar. Die Multifunktionswand zwischen Fahrerkabine und Ladefläche schützt einerseits die Passagiere vor umherfliegendem Ladegut. Darüber hinaus kann

sie auch zum Befestigen von Werkzeug oder zum Abstützen sperriger Lasten wie Kanthölzer und Leitern verwendet werden. Auch der Drei-Seiten-Kipper profitiert von dem für einen Transporter einzigartigen Fahrkomfort, der vorbildlichen Qualität und der hohen Zuverlässigkeit des Hyundai H350. Noch in diesem Jahr wird die Variante H350 Pritsche mit langem Radstand und einer offenen Ladefläche von 3,80 x 2,0 m angeboten. In diesem Jahr folgt die Variante mit dem kürzeren Radstand. Der neue Hyundai H350 MultiCab richtet sich an Unternehmer die gleichermaßen Personen und Material transportieren müssen, beispielsweise bei der morgendlichen Fahrt zur Baustelle. Hinter der Passagierkabine stellt der in zwei Radständen verfügbare H350 MultiCab zusätzlichen Raum für Material zur Verfügung. Besonders praktisch: Lange Ladegüter wie Leiter und Verschalungsbretter können mit wenigen Handgriffen einfach unter die Sitzbank in der zweiten Reihe geschoben werden. Wie beim H350 Cargo gewohnt bietet auch der H350 MultiCab viele Verzurrösen und Haltepunkte zur Ladungssicherung. Um das bestmögliche Platzangebot sowohl für Personen als auch das Ladegut realisieren zu können, ist der H350 MultiCab ausschließlich mit langem Radstand zu haben. Angetrieben wird der H350 MultiCab von dem 2.5 CRDi Vierzylinderdiesel, bei dem der Kunde zwischen zwei Leistungsklassen wählen kann. In der Einstiegsversion leistet er 110 kW (150 PS), darüber hinaus wird er auch mit 125 kW (170 PS) angeboten. Der Hyundai H350 Cargo ist mit zwei Fahrzeuglängen (5,52 und 6,20 m) und zwei Radständen (3,44 und 3,67 m) erhältlich und bietet somit hohe Flexibilität und eine Laderaumlänge von bis zu 3,78 m. Schon in der Basisversion passen bis zu vier Europaletten in den Laderaum, der ein Volumen von 10,5 m<sup>3</sup> hat; in der Langversion sind es sogar 12,9 m<sup>3</sup>. Die seitliche Schiebetür gibt exakt 1279 mm Durchladeraum frei, so dass Europaletten auch quer durchpassen. Die Hecktüren (optional auch mit Verglasung erhältlich) öffnen sowohl im 180- als auch im 270-Grad-Winkel. Die heckseitige Ladebreite erreicht 1538 mm. Der Laderaum des H350 Cargo mit langem Radstand misst 1955 mm in der Höhe, 1795 mm in der Breite sowie 3780 mm in der Länge. Der Grundriss lässt Platz für fünf Europaletten. Die extra breiten und extra hohen Türöffnungen machen die Be- und Entladung vorne wie hinten zu einer einfachen Übung. Dabei wird Ladungssicherung großgeschrieben: So kommt der H350 bei langem Radstand auf insgesamt 14 Zurrösen. Eine solide Zwischenwand aus Stahl trennt die Fahrerkabine vom Laderaum. Auf Wunsch liefert Hyundai die Trennwand auch mit Fenster. Der Innenraum des H350 steht ganz im Zeichen der Hyundai Design-Grundprinzipien von Sicherheit, Bedienkomfort und Funktionalität. Bei den Abmessungen des Fahrerhauses fährt der 3,5-Tonner mit Spitzenwerten in seiner Klasse vor. In der Fahrerkabine sind wahlweise zwei oder drei Sitze verfügbar. Diese haben acht verschiedene Verstellungsmöglichkeiten und sind optional gefedert oder beheizbar. Das Multifunktionslenkrad lässt sich in Höhe und Neigung einstellen und ist mit einer Vielzahl an Funktionstasten ausgestattet. Der 2,5 l große Vierzylinder ist bei Hubraum, Nennleistung und maximalem Drehmoment eine Klasse für sich. Die Standardausführung leistet 110 kW (150 PS), die leistungsbetonte Variante kommt auf 125 kW (170 PS). Für außergewöhnlich hohes Durchzugsvermögen stehen die Werte 373 respektive 422 Nm beim maximalen Drehmoment. Beide Motoren erfüllen die Euro 6-Abgasnorm. Gerade im innerstädtischen Verkehr können elektrisch betriebene Fahrzeuge ihr umweltfreundliches Potenzial ausschöpfen. Je größer sie sind, desto größer der umweltschonende Effekt. Sie fahren lokal völlig emissionsfrei. Hyundai setzt auf verschiedene Technologien, um dieses Ziel zu erreichen. So kann der Kunde beim IONIQ zwischen Hybrid-, Plug-in-Hybrid- und reinem Elektroantrieb wählen. Eine weitere Alternative stellt die Brennstoffzellentechnologie dar, die Hyundai als weltweit erster Hersteller bereits seit 2013 in dem Serienfahrzeug ix35 Fuel Cell anbietet. Wie diese Technik in Verbindung mit einem Nutzfahrzeug aussehen kann, zeigt das Hyundai H350 Fuel Cell Concept. Vorteil der Brennstoffzelle: Der Strom wird direkt an Bord erzeugt. Die dafür nötige Brennstoffzelle, die Wasserstofftanks, der Elektromotor und die Lithium-Polymer-Batterie mit 24 kWh als Stromreservoir sind im H350 Fuel Cell Concept platzsparend im Motorraum und unterm Wagenboden verbaut. Es geht kein Passagier-

und Laderaum durch große und schwere Batterieeinheiten verloren. Diese würden bei einem Nutzfahrzeug erheblich größer ausfallen als bei einem Pkw. Wie schon beim ersten Serien-Pkw mit Brennstoffzelle, dem ix35 Fuel Cell, setzt Hyundai auch bei der Studie H350 Fuel Cell Concept auf Drucktanks der 700-bar-Generation. So ist es möglich, insgesamt 7,05 kg Wasserstoff mitzuführen. Eine Tankfüllung reicht für 422 km. Der Tankvorgang ist in unter vier Minuten abgeschlossen und liegt damit auf dem Niveau herkömmlicher Verbrennungsfahrzeuge. Die Brennstoffzelle und der Elektromotor an der Hinterachse der Studie H350 Fuel Cell Concept leisten je 100 kW (136 PS). Das maximale Drehmoment von 300 Nm liegt bereits ab der ersten Umdrehung an. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 150 km/h. Der H-1 Cargo glänzt mit den Tugenden, die die Nutzfahrzeugkunden wünschen: Preisgünstig in der Anschaffung, wirtschaftlich im Unterhalt, vielseitig in den Nutzungsmöglichkeiten und robust im täglichen Einsatz. So stehen fünf Kubikmeter Laderaum und rund eine Tonne Nutzlast zur Verfügung. Der Gewerbetreibende kann seinen H-1 Cargo mit zwei Schiebetüren, Heckklappe oder Doppelflügeltüren, bis zu sechs Sitzplätzen oder speziellen Regalsystemen ganz nach seinen Bedürfnissen zusammenstellen.

Für den Antrieb sorgt ein 2,5-l-Common-Rail-Diesel, der wahlweise 85 kW (116 PS), 100 kW (136 PS) oder 125 kW (170 PS) leistet und stets die Euro 6-Abgasnorm erfüllt.

---

**Hersteller aus dieser Kategorie**

---