

Kurztest Hyundai H350 Cargo: Willkommen im Club

Von Jens Riedel

Die so genannte Sprinter-Klasse der Transporter mit bis zu 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ist fest in europäischer Hand, vornehmlich in deutscher - wie der Spitzname für das Segment ja auch deutlich macht. Nun drängt erstmals ein Asiate dazwischen (wenn man vom Derivat Nissan NV400 auf Renault-Basis einmal absieht). Nein, kein Japaner, sondern ein Koreaner: H350 nennt Hyundai seinen Vorstoß.

Optisch reiht sich der Neuling bei den Klassenkameraden ein: Das Design ist eher unauffällig wirkt, aber durchaus sympathisch. Sympathien wecken kann der Hyundai H350 auch bei seinem Fahrverhalten. Der Transporter lässt sich auch in der fast 70 Zentimeter längeren Langversion (6,20 Meter) einfach und sicher händeln. Die Sitzposition ist angenehm. Der Schalthebel liegt gut in der Hand, nur die Lage des Rückwärtsgangs ist mit unten links etwas ungewohnt. Eine Schaltpunktanzeige unterstützt eine effiziente Fahrweise ebenso wie das Stopp/Start-System, das im Display die Dauer der Motorabschaltung angibt.

Der 125 kW / 170 PS starke 2,5-Liter-Turbo-Diesel (alternativ gibt es noch eine 20 PS schwächere Version) überzeugt mit seinen bis zu 422 Newtonmetern Drehmoment voll und ganz. Ab 1300 Umdrehungen in der Minute läuft das Aggregat außer im länger übersetzten sechsten. Gang ruckfrei. Im relevanten Geschwindigkeitsbereich arbeitet das Triebwerk zudem recht leise und macht erst ab Autobahnrichtgeschwindigkeit akustisch etwas auf sich aufmerksam. Erfreulich sind ebenso der relativ enge Wendekreis und die auch im unbeladenen Zustand nicht zu harte Federung sowie das sanft regelnde ESP.

Der optionale Spurverlassenswarner arbeitet recht zuverlässig und wirft auch bei etwas verblassten Mittel- oder Seitenstreifen nicht gleich das Handtuch. Das ist aber derzeit auch das einzige moderne Fahrassistenzsystem im koreanischen Transporter. Die Rückfahrkamera, deren Bild im Innenspiegel wiedergegeben wird, ist eine Empfehlung

bei unverglasten Doppeltüren hinten. Für einen Blick in den Laderaum gibt es ein Fenster in der Zwischenwand, es spiegelt allerdings den vorausfahrenden Verkehr und wirft die Reflexionen in den ohnehin überflüssigen Innenspiegel. Das ist ein wenig lästig. Ebenfalls nicht ganz optimal ist die Position der Dachantenne. Statt sie in der Mitte über der Fahrerkabine zu platzieren, ist sie rechtsseitig in Höhe der Schiebetür angebracht und auch noch ein Stück zur Seite gerückt.

Die Seitentaschen in den Türen der Fahrerkabine könnten durchaus etwas tiefer sein, dafür gibt es dort aber auch Platz für eine Thermoskanne. Ablagen finden sich natürlich noch etliche weitere und auch über den Sitzen. Eine Pkw-ähnliche Auslegung des Interieurs ist heute auch bei 3,5-Tonnern selbstverständlich. So übernimmt der H350 beispielsweise auch die markentypische schöne Illuminierung der Tasten in Blau.

Fazit: Der Hyundai H350 erweist sich als überlegenswerte Alternative im Sprinter-Club dar, und das nicht nur wegen seines attraktiven Preises. Aufgrund des gutmütigen Fahrverhaltens ist der Neuling aus Korea überdies eine echte Empfehlung für den Ausbau zum Campingbus oder in der reinen Fahrgestellvariante als Basis für Wohnmobile. Wir sind gespannt, wer sich als Erster daran wagt. Hyundai selbst schiebt in diesem Jahr erst einmal eine 14-sitzige Busversion nach. (ampnet/jri)

Daten Hyundai Cargo L3 2.5 CRDi

Länge x Breite x Höhe (in m): 6,2 x 2,04 x 2,69

Radstand (m): /3,67

Motor: R4-Diesel, 2497 ccm

Leistung: 125 kW / 170 PS bei 3600 U/min

Max. Drehmoment: 422 Nm bei 1500-2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 156 / 170 km/h (je n. Übersetzung).

ECE-Durchschnittsverbrauch auf 100 km: 8,1 / 8,7 l

CO2-Emissionen: 212 / 229 g/km (Euro 5)

Nettopreis: 33 700 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai H350.



Hyundai H350.



Hyundai H350.



Hyundai H350.



Hyundai H350.



Hyundai H350.



Hyundai H350.



Hyundai H350.



Hyundai H350.



Hyundai H350.
