

Nouveau Hyundai H350

Information aux médias

Mai 2015

| | |
|---|---|
| 1. INTRODUCTION | 3 |
| 2. VOLUME DE CHARGEMENT ET MODULARITÉ..... | 4 |
| 3. TCO: COÛT TOTAL D'EXPLOITATION.... | Fehler! Textmarke nicht definiert. |
| 4. CONFORT ET AGRÉMENT | 7 |
| 5. SÉCURITÉ..... | 9 |
| 6. MOTEURS ET TRANSMISSIONS..... | 8 |
| 7. ENSEMBLE PROPULSIF | 9 |
| 8. DESIGN | 11 |
| 9. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES | 12 |

1. INTRODUCTION

Le tout nouveau Hyundai H350 – Conçu avec succès – pour le succès

Aperçu

- Premier véhicule entièrement nouveau lancé depuis plusieurs décennies dans un segment particulièrement disputé
- Il s'agit du premier VCL Hyundai conçu et construit en Europe, destiné aux marchés européens
- Plate-forme flexible permettant de recevoir trois types de superstructures: fourgon, minibus et cabine/plate-forme
- Choix entre deux empattements et deux longueurs hors tout: 5,5 m et 6,2 m
- Espace de chargement le plus important dans sa catégorie, sans entrave à la manœuvrabilité
- Modularité exemplaire, grâce à l'adoption de solutions ingénieuses
- Volume de chargement optimisé de 10,5 m³ (SWB) et 12,9 m³ (LWB)
- Développé pour répondre aux vœux qui vont au-delà des attentes de la clientèle
- Fourgon 3.5 t et cabine/plate-forme doté de 2/3 sièges, minibus de 4 tonnes proposant 13+1 sièges
- Tous les modèles sont propulsés par un moteur diesel turbocompressé de 2,5 litres, accouplé à une boîte manuelle à 6 rapports
- Cabine spacieuse, conçue en fonction des besoins du conducteur et permettant de faire voyager des occupants de toutes tailles
- Qualités de confort, de finition, d'ergonomie, de conduite et de dynamique similaires à celles que l'on retrouve sur une voiture particulière
- Un agencement optimisé, genre «bureau mobile», assure une productivité maximale
- Conçu et optimisé en vue d'une réduction des coûts totaux d'exploitation (TCO)
- Coque construite avec des aciers haute tension avancés, garantissant un niveau de protection élevé en cas de collision
- Le nouveau véhicule sera mis en vente dans neuf pays européens courant 2015

Nouveau Hyundai H350 – Destiné à satisfaire aux demandes formulées par les exploitants européens de véhicules commerciaux légers (VCL)

Le tout nouveau Hyundai H350 arrive avec des qualités qui le placent en tête de sa catégorie et un package compétitif destiné au segment européen des VCL. Par son engagement en faveur de l'Europe, Hyundai Motor est capable de concevoir, de développer et de fabriquer H350 en Europe – pour l'Europe, en collaboration avec son partenaire turque Karsan. Cette manière d'opérer garantit que H350 puisse remplir les attentes élevées formulées par les exploitants européens de VCL.

Pour la première fois en plusieurs décennies: voici un nouveau concurrent dans le segment

Thomas A. Schmid, Chief Operating Officer chez Hyundai Motor Europe explique: «Notre tout nouveau H350 est le premier véhicule véritablement nouveau dans le très important segment des VCL légers en Europe et ceci depuis de nombreuses années. Il s'agit également du premier véhicule commercial léger de 3,5 tonnes jamais fabriqué par nos soins. Néanmoins, nous avons entière confiance en ses qualités et son adaptabilité aux marchés européens. Et nous sommes impatients de pouvoir proposer une gamme de véhicules plus étendue afin d'attirer une nouvelle clientèle vers la marque Hyundai.»

La clientèle LCV formule des demandes spécifiques et Hyundai a décidé de proposer pour H350 un choix composé d'un fourgon, d'un minibus et d'un cabine/plate-forme. Les trois variantes ont en commun l'importante capacité d'emport, le design ergonomique, les performances et les standards de sécurité élevés, une fiabilité impressionnante et des frais d'exploitation particulièrement compétitifs.

2. VOLUME DE CHARGEMENT ET MODULARITE

L'espace dédié au fret distingue H350 de la concurrence

Tous les types de superstructures de H350 affichent un excellent ratio entre dimensions extérieures et intérieures et proposent un volume de chargement qui dépasse celui des concurrents. La version à empattement long LWB est ainsi la seule dans la catégorie des 6 m de long à pouvoir accommoder cinq palettes Euro (1'200 mm x 800 mm x 900 mm) dans sa soute longue de 3'665 mm qui, avec 12,9 m³, offre le plus grand volume dans sa catégorie. Quant au modèle à empattement court (SWB), il est en mesure d'emporter quatre palettes Euro, d'un volume total de 10,5 mètres cube.

L'espace généreux disponible entre les passages de roue mesure 1'380 mm et n'entrave en rien l'accès au plan de chargement. Une cloison en acier est montée de série, séparant ainsi le plan de chargement de la cabine.

H350 se distingue également par sa fonctionnalité, sa modularité lui permettant de remplir pratiquement n'importe quelle tâche. L'accès à l'immense volume de chargement est facilité grâce à la présence de deux larges portières arrière ainsi que d'une portière latérale coulissante. Les portières arrière ouvrent à des angles de 90, 180 et 270 degrés et le plancher de chargement n'est qu'à 690 mm au-dessus du niveau du sol.

Le minibus propose un choix de configurations pour ses 13+1 sièges

Alors que le fourgon représentera la grande majorité (plus de 70%) des ventes de H350, Hyundai propose également un minibus en deux configurations de ses 13+1 sièges ainsi qu'un choix dans le positionnement des portières. L'intérieur, particulièrement spacieux, d'une longueur de 3'738 mm, avec ses sièges longs de 798 mm et des rangements faitiers munis de lampes de lecture. A l'arrière de la dernière rangée de sièges, l'espace réservé aux bagages mesure plus de 540 mm en longueur.

La version cabine/plate-forme constitue la base idéale pour recevoir des superstructures personnalisées

C'est la version cabine/plate-forme qui, par ses fondements robustes, constitue évidemment la base la plus flexible, permettant d'accueillir des superstructures faites sur mesure. Dans cette version, il est possible de choisir entre les longueurs de coque «standard» ou «large», les empattements variant en fonction. Aidé par cette architecture, il est possible d'y ranger de gros volumes de cargo, les mensurations pouvant aller jusqu'à une longueur de 4 m et une largeur de 2,32. La visibilité vers l'arrière est assurée par des rétroviseurs extérieurs aux bras extra-longs.

3. COÛT TOTAL D'EXPLOITATION (TCO)

Entretien d'exception, garantie extensive et un potentiel certain en matière de valeur résiduelle

Avec H350, le client profitera d'une qualité des services d'entretien exceptionnelle et de coûts d'entretien particulièrement compétitifs. En cas d'accidents matériels, certaines solutions astucieuses comme le pare-chocs arrière capable d'absorber l'énergie contribuent à diminuer les coûts de la réparation et permettent de conserver une valeur résiduelle élevée.

Avantages qui s'ajoutent à l'exceptionnel ensemble de garanties dont profite chaque modèle H350, couvert par une garantie de trois ans et kilométrage illimité ainsi qu'une couverture de 10 ans contre la rouille et la perforation. Le service n'est nécessaire qu'après chaque 30'000 km parcourus ou après deux ans d'exploitation.

Hormis les avantages découlant de la diminution des coûts d'exploitation journaliers, le nouveau H350 sera en mesure de conserver une grande proportion de sa valeur, même après plusieurs années d'utilisation. Ainsi, EurotaxGlass's confirme une valeur résiduelle de 36% après trois ans et 90'000 km parcourus – soit près de 2% de plus que la moyenne des concurrents dans ce segment.

De meilleures économies en carburant

Parallèlement à l'entretien compétitif et à la garantie accordée sur H350, Hyundai vise à réduire les coûts d'exploitation journaliers en améliorant la consommation du nouveau modèle. H350 peut être doté du système Stop'n Go mis au point par Hyundai, qui coupe et redémarre automatiquement le moteur à chaque arrêt.

Il existe également un affichage pour la vitesse engagée qui aide à l'adoption d'une conduite économique, alors qu'un système de gestion de la batterie permet de stocker l'énergie accumulée au freinage pour ensuite recharger la batterie. Mises ensemble, ces technologies permettent de réduire la consommation de carburant de près de 10%, selon la manière de conduire adoptée. A quoi s'ajoute la présence d'un bouton «ECO», qui commande au moteur l'application d'un mode «économique», ce qui résulte en une économie en carburant supplémentaire, de l'ordre de 2%.

Les données de consommation officielles en cycle mixte pour le fourgon H350 à empattement court SWB dote de l'ISG se résument à 8,1 l/100km, alors que la version cabine/plate-forme se contente de 8,6 l/100 km et le minibus de 8,7 l/100km. Les émissions de CO₂ correspondantes s'élèvent à respectivement 212, 226 et 228 g/km.

4. CONFORT ET AGRÉMENT

Un design qui s'ajoute aux fonctionnalités d'un véhicule commercial léger

Pour souligner son statut de «nouveau venu» dans le segment des LCV, ce tout nouveau H350 propose un intérieur de qualité élevée, rehaussé par un design abouti et un niveau de confort comparable à celui d'une voiture particulière. Une architecture élaborée pour l'habitacle permet d'obtenir en quelque sorte un «bureau mobile», facilitant ainsi les tâches quotidiennes incombant au conducteur.

L'architecture précise du tableau de bord garantit des opérations à la fois aisées et ciblées. L'interface véhicule/conducteur répond de manière intuitive en donnant toutes les informations vitales au véhicule. Particulièrement pratiques et appréciés, il existe non moins de 25 compartiments de rangement répartis dans tout le véhicule. Trois prises de courant/force sont installées de série, un nombre nettement supérieur à la norme.

Quant à l'habitacle de H350, il s'apparente également à celui d'une voitures particulière, tant en termes d'espace que de visibilité. La cabine est conçue pour recevoir des occupants de grande taille en proposant une garde au toit de 1'414 mm – la meilleure valeur dans la catégorie – ainsi qu'un dégagement pour les jambes de 1'071 mm. Avec sa généreuse largeur de cabine de 1'582 mm, il est possible de commander H350 en version deux ou trois sièges. Selon la spécification choisie, le siège central peut se replier pour former un plan de travail plat, muni de deux porte-gobelets.

Le champ de vision élevé dont profite le conducteur d'un H350 ainsi que le vitrage latéral qui descend très bas, permettent une excellente vue circulaire, complétée par la visibilité à 44 degrés qu'offre le pare-brise.

Qu'il fasse chaud ou froid, il fait bon vivre à bord de H350 en version minibus

Les caractéristiques de confort de l'habitacle de H350 se retrouvent évidemment dans la version minibus du modèle. La climatisation possède une capacité de refroidissement élevée, soit 8'500 kcal/h. Chaque siège possède deux ouïes de ventilation faîtières alors qu'un chauffage d'appoint à réactivité élevée est également proposé. Pour les marchés situés dans les régions froides, il existe un dispositif de préchauffage fonctionnant au mazout qui autorise un démarrage confortable, même par des températures glaciales.

Nouvel AVN et systèmes multimédia

En ce qui concerne le système audio de H350, le client aura le choix entre le tout nouveau ensemble combiné AVN (audio/vidéo/navigation) complété par un écran tactile de 8", ou le système audio E800 et son écran de 3,8 pouces ou encore l'ensemble radio E300, installé de série. Proposé pour la première fois à bord d'un VCL, le système AVN tourne sous Android, utilise des cartes de navigation en 3D et propose un affichage couleur. Les commandes radio montées au volant, le système Bluetooth permettant de téléphoner en mode «mains-libres» et les entrées USB/Aux complètent l'offre. Pour ce qui est du minibus H350, il propose jusqu'à huit haut-parleurs.

Des technologies intelligentes que l'on retrouve également sur les voitures particulières Hyundai

Hyundai Motor estime que l'installation de systèmes de confort intelligents dans le segment des VCL, systèmes issus de la voiture particulière, comme c'est le cas pour le tout nouveau H350, permet de mieux diffuser ces systèmes au bénéfice du conducteur. Parmi ces technologies, on note la présence d'un système de maintien automatique de la vitesse facile à utiliser et à surveiller (avec son affichage à haute visibilité placé dans le tableau de bord et affichant la vitesse instantanée), une caméra de sécurité AR, un système d'assistance au parking et des capteurs de pluie qui déclenchent l'action de l'essuie-glace. En supplément, voici le dégivreur d'essuie-glace pour les températures au-dessous de zéro.

Réduire les bruits, les vibrations et les à-coups (NVH) au profit d'une conduite raffinée

Les ingénieurs Hyundai ont également utilisé le thème «comme pour une voiture particulière» lorsqu'ils ont réduit autant que possible toute trace de NVH en renforçant les points de vibrations-clé du moteur (au ralenti) et du châssis, en installant un amortisseur d'essieu spécialement conçu ainsi qu'un nouvel arbre de transmission.

Les sources sonores qu'il n'était pas possible d'éliminer ont été contrées avec l'aide d'épais matériaux isolants placés dans le tableau de bord, par l'isolation du plancher et autres parties du véhicule, comme l'intérieur des passages de roue. Ainsi équipé, H350 propose des niveaux de bruit qui en font un leader dans sa catégorie, avec 50 dBA mesurés au ralenti, 95 dBA en vibration au ralenti et un niveau de bruit en conduite de seulement 70 dBA.

5. SÉCURITÉ

Des éléments de sécurité sophistiqués associés à une coque à haute résistance d'une technologie d'avant-garde

Les conducteurs comme les passagers bénéficient d'un ensemble de neuf techniques de sécurité actives et passives, proposé pour le nouveau H350.

Vehicle Dynamic Control (VDC), un système qui associe sécurité active automatisée d'un niveau très élevé, système qui comprend le ROM (qui permet de diminuer les dégâts/blessures en cas de retournement du véhicule), l'EDG qui prévient le blocage du pont arrière en cas de freinage-moteur violent, le HAC, l'assistance au démarrage en côte et le HBA, l'assistant qui permet d'activer rapidement les freins. On ajoutera l'ESS, le signal d'urgence émis par les feux stop et, finalement, le LDWS, le Lane Departure Warning System, le système d'avertissement en cas de déviation de la trajectoire.

Résistance exemplaire en cas de collision

En prévision d'une telle collision, les ingénieurs Hyundai ont maximisé le degré de protection dont peuvent jouir l'ensemble des occupants de H350. Cette coque novatrice est composée à 75% d'aciers à très haute tension, elle est également formée d'une structure en cercle clos permettant de répartir les forces d'un impact de manière égale. Pour ce qui touche aux impacts latéraux, un concept sophistiqué a été développé pour assurer une protection maximale: il s'agit d'une structure en recouvrement, censée assurer une protection maximale en cas de collision.

6. MOTEURS ET TRANSMISSIONS

Performances et efficacité énergétique qui placent H350 tout en haut de sa catégorie

Toutes les versions du nouveau H350 sont propulsées par le moteur Hyundai de 2,5 litres, le quatre cylindres diesel CRDi turbocompressé de 2'947 cm³, installé longitudinalement à l'avant et agissant sur les roues arrière au travers d'une boîte manuelle à 6 rapports.

Ce moteur du type A2 est proposé dans deux versions de puissance: en version standard, avec 110 kW/105 ch et en version à puissance élevée, de 125 kW/170 et, respectivement, un couple de 373 Nm et 422 Nm. Les deux versions ont en commun le

fait qu'ils produisent leur couple maximal dans la plage de couple la plus utilisée, à savoir celle se situant entre 1'500 et 2'500 t/min.

L'ensemble propulsif a été développé avec soin afin d'assurer une conductibilité optimale en pleine charge et lors de conditions routières les plus variées. La boîte manuelle à six rapports possède des rapports soigneusement étagés afin d'exploiter au mieux le couple moteur disponible, garantissant ainsi une conduite douce et agréable pour l'ensemble des occupants. Les acheteurs ont le choix entre deux rapports finaux, soit 3.538:1 ou 3.917:1. Commun aux deux versions est le rapport long de la 6^e (0.679:1) afin de maximiser encore l'économie en carburant.

7. ENSEMBLE PROPULSIF

Confort routier et dynamique de conduite de premier ordre

Dans la perspective d'une utilisation en pays européens, la conduite et le comportement routier de H350 ont été adaptés spécifiquement aux besoins de ces marchés. La flotte des véhicules d'essai Hyundai 350H a ainsi parcouru plus de cinq millions de kilomètres à travers toute l'Europe, y compris la Scandinavie et la Russie et ceci par toutes les conditions météo possibles.

La suspension du H350 a été développée afin de garantir un déplacement confortable – quel que soit le niveau de charge – un comportement routier précis et une réactivité empreinte de dynamisme. La suspension avant est constituée de jambes de force MacPherson, d'un ressort à lames fixé horizontalement, d'amortisseurs à gaz et d'une barre stabilisatrice afin d'optimiser le chargement latéral et de minimiser l'inclinaison en courbes. A l'arrière, deux ressorts paraboliques (quatre sur le minibus), des amortisseurs à gaz et une barre stabilisatrice permettent d'obtenir une hauteur de chargement réduite et constante tout en pouvant s'accommoder de charges lourdes, sans que cela n'influe trop sur la garde au sol.

La direction à crémaillère est assistée hydrauliquement et autorise un rayon de braquage particulièrement bien adapté à la conduite urbaine – seulement 12,9 mètres pour la version à empattement long.

8. DESIGN

Moderne, en application des codes stylistiques utilisés sur les modèles Hyundai les plus récents

La typique et moderne écriture stylistique Hyundai a été utilisée pour le dessin extérieur de H350 afin qu'elle corresponde avec le design sophistiqué arboré par les voitures particulières Hyundai. Malgré les évidents défauts aérodynamiques dont souffrent les véhicules commerciaux légers (VCL) par rapport aux voitures particulières, H350 affiche un coefficient de traînée de seulement 0,369.

H350 possède une calandre de forme hexagonale, similaire à celle appliquée aux automobiles Hyundai les plus récentes, alors que des phares stylisés enveloppent la partie frontale du nouveau véhicule, phares proposés en option avec un éclairage de jour LED. Les rétroviseurs à répétiteurs LED augmentent la signalisation à l'intention des autres participants au trafic alors que des moulures latérales protègent les flancs du véhicule. Des éclairages LED, à l'extérieur comme à l'intérieur, soulignent le style du véhicule tout en augmentant l'efficacité énergétique du véhicule.

Fabriqué en Turquie, le tout nouveau H350 sera proposé avec un choix de quatre coloris pleins et quatre teintes métallisées. Le houssage des sièges est disponible en tissu, semi tissu/cuir artificiel ou en version entièrement cuir artificiel.

Hyundai Motor lancera cette année encore H350 dans neuf pays européens appliquant la conduite à droite et ceci pendant une durée de plusieurs mois. Les ventes en Turquie débiteront ce mois, suivies par le marché belge, celui de la République tchèque, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, la Pologne, l'Espagne et la Suisse.

H350 a été conçu, mis au point et fabriqué avec l'intention d'attirer une clientèle VCL recherchant une qualité premium qui ait une valeur réelle. En conséquence, la gamme, les prix ainsi que la disponibilité de l'équipement de série et celui proposé en option reflèteront sa position au sein du marché. Des informations détaillées seront communiquées pour chaque marché, au fur et à mesure de l'approche de la date de mise en vente effective de H350.

9. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

Proposé en trois types de carrosserie (fourgon, minibus et cabine/plate-forme), le tout nouveau H350 offre le choix entre deux empattements et deux longueurs hors tout. H350 est équipé d'un moteur diesel turbocompressé CRDi de 2,5 l dans deux versions de puissance: en version standard, il développe 110 kW (150 ch) et en version puissance élevée 125 kW (170 ch) avec, comme particularité, d'être réglé pour développer un couple maximal aux régimes bas et moyens. Le moteur, installé longitudinalement à l'avant, agit sur les roues arrière via une boîte manuelle à six rapports.

Ensemble propulsif

| | 2,5 l CRDi (puissance standard) Fourgon et châssis/plate-forme | 2,5 l CRDi (puissance élevée) Fourgon et châssis/plate-forme | 2,5 l CRDi (puissance élevée) Minibus |
|---------------------|---|---|--|
| Type | Moteur 4 cylindres diesel turbocompressé et injection directe par rampe commune | | |
| Drive system | Roues arrière motrices | | |
| Cylindrée | 2,5 litres (2'497 cm ³) | | |
| Alésage x course | 91,0 x 96,0mm | | |
| Taux de compression | 22,0 : 1 | | |
| Puissance | 110 kW (150 ch) à 3'600 t/min. | 125 kW (170 ch) à 3'600 t/min. | 125 kW (170 ch) à 3'300 t/min. |
| Couple | 373 Nm à 1'500~2'500 t/min. | 422 Nm à 1'500~2'500 t/min. | 422 Nm à 1750 t/min. |
| Vitesse maximale | 153 km/h | | 156 km/h |

Consommations

| | 2,5 l CRDi (150/170 ch) Fourgon | 2,5 l CRDi (150/170 ch) Châssis/plate-forme | 2,5 l CRDi (170 ch) Minibus |
|----------------------------------|------------------------------------|--|--------------------------------|
| Consommations, avec ISG | | | |
| Consommation urbaine | 9,2 l/100 km* | 9,9 l/100 km* | 10,5 l/100 km* |
| Consommation extra-urbaine | 7,4 l/100 km* | 7,8 l/100 km* | 7,9 l/100 km* |
| Consommation mixte | 8,1 l/100 km* | 8,6 l/100 km* | 8,7 l/100 km* |
| CO ₂ , mixte | 212 g/km* | 226 g/km* | 228 g/km* |
| Classement au plan des émissions | Euro 5 | Euro 5 | Euro VI |
| Consommations, sans ISG | | | |
| Consommation urbaine | 10,2 l/100 km* | 10,8 l/100 km* | 11,1 l/100 km* |
| Consommation extra-urbaine | 7,4 l/100 km* | 7,8 l/100 km* | 7,9 l/100 km* |
| Consommation mixte | 8,5 l/100 km* | 9,0 l/100 km* | 9,1 l/100 km* |
| CO ₂ , mixte | 222 g/km* | 235 g/km* | 238 g/km* |
| Classement au plan des émissions | Euro 5 | Euro 5 | Euro VI |

*En fonction des équipements et du type de superstructure. Les données figurant ci-dessus ont été obtenues en respectant les instructions de mesure selon (EC) 715/2007 dans la version actuellement en vigueur, avec un rapport de pont standard. Ces données sont indicatives et ne s'appliquent pas à un véhicule précis et ne font pas partie de l'offre en produits.

Transmission

| | |
|---------------------|---|
| Manuelle – rapports | 6 |
|---------------------|---|

Rapports de pont

| | Fourgon et châssis/plate-forme | Minibus |
|-----------|--------------------------------|----------|
| 3,538 : 1 | Standard | N/C |
| 3,917 : 1 | En option | Standard |

Suspension

| | |
|----|---|
| AV | Suspension indépendante à jambes de force type MacPherson avec un ressort à lames transversal, amortisseurs bitubes à gaz |
| AR | Essieu rigide, avec ressort à lame parabolique, amortisseurs bitubes à gaz |

Direction

| | |
|------------------------------|---|
| Type | 4-Spoke, à crémaillère |
| Diamètre de braquage minimum | 12,0 m (5,5m, fourgon et châssis/plate-forme), 12,9 m (6,2m, fourgon, cabine/plate-forme et minibus) |

Poids (kg) - Fourgon

| | 5,5 m | 6,2 m |
|-----------------------------------|----------|-------|
| Poids total admissible | 3'500 kg | |
| Charge utile | 1'365 | 1'260 |
| Poids en ordre de marche | 2'135 | 2'240 |
| Poids maxi admissible (essieu AV) | 1'850 | |
| Poids maxi admissible (essieu AR) | 2'240 | |
| Poids tractable maxi – freiné | 3'000 | |
| Poids tractable maxi – non freiné | 750 | |

Poids (kg) – Cabine/plate-forme

| | 5,5 m | 6,2 m |
|-----------------------------------|----------|-------|
| Poids total admissible | 3'500 kg | |
| Charge utile | 1'710 | 1'701 |
| Poids en ordre de marche | 1'790 | 1'799 |
| Poids maxi admissible (essieu AV) | 1'850 | |
| Poids maxi admissible (essieu AR) | 2'240 | |
| Poids tractable maxi – freiné | 3'000 | |
| Poids tractable maxi – non freiné | 750 | |

Poids (kg) - Minibus

| | 6,2 m |
|-----------------------------------|---------------|
| Poids total admissible | 4'000 kg |
| Charge utile | 1'338 - 1'404 |
| Poids en ordre de marche | 2'596 – 2'662 |
| Poids maxi admissible (essieu AV) | 1'850 |
| Poids maxi admissible (essieu AR) | 2'430 |
| Poids tractable maxi – freiné | 2'500 |
| Poids tractable maxi – non freiné | 750 |

Dimensions extérieures (mm) - Fourgon

| | 5,5 m | 6,2 m |
|--------------------------------|-------|-------|
| Longueur hors tout (HT) | 5'515 | 6'195 |
| Largeur HT (sans rétroviseurs) | 2'038 | |

| | | |
|----------------------------------|-------|-------|
| Largeur HT (rétroviseurs inclus) | 2'436 | |
| Hauteur maximale | 2'690 | |
| Empattement | 3'435 | 3'670 |
| Porte-à-faux AV | 990 | |
| Porte-à-faux AR | 1'090 | 1'535 |
| Voie AV | 1'712 | |
| Voie AR | 1'718 | |
| Garde au sol minimale | 185 | |

Dimensions extérieures (mm) – Cabine/plate-forme

| | 5,5 m | 6,2 m |
|------------------------------------|-------|-------|
| Longueur hors tout (HT) | 5'724 | 6'167 |
| Largeur HT (rétroviseurs std) | 2'436 | |
| Largeur HT (rétroviseurs allongés) | 2'594 | |
| Hauteur maximale | 2'320 | |
| Empattement | 3'435 | 3'670 |
| Porte-à-faux AV | 990 | |
| Porte-à-faux AR | 1'299 | 1'507 |
| Voie AV | 1'712 | |
| Voie AR | 1'718 | |
| Longueur du cadre-châssis | 3'182 | 3'625 |
| Hauteur du cadre-châssis | 748 | 751 |
| Garde au sol minimale | 185 | |

Dimensions extérieures (mm) – Minibus

| | 6,2 m |
|-------------------------------------|-------|
| Longueur hors tout (HT) | 6'195 |
| Largeur HT (sans rétroviseurs) | 2'038 |
| Largeur HT (rétroviseurs inclus) | 2'436 |
| Hauteur maximale (panneaux de toit) | 2'665 |
| Hauteur de l'ensemble (A/Con) | 2'856 |
| Empattement | 3'670 |
| Porte-à-faux AV | 990 |
| Porte-à-faux AR | 1'535 |
| Voie AV | 1'712 |
| Voie AR | 1'718 |
| Garde au sol minimale | 185 |

Intérieur (mm)

| H350 | | |
|---|-------|-------|
| Cabine | | |
| Garde au toit | 1'414 | |
| Espace réservé aux jambes | 1'071 | |
| Largeur intérieure | 1'582 | |
| Espace réservé au fret (fourgon) | | |
| | 5,5 m | 6,2 m |
| Longueur de chargement maxi (EEC) | 2'985 | 3'665 |
| Largeur de chargement maxi | 1'796 | |

| | | |
|---|----------------------------|----------------------------------|
| Espace disponible entre les passages de roue | 1'380 | |
| Hauteur de l'espace de chargement (max.) | 1'956 | |
| Hauteur du plan de chargement, à partir du sol | 690 | |
| Volume de charge (m ³) | 10,5 | 12,9 |
| Largeur de la porte latérale coulissante | 1'280 | |
| Porte latérale, hauteur d'accès | 1'810 | |
| Largeur d'accès, portière AR | 1'550 | |
| Hauteur d'accès, portière AR | 1'810 | |
| Espace réservé aux passagers (minibus) | | |
| | 6,2 m (portière AV) | 6,2 m (porte AV/ médiane) |
| Nombre de sièges (y.c. le conducteur) | 14 | |
| Longueur du compartiment à bagages AR | 540 | |
| Longueur d'assise | 750 | 798 |
| Longueur de l'intérieur | 3'738 | |
| Largeur intérieure | 1'798 | |
| Hauteur intérieure | 1'928 | |
| Largeur d'assise (avec repose-coude) | 320 | |
| Hauteur du plan de chargement AR, à partir du sol | 680 | |

Contenances (en litres)

| | |
|------------------------------|----|
| Réservoir à carburant | 75 |
|------------------------------|----|

Jantes et pneumatiques

| Type de jante | Pneus | Roue de secours full-size |
|-----------------------------------|-------------|---------------------------|
| 6,5J x16 pouces, acier ou alliage | 235/65 R16C | 235/65 R16C |

**Les chiffres indiqués reposent sur des estimations du constructeur*

* * *

Personne de contact:

Nicholas Blattner, Public Relations Manager

HYUNDAI SUISSE

KoreanMotorCompany, Kontich (B) - Branch Dietlikon

Brandbachstrasse 6, CH-8305 Dietlikon

Tél. +41 44 816 43 45, Mob. +41 79 412 13 11

Fax. +41 44 816 43 09, nicholas.blattner@hyundai.ch

www.hyundai.ch

Les communiqués de presse et les photos peuvent être consultés ou téléchargés sur le site internet de Hyundai réservé aux médias: <http://www.hyundai.ch> / Login journalistes. Vos codes d'accès personnels vous seront communiqués quand vous aurez rempli le formulaire électronique.