



Hyundai ix35 2.0 CRDi Style 4WD (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse
(100 kW / 136 PS)

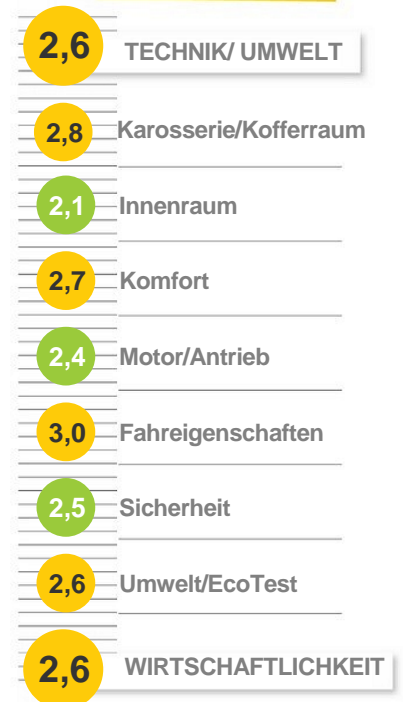
Seit März 2010 ist der Hyundai ix35 auf dem deutschen Markt erhältlich und mischt in dem beliebten Marktsegment der Mittelklasse-SUV mit. Er ist mit einer Benzin- und zwei Dieselmotorisierungen erhältlich, die durch die Bank 2,0 Liter Hubraum haben. Der Benziner leistet 163 PS, beim Diesel hat man die Wahl zwischen 136 und 184 PS. Außer bei der starken Dieselvariante (Allrad Serie) hat man die Wahl zwischen Front- und Allradantrieb. Außerdem stehen die drei Ausstattungsvarianten Comfort, Style und Premium zur Auswahl. Der getestete Hyundai ix35 2.0 CRDi Style mit 136 PS konnte rundum zufriedenstellen. Echte Schwächen hat er nicht. Wer einen optisch gefälligen Lastesel sucht, der darf beruhigt zum ix35 greifen. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u. a.: Honda CR-V, KIA Sportage, Mitsubishi ASX, Nissan Qashqai

+ einfache Bedienung, hohe Zuladung und Dachlast, elastischer Motor, günstige Werkstattkosten, gutes Raumangebot vorne

- sehr hohe Fixkosten, schwache Heizung im Fond



ADAC-URTEIL



⊕ Die Karosserie ist allgemein gut verarbeitet, auch wenn nicht jedes Spaltmaß hundertprozentig korrekt ist. Hinten wollen die Türen fest zugeschlagen werden. Ebenso solide zeigt sich der Innenraum. Es ist viel massives Hartplastik verarbeitet. Lederbezüge auf Lenkrad und Sitzen werten den Innenraum auf. Der Motorraum ist zum Großteil verschlossen und somit aerodynamisch optimiert und Schallgekapstelt. Die Türausschnitte sind rundherum abgedichtet, die Dichtungen dürften aber weiter außen angebracht sein, um die Kompletten Säulen und Schweller vor Schmutz zu schützen. Robuste Stoßleisten schützen die Schweller vor Kratzern. Eine Dachlast von 100 kg, befestigt auf der serienmäßigen Dachreling, ist sehr üppig bemessen. Ebenso die maximale Zuladung von 505 kg. Es ist ein vollwertiges Ersatzrad in Fahrbereifung vorhanden, welches allerdings unter dem Kofferraumboden verstaut ist und bei beladenem Fahrzeug schwer zu erreichen ist.

⊖ Der größte Bereich des Unterbodens ist stark zerklüftet und sorgt für einen hohen Luftwiderstand. Weder an den Stoßfängern, noch an den Fahrzeugseiten sind brauchbare Stoßleisten verbaut, welche vor kleinen Beschädigungen schützen und eine kostengünstige Reparatur ermöglichen könnten. Die Nebelscheinwerfer ragen über die Stoßstange hinaus und sind deswegen selbst bei kleinen Remplern gefährdet.

Sowohl vorne als auch hinten können die Fahrzeugenden nur abgeschätzt werden. Bei der ADAC-Rundumsicht schneidet der Hyundai gerade noch durchschnittlich ab. Die breiten C- und D-Säulen behindern die Sicht sehr stark. Das kleine Fenster zwischen den Beiden ist nur Alibi und trägt nicht zur besseren Sicht bei. Hindernisse vor dem Fahrzeug können auch nur durchschnittlich gut erkannt werden. Das Sichtfeld des Innenspiegels ist mittelmäßig. Automatisch eingeschaltet werden die Halogenscheinwerfer erst wenn das Umfeld schon sehr dunkel ist.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man eine gute Übersicht über das Verkehrsgeschehen. Die großen Außenspiegel ermöglichen eine gute Rücksicht. Der gewischte Bereich der Frontscheibe ist großzügig bemessen. Am Heck ist eine Einparkhilfe inklusive Kamera verbaut. Aber auch an der Front wäre sie empfehlenswert.

⊖ Flache Hindernisse hinter dem Fahrzeug können kaum erkannt werden. Ein spielendes Kind beispielsweise ist für den Fahrer durch die Heckscheibe nicht sichtbar.

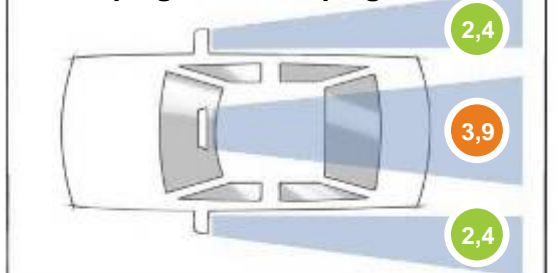


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach hinten.

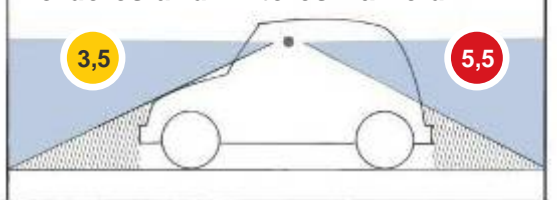
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,9 Ein-/Ausstieg

- + Die hohe Sitzanordnung ermöglicht Ein- und Aussteigen ohne große Körperanstrengung. Die Türen öffnen weit und geben eine großzügige Öffnung frei. Keyless-Go ermöglicht das Ent- und Verriegeln der Türen, ohne dass der Schlüssel aus der Tasche genommen werden muss. Die Türen werden sicher offen gehalten und rasten in drei Stellungen ein. Haltegriffe, welche das Ein- und Aussteigen erleichtern sind über jedem Platz, außer dem Fahrerplatz angebracht.
- Durch die hohen und breiten Schweller muss man die Füße sehr weit anheben. Ebenso muss mit einem sehr großen Schritt ins Fahrzeug gestiegen werden.

3,0 Kofferraum-Volumen*

Mit 340 Litern Ladevolumen liegt der Hyundai nur im Mittelfeld seiner Fahrzeugklasse.

- + Klappt man die Rücksitzbank um, so können großzügige 730 Liter zugeladen werden (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



Der Kofferraum ist mit 340 l Volumen in dieser Fahrzeugklasse nur von durchschnittlicher Größe.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Heckklappe wird einfach über einen Taster entriegelt und schwingt leicht nach oben. Geöffnet befindet sie sich 1,88 Meter über der Fahrbahn und steht auch großen Personen nicht im Weg. Die freigegebene Öffnung ist sehr groß. Beim Ausladen muss keine Bordwand überwunden werden. Das Format des Gepäckraums ist gut, nur die Radhäuser ragen etwas in den Innenraum. Da er nicht zu tief gestaltet ist, können auch vorgerutschte Gegenstände noch recht gut erreicht werden.
- Gepäckstücke müssen 74 cm von der Fahrbahn bis zur Ladekante gehoben werden. Die Ausleuchtung des Kofferraums ist mager.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank kann im Verhältnis 60:40 umgeklappt werden.

- + Die Lehnen können von vorne und hinten umgeklappt werden. Die Bedienung ist absolut simpel, um die Gurte vor Beschädigung zu schützen werden sie hinter Halter geklemmt.
- Außer einem einhängbaren Gepäcknetz gibt es keine Befestigungsmöglichkeit für kleine Utensilien. Werden die Sicherheitsgurte beim Zurückklappen nicht auf die Seite gehängt, so können sie leicht beschädigt werden.

Bedienung

⊕ Die Ergonomie ist einwandfrei, der Gewöhnungsaufwand gering. Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich in Höhe und Weite einstellen. Sowohl Pedale als auch Schalthebel sind gut angebracht und lassen bequem erreichen. Einzig die unnötige Kick-Down-Stellung des Gaspedals kann auf Dauer mächtig nerven. Der Startknopf im Armaturenbrett ist gut greif- und sichtbar und beleuchtet. Per Regensensor wird der vordere Scheibenwischer eingeschaltet. Unangenehm ist aber, dass bei aktiviertem Regensensor jedes Einschalten der Zündung zu einer einmaligen Inbetriebnahme des Wischers führt, egal ob es regnet oder nicht. Der hintere Wischer hat Intervall- und Dauerbetrieb. Einfach und ohne große Einarbeitung kann die Klimaautomatik bedient werden. Das Radio- und Navigationsgerät ist optimal, ganz weit oben im Sichtbereich eingebaut. Bedient wird es per Touchscreen und Lenkradtasten und sorgt mit dem optionalen Soundsystem für guten Musikklang. Einfach gehalten sind die Bedienelemente der Sitzeinstellung. Vorne wie hinten sind die vielfältigsten Ablagemöglichkeiten vorhanden, selbst ein Brillenfach am Dachhimmel ist verbaut. Das Handschuhfach ist groß und praktisch. Gut ablesbar sind die Rundinstrumente für Drehzahl und Fahrgeschwindigkeit, die digitalen Balkenanzeigen für Kraftstoffstand und Kühlmitteltemperatur könnten aber übersichtlicher gestaltet sein. Im Testwagen war der optionale Tempomat an Bord. Es ist eine elektronische Berganfahr- und Bergabfahrhilfe eingebaut.

⊖ Der Taster für die Heckscheibenheizung ist so weit rechts angebracht, dass ihn nur der Beifahrer bequem bedienen kann. Vom Lenkrad werden einzelne Bedienelemente verdeckt. Für die Fondpassagiere gibt es keine Leselampen. Die Einsteller für die Rückenlehnenneigung und die Lordosenstütze sind sehr schlecht bedienbar. Angeschallt sind komplett geöffnete Türen vorne kaum erreichbar. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet.



Gute Funktionalität und solide Verarbeitung kennzeichnen den neuen Hyundai ix35.

Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot auf den vorderen Plätzen ist großzügig. Bis zu einer Körpergröße von über 1,90 m sitzt man dort bequem. Die Innenbreite und die Kopffreiheit sind üppig. Nur mit den Ellenbogen nimmt man schnell Kontakt zu den Türverkleidungen auf und die hohe Scheibenlinie macht den Raum subjektiv empfunden enger.

Raumangebot hinten*

Auch auf den hinteren Plätzen können Personen bis zu knapp 1,90 m angenehm sitzen. Hier sind aber die Innenbreite und die Kopffreiheit etwas enger bemessen als vorne. Das subjektive Empfinden entspricht dem der vorderen Plätze.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz.

2,7 KOMFORT

2,8 Federung

Das Fahrwerk ist straff ausgelegt. Was auf guter Fahrbahn sportlich wirkt, kann auf schlechten Wegen die Insassen nerven. Auf langen Wellen gibt es kein Nachschwingen der Karosserie, aber bei kurzen Wellen und Einzelhindernissen ist die Feder-/Dämpferabstimmung unkomfortabel. Eine Stuckerneigung ist vorhanden. Zum Wanken und Nicken neigt der Hyundai trotz seiner hohen Karosserie kaum.

2,6 Sitze

Allgemein ist der ix 35 ordentlich bestuhlt, der Seitenhalt der Vordersitze ist aber durchschnittlich. Die Seitenwangen sind flach und weich. Nur mäßig atmungsaktiv sind die Lederbezüge, die zumindest an den Flächen perforiert sind. Hinten werden die Passagiere von den Lehnen zu einer Hohlkreuzhaltung gezwungen, die Polsterung ist dort auch etwas hart gewählt.

⊕ Der Fahrersitz ist höhenverstellbar, aber tendenziell zu hoch eingebaut. Der Fahrer sitzt angenehm entspannt, seine Füße und Beine werden ordentlich unterstützt, auch wenn die Sitzflächen etwas flach und kurz geraten sind. Die hohen Lehnen und Flächen sind gut ausgeformt und bequem. Gepolstert sind die vorderen Sitze straff aber komfortabel. Hinten reichen die Sitzlehnen sehr weit nach oben. Die Sitzposition ist sehr aufrecht, aber gut. Der Fahrersitz ist mit einer Lordosenstütze versehen, die sich aber nicht in der Höhe einstellen lässt.

2,5 Innengeräusch

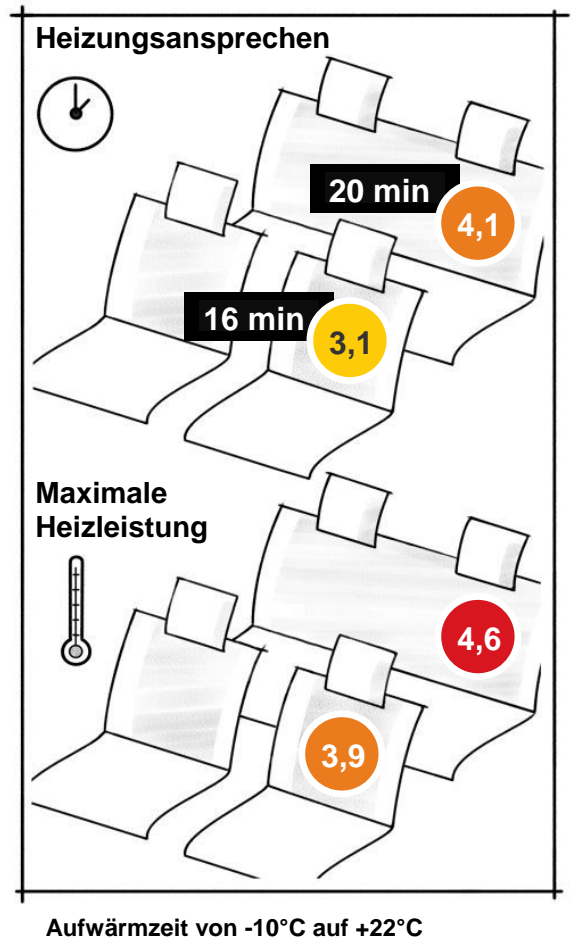
⊕ Mit 69 dB (A) liegt das Innengeräusch angenehm niedrig. Fahr- und Windgeräusche fallen kaum auf. Nur der Motor erinnert, vor allem im kalten Zustand, eher an ein Nutzfahrzeug.

3,0 Klimatisierung

ADAC-Heizungstest bei -10° C in der Klimakammer. Die Heizung des Koreaners ist Durchschnitt. Vorne dauert es volle 16 Minuten bis eine Raumtemperatur von 22° C erreicht ist. Die Luftverteilung kann nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen werden, aber die Bereiche sind einzeln anwählbar.

⊕ Die Innenraumtemperatur wird für Fahrer und Beifahrer separat eingestellt.

⊖ Die Heizleistung ist im Fond zu schwach. Hier dauert es 20 Minuten bis ein angenehmes Raumklima erreicht wird.



2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

+ Die Zwei-Liter-Maschine zeigt sich sehr elastisch. Nur unter voller Beschleunigung beim simulierten Überholvorgang ist der Motor nicht ganz so agil, er liefert nur durchschnittliche Beschleunigungswerte

2,7 Laufkultur

Das Vibrationsverhalten ist für einen Vierzylinder-Diesel gut. Bei niedrigen Drehzahlen ist der Motor etwas brummig, ab 3000 Umdrehungen pro Minute beginnt er zu dröhnen.

2,2 Schaltung

Die Präzision des Schaltgetriebes könnte noch verbessert werden. Relativ lang sind die Schaltwege.

+ Aufgrund der leichtgängigen Schaltung ist die mögliche Schaltgeschwindigkeit hoch. Der Rückwärtsgang ist mechanisch gegen unbeabsichtigtes Einlegen verriegelt. Auch bei ausrollendem Fahrzeug kann er geräuschlos eingelegt werden. Eine Gangempfehlung unterstützt eine Kraftstoffsparende Fahrweise. Sie tendiert auffallend zu sehr niedrigen Drehzahlen.

2,4 Getriebeabstufung

Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h bereits mit ca. 2800 1/min. Hier steckt Spritsparpotential bei Autobahnfahrt.

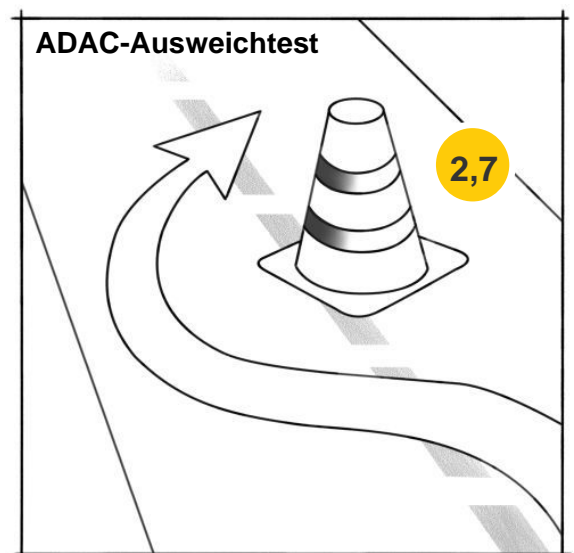
+ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes gibt keinen Grund zur Kritik.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Bei einer plötzlichen Richtungsänderung pendelt der ix 35 leicht nach - ein für SUV typisches Verhalten. Beim ADAC-Ausweichtest untersteuert das Fahrzeug so stark, dass es gelegentlich nicht mehr lenkbar ist. Das ESP arbeitet dabei zu sanft. Schleuder- oder Kippgefahr herrscht nicht.

+ Der Hyundai ist sehr spurstabil.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,8

Kurvenverhalten

Beim schnellen Kurvenfahren ist eine ausgeprägte Tendenz zum Untersteuern vorhanden. Trotzdem zeigt er deutliche Lastwechselreaktionen: Beim Zurücknehmen des Gaspedals drängt das Heck stark in Richtung Kurvenäußeres. ESP verhindert aber, dass das Fahrzeug zu schleudern beginnt.

2,9

Lenkung*

Die Lenkung motiviert den Fahrer zu einer gemütlichen Gangart. Beim Anlenken dauert es gewisse Zeit, bis an der Hinterachse Seitenführungskräfte aufgebaut werden und das Fahrzeug dem Richtungswunsch des Fahrers folgt. Die Zielgenauigkeit ist mittelmäßig. Ein Wendekreis von 11,4 Metern liegt im Klassendurchschnitt.

- ⊕ Die Lenkung ist relativ direkt ausgelegt und leichtgängig - so wird das Rangieren des großen Autos zu einer leichten Übung.
- ⊖ Es wird dem Fahrer zu wenig Lenkgefühl vermittelt. Er bekommt nur teigige Rückmeldungen.

3,5

Bremse

Ein Bremsweg von 41 Metern (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen) kann noch toleriert werden. Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind in Ordnung.

2,5

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ ESP und Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch das Warnblinklicht aktiviert, dass der nachfolgende Verkehr gewarnt wird. Um den Motor zu starten muss ausgekuppelt werden - ein unbeabsichtigtes Anrollen wird vermieden. Vor geöffneten Türen warnen Rückstrahler auf den Türinnenseiten.
- ⊖ Das Fahrzeug wird von der linken Seite betankt, was im fließenden Verkehr zur Gefahr werden kann.

2,2

Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Seitenairbags vorne und durchgehende Kopfairbags gehören zur Serienausstattung. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis 1,95 m ausgelegt und bieten durch ihre Nähe zum Kopf optimalen Schutz. An den stabilen Bügeltürgriffen können im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufgebracht werden. Beim ADAC-Crashtest erreicht der ix35 im Bereich Insassenschutz 90 % der möglichen Punkte und somit in der Gesamtwertung volle fünf Sterne.
- ⊖ Die hinteren Kopfstützen sind nur für Personen bis 1,65 m Körpergröße ausgelegt. Warndreieck und Verbandskasten werden unter dem Kofferraumboden aufbewahrt und sind bei beladenem Kofferraum nicht erreichbar. Im Gepäckraum gibt es keine Zurrösen zur Ladungssicherung.

2,3 Kindersicherheit

Auf der Rücksitzbank können zwei Kindersitze sicher befestigt werden.

- + Das ISOFIX-Befestigungssystem ist auf den äußeren Plätzen der Rücksitzbank serienmäßig vorhanden. Dort lassen sich auch alle anderen Kindersitzsysteme sicher befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig deaktivieren, wodurch auch rückwärtsgerichtete Babyschalen dort eingebaut werden dürfen.
- Der hintere Mittelsitz ist für Kindersitze ungeeignet. Kurioserweise hat nur das Fahrerfenster einen Einklemmschutz. Das ISOFIX-System ist mühsam zu bedienen. Die Kindersicherungen der hinteren Türen lassen sich auch von Kinderhänden problemlos bedienen.

4,0 Fußgängerschutz

Ein EuroNCAP-Crashtest lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch nicht vor.

- Dem SUV wird aufgrund der steilen und hohen Stirnfläche ein schwacher Fußgängerschutz prognostiziert.

2,6 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

Der Testverbrauch des ix35 2.0 CRDi ist durchschnittlich (6,4 l/100 km). Gut ist mit 7,1 l/100 km der Stadtverbrauch. Aber auf der Landstraße konsumiert er 5,3 Liter und auf der Autobahn 7,5 Liter auf 100 Kilometer. Der CO₂-Ausstoß beträgt 169 g/km und reicht im ADAC-EcoTest zu 31 Punkten.

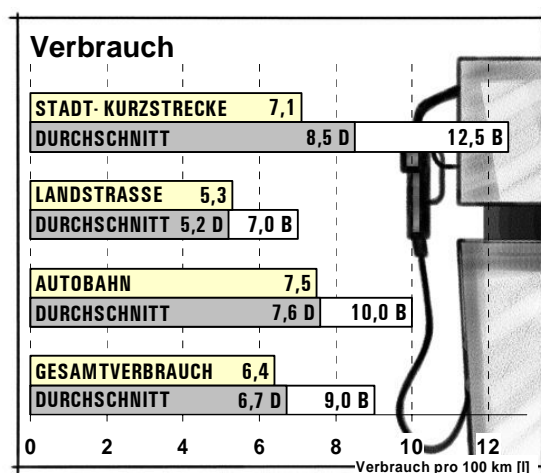
2,2 Schadstoffe

- + Der Schadstoffausstoß ist, nicht zuletzt aufgrund des Partikelfilters, gering. Im ADAC-EcoTest erhält der Hyundai 38 Punkte, was zusammen mit dem CO₂-Ausstoß zu 69 Punkten führt. Er verpasst knapp vier Sterne.

2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,0 Betriebskosten*

- + Die Betriebskosten sind erschwinglich. Der durchschnittliche Verbrauch von günstigem Dieseldieselkraftstoff erlaubt in dieser Kategorie eine gute Benotung.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

0,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Nach 30.000 km oder 12 Monaten ist ein kleinerer Ölwechsellservice - alle 60.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig. Der 2.0-Liter Diesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Neben 5 Jahre Garantie übernimmt Hyundai für die ersten 5 Jahre oder max. 150.000 km sämtliche Kosten für Wartung und Inspektionen.

2,3 Wertstabilität*

+ Der ix 35 ist ganz neu auf dem Markt und ein Modellwechsel somit in weiter Ferne. Modernste Technik und Dieselpartikelfilter machen in unter Allradfreunden zu einem gefragten Objekt. Deswegen wird ihm im vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

2,9 Kosten für Anschaffung*

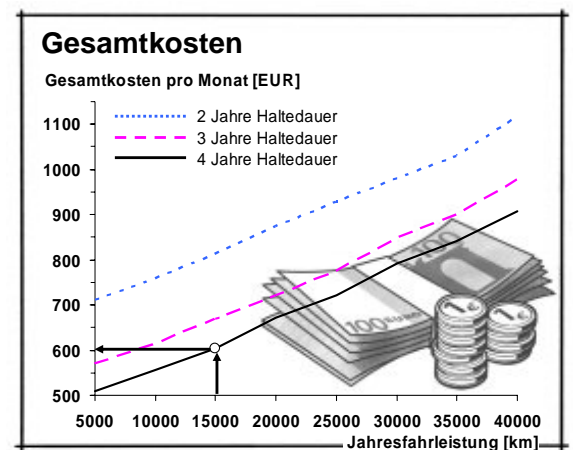
Mit einem Grundpreis von 27.490 € ist der Hyundai sicher kein Schnäppchen, bewegt sich für einen SUV seiner Klasse aber auf akzeptablem Niveau.

5,0 Fixkosten*

- Die Fixkosten sind übermäßig hoch. Für die Kfz-Steuer muss man jährlich 248 € bezahlen. Vor allem aber die Kfz-Versicherung ist in allen Klassen sehr hoch.

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

Mittelmäßig ist der Wertverlust. Günstigen Betriebs-, Werkstatt- und Reifenkosten stehen sehr hohe Fixkosten gegenüber. Alles in allem verpasst der ix35 nur knapp eine gute Bewertung bei den monatlichen Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 604 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 2WD	2.0 4WD	2.0 CRDi 2WD	2.0 CRDi 4WD	2.0 CRDi 4WD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	120(163)	120(163)	100(136)	100(136)	135(184)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	194/4600	194/4600	320/1800	320/1800	383/1800
0-100 km/h[s]	10,4	10,7	10,8	11,3	10,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	182	182	181	194
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,1 S	8,4 S	6,2 D	6,4 D	6,8 D
CO2 [g/km]	180	188	147	149	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/21	19/23/21	23/24/21	23/24/21	23/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	160	176	244	248	268
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	547	573	563	586	625
Preis [Euro]	20.990	22.690	24.190	25.890	28.490

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/70R16
Reifengröße (Testwagen)	225/60R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35 m
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/ 5,3/ 7,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km / 169g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4410/1820/1670 mm
Leergewicht/Zuladung	1635 kg/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/730 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	905 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	118 Euro
Monatliche Werkstattkosten	33 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	342 Euro
Monatliche Gesamtkosten	604 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/24/21
Grundpreis	27.490 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Hyundai ix35 2.0 CRDi Style 4WD (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Rückfahrkamera (bei Navi)	1.720 Euro ^o
Lichtsensoren	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht mit 100 kW)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor (Plus-Paket)	1.220 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	190 Euro ^o
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (inkl. Rückfahrkamera)	1.720 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, hinten, beheizbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	480 Euro
Schiebe-Hubdach	1.100 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	3,0
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	2,7
Sicht	3,3	Kurvenverhalten	2,8
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,9
Kofferraum-Volumen*	3,0	Bremse	3,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	1,9	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	4,0
Raumangebot hinten*	2,8	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,9
Komfort	2,7	Schadstoffe	2,2
Federung	2,8		
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,6
Klimatisierung	3,0	Betriebskosten*	2,0
Motor/Antrieb	2,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	0,6
Fahrleistungen*	2,4	Wertstabilität*	2,3
Laufkultur	2,7	Kosten für Anschaffung*	2,9
Schaltung	2,2	Fixkosten*	5,0
Getriebeabstufung	2,4	Monatliche Gesamtkosten*	2,6

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest