



Hyundai ix20 1.6 CRDi blue Trend

Fünftüriger Van in der Kleinwagenklasse (85 kW / 116 PS)

Nach rund fünf Jahren Bauzeit erhielt der ix20 im Sommer 2015 ein leichtes Facelift mit neu gestalteter Frontpartie, die sich ans aktuelle Markendesign anlehnt und den Minivan deutlich frischer wirken lässt. Kleinere Details wie die nun lieferbare Lenkradheizung runden die Frischzellenkur ab. Geblieben sind das für diese Fahrzeugklasse generöse Raumangebot, der variable Innenraum mit verschieb- und neigungseinstellbarer Rückbank sowie der große Kofferraum. Dank großer Türausschnitte und leicht erhöhter Sitzposition steigt man nicht nur bequem ein und aus, sondern hat auch einen verbesserten Blick auf den Verkehr. Nicht ideal ist dagegen die nur mäßige Rundumsicht - nach hinten sieht man kaum etwas, was das Rangieren in der Stadt erschwert. Immerhin bietet der Minivan serienmäßig Parkpiepser hinten. Wer das optionale Navigationssystem ordert, findet sogar eine Rückfahrkamera an Bord. Der größere der beiden Dieselmotoren leistet 116 PS und hat mit den knapp 1,4 Tonnen Leergewicht leichtes Spiel. Selbst längere Autobahnetappen lassen sich damit stressfrei bewältigen. Nur der Verbrauch fällt mit 5,1 l/100 km für einen Kleinwagen nicht gerade löblich aus. Auch wenn der Hyundai ix20 so gut wie keine modernen Assistenzsysteme bietet und man auch Ausstattungsdetails wie helles Xenon-/LED-Licht vergeblich sucht, punktet der Minivan mit einem soliden Gesamtergebnis, was vor allem dem großzügigen und variablen Innenraum zuzuschreiben ist. Zu haben ist die getestete Variante für nicht gerade günstige 22.490 Euro. Erfreuen darf man sich dann aber über eine annehmbare Serienausstattung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Citroen C3 Picasso, Ford B-Max, Kia Venga, Nissan Note, Opel Meriva.

- +** äußerst üppiges Platzangebot, serienmäßige verschiebbare Rückbank, großer Kofferraum, bequemer Ein-/ Ausstieg, kräftiger Dieselmotor, fünf Jahre Garantie
- keine modernen Assistenzsysteme, recht hoher Verbrauch, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,4 Langstrecke

2,5 Transport

2,7 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: Februar 2016
Text: D. Silvestro

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,6

Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität des Hyundai ix20 geht insgesamt noch in Ordnung, bietet im Detail aber deutliches Verbesserungspotential. Die Karosserieverarbeitung ist zufriedenstellend, auch wenn es die eine oder andere Nachlässigkeit gibt. Während die Stoßfänger ordentlich eingepasst sind, variieren die Spaltmaße und auch die Schweißnähte sind nicht akkurat versiegelt. Das Ladeabteil ist an den Seiten mit kratzempfindlichem Kunststoff verkleidet, am Boden findet man einen robusten Stoff. An den Innenseiten der mehrteiligen Türrahmen sind unschöne Schweißstellen sichtbar. Die Türausschnitte zeigen sich zufriedenstellend gegen Schmutz von außen abgedichtet, an den Schwellern fehlen aber Einstiegsleisten, die den Lack vor Kratzern schützen. Im Innenraum geht die Verarbeitung in Ordnung, hier könnten die Kunststoffkanten aber besser entgratet sein. Silber lackierte Oberflächen werben das Interieur auf. Insgesamt sind die verwendeten Kunststoffe jedoch hart und kratzempfindlich. Der Tankdeckel ist zwar nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber mit einem gut zugänglichen Hebel im Fußraum entriegelt werden.

⊖ An den Fahrzeugflanken fehlen Stoßleisten, die den Lack bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen. Auch die lackierten Stoßfänger sind bei kleinen Remplern ungeschützt. Zudem ist die Nebelschlussleuchte in einer bruchgefährdeten Position verbaut. Der Motorraum ist gegen eintretenden Schmutz von unten ungeschützt, was auch zu unnötigen Luftverwirbelungen führt. Die Motorhaube wird nur mit einem Stab offen gehalten, eine Gasdruckfeder wäre die bessere Alternative. Im Tankstutzen gibt es keine Sperrklappe, die ein versehentliches Betanken mit Benzin anstatt Diesel verhindern könnte.

2,5

Alltagstauglichkeit

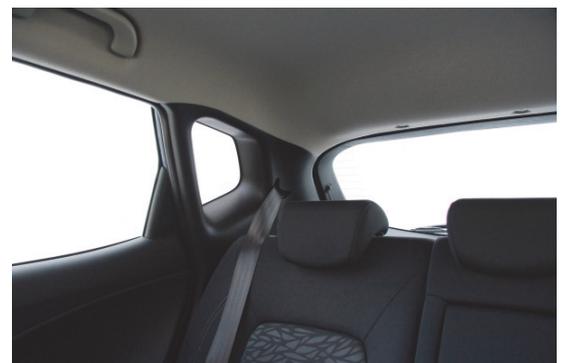
Der ix20 1.6 CRDi kann mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten. Vier Personen können bequem sitzen, der Fondmittelsitz eignet sich allerdings nur für Kurzstrecken. Die maximale Zuladung liegt mit 455 kg im zufriedenstellenden Bereich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 70 kg transportiert werden, es gibt aber keine stabile Dachreling. Die maximale Stützlast beträgt 75 kg, das reicht, um zwei schwere E-Bikes mittels Heckträger zu transportieren. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.300 kg und ungebremste bis 550 kg gezogen werden.

⊕ Mit einer Tankfüllung (50 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von 980 Kilometer möglich. In der getesteten Ausstattung findet man serienmäßig ein Notrad samt Bordwerkzeug im Fahrzeug. Im Falle einer Reifenpanne ist so eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt möglich.

2,9

Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist insgesamt zufriedenstellend. Während das hintere Ende dank der steilen Heckpartie gut abgeschätzt werden kann, ist die vordere Motorhaubenkante kaum erkennbar, was das Rangieren erschwert. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das Fahrzeug akzeptabel ab. Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein. Da hilft auch das zu hoch angebrachte Dreiecksfenster nicht.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

Der Innenspiegel liefert ein durchschnittliches Sichtfeld und blendet in der getesteten Ausstattung serienmäßig automatisch ab. Während die niedrigen Ausstattungsvarianten mit einfachen Halogenscheinwerfern auskommen müssen, findet man ab der Ausstattung Trend Projektionsscheinwerfer samt statischem Abbiegelicht an Bord, wodurch die Fahrbahnausleuchtung zufriedenstellend ist. Besseres Xenon- oder LED-Licht ist für den ix20 aber nicht erhältlich. Die beheiz- und elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind groß dimensioniert. Es fehlt ihnen jedoch ein zusätzlicher asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde.

+ Dank der etwas höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Niedrige Hindernisse werden vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen. Einparksensoren hinten sind in der getesteten Variante Serie. Wählt man das optionale Navigationssystem, gibt es auch eine Rückfahrkamera.

- Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe werden niedrige Hindernisse im hinteren Fahrzeugnahbereich schlecht wahrgenommen.

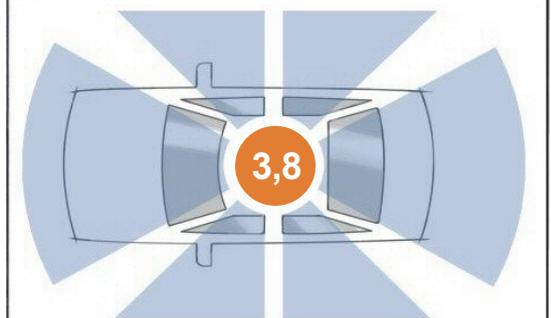
2,4 Ein-/Ausstieg

+ Der ix20 ist serienmäßig mit Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Seitenscheiben lassen sich damit jedoch weder öffnen noch schließen. Bei Wahl des optionalen Technik-Pakets findet man ein schlüsselloses Zugangssystem an Bord (nicht im Testwagen). Vorn sorgen die gute Schweller- und Sitzhöhe für bequemes Ein- und Aussteigen. Der Schweller fällt nicht zu breit aus und der Türausschnitt besitzt eine zufriedenstellende Höhe. Hinten fällt der Zustieg ebenfalls komfortabel aus. Die Türen öffnen weit und der Türausschnitt zeigt sich üppig dimensioniert. Vorn haben die Türen drei und im Fond zwei Rastungen. Die Feststellkräfte gehen in Ordnung, die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten. Haltegriffe, die das Aussteigen erleichtern, gibt es über allen Türen außer am Fahrerplatz. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg, wenn man das Abblendlicht eingeschaltet lässt.

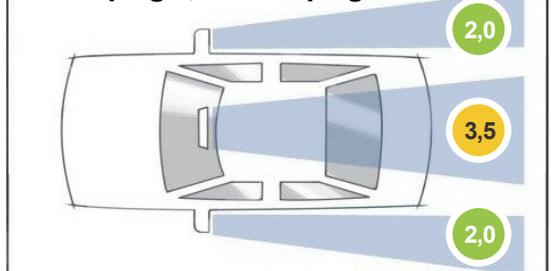
1,4 Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum des ix20 fällt im Klassenvergleich sehr großzügig aus. Das Kofferraumvolumen beträgt bis zur Abdeckung gemessen 355 Liter (variabler Kofferraumboden unten). Baut man die Abdeckung aus, fasst das Ladeabteil 510 Liter. Dann können bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen passen bis zur Fensterkante 785 Liter hinein. Belädt man den Kofferraum bis unter das Dach, finden 1.350 Liter Platz.

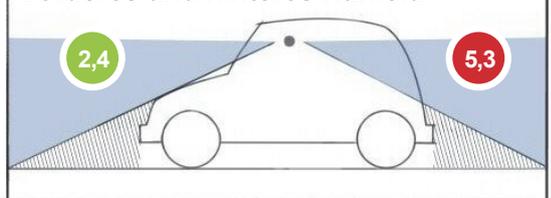
Rundumsicht



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.



Mit 355 l Kofferraumvolumen liegt der ix20 im Spitzenfeld dieser Fahrzeugklasse.

2,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen - innen gibt es zwei Griffmulden. Der Kofferraumdeckel schwingt weit auf, Personen bis zu einer Größe von 1,90 Metern können aufrecht darunter stehen. Die Ladeöffnung ist großzügig dimensioniert, sodass sich auch sperrige Gegenstände problemlos einladen lassen. Das Kofferraumformat zeigt sich praxisgerecht gestaltet. Die Ladekante liegt rund 70 cm über der Fahrbahn, wodurch das Gepäck zum Einladen nicht zu weit angehoben werden muss. Beim Ausladen stört dank des variablen Ladebodens keine Stufe, wenn dieser oben positioniert ist. Liegt der Ladeboden unten, muss eine knapp 17 Zentimeter hohe Stufe überwunden werden.
- ⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit einer Lampe schwach aus.

2,7

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Klappmechanismus funktioniert dabei mit geringem Kraftaufwand, die Außengurte können seitlich fixiert werden, wodurch sie beim Klappen der Lehne nicht stören. Zum Verstauen von kleineren Gegenständen findet sich unter dem Kofferraumboden eine kleine Wanne mit Fächern.
- ⊖ Leider fehlen Ablagen an den Seitenwänden oder ein Gepäcknetz zur Ladungssicherung. Der Fondmittelgurt ist ungünstig am Dachhimmel angebracht und muss umständlich ausgehängt werden, damit er nicht den Laderaum einschränkt.

2,1

INNENRAUM

2,5

Bedienung

Der Innenraum des Hyundai ix20 zeigt sich weitgehend übersichtlich gestaltet. Die Bedienung der Grundfunktionen ist somit schnell erlernt. Die Schalter und Tasten sind weitgehend logisch angeordnet und gut erreichbar. Das unbeleuchtete Zündschloss ist jedoch unpraktisch im Lenkstock angeordnet und nicht perfekt erreichbar. Das Licht und die Nebelschlussleuchte werden am Blinkerhebel aktiviert, der Status jeweils im Kombiinstrument angezeigt. Die Scheibenwischer besitzen ein einstellbares Intervall und zwei Wischgeschwindigkeiten - einen Regensensor gibt es bei Wahl des optionalen Plus-Pakets (im Testwagen). Alle Fensterheber werden zwar elektrisch gesteuert, eine Antipp-Automatik gibt es aber nur für den Fahrer. Die Schalterbeleuchtung ist zufriedenstellend, wenn auch einige Elemente unbeleuchtet sind. Dazu gehören der Spiegeleinsteller, die Schalter am Himmel sowie die Lüftungsdüsen. Nicht gut ablesbar sind die bei eingeschaltetem Fahrlicht blau hinterleuchteten Piktogramme, die in Verbindung mit den silberfarbenen Tasten tagsüber einen äußerst schlechten Kontrast bieten. Während es für die vorn Sitzenden Leseleuchten gibt, steht den hinten Sitzenden nur eine zentrale Lampe zur Verfügung.

- ⊕ Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar, die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet, man kann aber beim Wechsel vom Gas auf die Bremse mit der Schuhsohle hängen bleiben. Der Schalthebel liegt gut zur Hand, dürfte aber etwas höher positioniert sein. Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers, sind klar gezeichnet und lassen sich somit auch einwandfrei ablesen. Einen Tempomaten gibt es gegen Aufpreis. Sind Türen oder die Heckklappe nicht richtig geschlossen, wird dies dem Fahrer angezeigt.



Recht gute Funktionalität und weitgehend solide Verarbeitung kennzeichnen den neuen Hyundai ix20.

Das optionale Navigationssystem ist hoch positioniert und gut erreichbar. Für die wichtigsten Funktionen gibt es Tasten, Detailsinstellungen lassen sich problemlos über den gut zu bedienenden Touchscreen einstellen. Die Lautsprecher der serienmäßigen Audioanlage vermitteln einen recht guten Klang. Das Klimaanlagebedienteil ist gut erreichbar, wirkt jedoch etwas verspielt. Vorn geht die Anzahl an Ablagen in Ordnung. Das beleuchtete Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format.

– Hinten hängen die Gurtschlösser an losen Bändern, wodurch das Anschnallen erschwert wird. Der Mittelgurt muss umständlich eingesteckt werden, da er bei Nichtgebrauch am Dachhimmel hängt. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, um die Türgriffe zu erreichen. Sowohl auf der Beifahrerseite als auch im Fond fehlt den elektrischen Fensterhebern ein Einklemmschutz.

1,6 Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot vorn fällt großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht sogar für weitaus größere Personen. Dank der üppigen Innenbreite und des hohen Dachs ist auch das Raumgefühl angenehm, es wird nur durch die Mittelkonsole etwas beeinträchtigt.

1,7 Raumangebot hinten*

+ Im Fond sind die Platzverhältnisse ebenfalls großzügig bemessen. Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Mitfahrer bis zu einer Größe von knapp 1,95 Metern genügend Platz, wenn die Rückbank ganz nach hinten geschoben ist. Das Raumgefühl ist im Fond angenehm, zumindest wenn sich nur zwei Passagiere die Rückbank teilen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist zufriedenstellend. Es können die Rückbank asymmetrisch geteilt längs verschoben sowie die Lehnenneigung eingestellt und die Vordersitze in Liegeposition gebracht werden.

2,8 KOMFORT

2,5 Federung

+ Die Fahrwerksabstimmung des ix20 ist Hyundai durchaus gelungen. Vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten fällt der Federungskomfort einwandfrei aus. Überfährt man mit höheren Geschwindigkeiten lange Bodenwellen, tendiert der Minivan dagegen zum Nachschwingen. Gleichzeitig wirkt er jedoch auf kurzweiliger Fahrbahn etwas unruhig, ohne die Wellen zu stark zu den Insassen durchzureichen. Stuckern tritt in überschaubarem Maße auf. Bei Einzelhindernissen wie abgesenkten Kanaldeckeln zeigt er sich etwas ruppig, diese dringen vornehmlich über die Hinterachse in den Innenraum. Ein ähnliches Verhalten zeigt der ix20 beim Überfahren von Querfugen. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in Grenzen, die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist akzeptabel. Kopfsteinpflaster wird zufriedenstellend geschluckt.

2,7 Sitze

⊕ Auf den vorderen Plätzen geht der Sitzkomfort in Ordnung. Die Sitzposition ist im Fond dank verschiebbarer Bank und einstellbarer Lehnenneigung zufriedenstellend, es fehlt hinten allerdings an Seitenhalt. Sowohl die Flächen als auch die Lehnen sind wenig konturiert, zudem kann das Polster der Lehne im Lendenbereich leicht drücken. Der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar (nicht in der Neigung) und lässt sich damit recht gut verschiedenen Personengrößen anpassen. Die Vordersitze sind angenehm gefedert und die Lehnen fallen hoch aus, wenn sie auch nach oben etwas schmal werden. Die Sitzflächen sind ordentlich konturiert und sorgen dank stabiler Wangen für feste Oberschenkelunterstützung. Die Lehnen sind durchschnittlich konturiert, der Seitenhalt in Kurven ist zufriedenstellend. Der Fahrer kann seinen linken Fuß auf einer breiten Fläche abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Armlehne an der Innenseite des Fahrersitzes sorgt für eine entspannte Sitzposition.

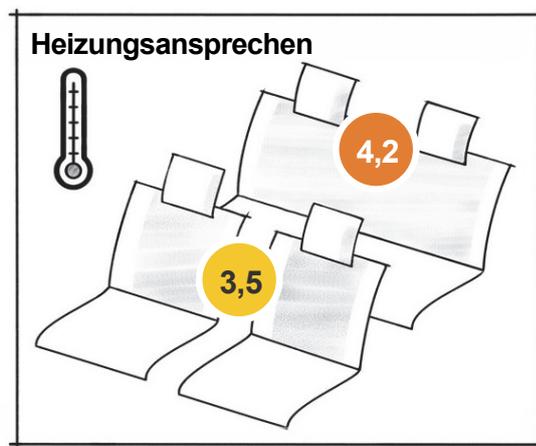
⊖ Der Beifahrersitz ist weder in der Höhe noch in der Neigung einstellbar. Einstellbare Lordosenstützen sind nicht erhältlich.

2,9 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum fällt durchschnittlich aus. Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel 70,0 dB(A). Der Dieselmotor zeigt sich zwar im Innenraum präsent, die Motorgeräusche sind aber nicht unangenehm störend. Fahr- und Windgeräusche halten sich auf einem erträglichen Niveau, letztere treten bei höheren Geschwindigkeiten klar in den Vordergrund.

3,3 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der ix20 mit Dieselmotor nur mäßig ab. Während es für die vorderen Insassen noch in akzeptabler Zeit warm wird, dauert es im Fond deutlich länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Immerhin werden die Fußbereiche schneller warm als die restlichen Bereiche, was sich positiv auf das Behaglichkeitsempfinden auswirkt. In der getesteten Ausstattungsvariante ist der ix20 serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Optional gibt es auch die im Testwagen verbaute Klimaautomatik. Dabei kann die Temperatur für alle Insassen zusammen eingestellt werden. Die Luftverteilung (oben, mittig, unten) ist für Fahrer/Beifahrer gemeinsam justierbar.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

⊕ Der knapp 1,4 Tonnen schwere Minivan ist mit dem 116 PS starken Dieselmotor mehr als ausreichend motorisiert. Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit absolvieren und selbst auf der Autobahn steht immer genügend Zugkraft zur Verfügung. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h meistert der ix20 in 7,0 Sekunden (gemessen im dritten Gang). Aber auch die Durchzugskraft ist dank des üppigen maximalen Drehmoments von 260 Nm (bereits bei 1.500 1/min) tadellos. Im vierten Gang geht es in 8,8 s von 60 auf 100 km/h, im fünften Gang sind es 12,0 s und selbst im sechsten Gang vergehen nur 15,2 s.

3,0

Laufkultur

Die Laufkultur des Selbstzünders ist insgesamt zufriedenstellend, wenn der Motor auch nach einem Kaltstart besonders rau läuft. Vibrationen sind im Innenraum gerade bei niedrigen Drehzahlen unter Last zu spüren. Zudem dröhnt der Motor über einen weiten Drehzahlbereich.

2,5

Schaltung

+ Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich bei Betriebstemperatur ordentlich schalten, nach einem Kaltstart haken sie aber etwas. Die Schaltwege sind recht kurz, allerdings könnte der Schalthebel präziser geführt sein. Schnelle Schaltvorgänge lassen sich realisieren, der Schaltwiderstand fällt dann aber ein Stück höher aus. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, da der Motor aber sehr weich gelagert ist, kann es im Antriebsstrang deutlich rucken, wenn man die Kupplung unsensibel betätigt. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, einen für den jeweiligen Betriebszustand geeigneten Gang zu wählen. Die serienmäßige Berganfahrhilfe verhindert für eine kurze Zeit ein unbeabsichtigtes Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren an Steigungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Allerdings springt der Motor nicht wieder an, wenn man die Kupplung betätigt und der erste Gang bereits während der Stopp-Phase eingelegt wurde. Wird der Gang wieder kurz herausgenommen, startet das Aggregat - ein manueller Motorstart ist nicht notwendig.

- Der Rückwärtsgang ist zwar wie üblich vorn links angeordnet und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Rollt das Fahrzeug beim Einlegen aber noch leicht nach vorn, kracht es äußerst laut im Getriebe.

2,3

Getriebeabstufung

+ Das Sechsganggetriebe ist insgesamt gut abgestuft. Für jeden Drehzahlbereich steht ein passender Gang zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung hat Hyundai recht lang gewählt, bei Tempo 130 dreht der Motor mit rund 2.550 1/min.

2,4

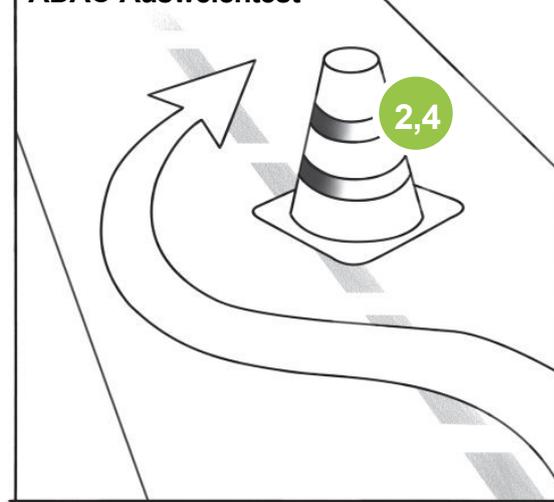
FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

+ Die Richtungsstabilität des Minivan geht insgesamt in Ordnung. Plötzliche Lenkimpulse bringen den Hyundai kaum aus der Ruhe. Das Heck pendelt nur mit kleiner Amplitude um die Mittellage und stabilisiert sich schnell wieder. Die Lenkung ist nicht perfekt zentriert, worunter der Geradeauslauf etwas leidet. Im ADAC Ausweichtest fährt der ix20 zwar ein gutes Ergebnis ein, er verhält sich aber nicht durchgehend souverän. Der Hyundai drängt beim ersten Anlenken etwas mit dem Heck und begibt sich übersteuernd auf Ausweichkurs. Beim Zurücklenken und beim Einfahren in die Ausfahrgasse schiebt das Fahrzeug über alle vier Räder. Im Grenzbereich greift das elektronische Stabilitätsprogramm ein und hilft dem Fahrer, das Fahrzeug zu kontrollieren. Auf weniger griffiger Straße hilft die elektronische Schlupfregelung, dass die Räder beim Beschleunigen weniger durchdrehen.

ADAC-Ausweichtest



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.

In schnell angefahrenen Kurven ist das Fahrzeug untersteuernd ausgelegt, was vor allem ungeübten Fahrern ein sicheres Fahrgefühl vermittelt. Hebt man das Gaspedal in Kurven, sodass ein Lastwechsel entsteht, drückt der ix20 leicht und gut kontrollierbar mit dem Heck nach.

2,9 Lenkung*

Die Lenkung des ix20 ist weder besonders präzise noch besitzt sie ein besonders gutes Lenkgefühl. Um die Mittellage ist die Lenkung nicht perfekt zentriert, wodurch der Fahrer keine gute Rückmeldung erhält. Zudem baut die Hinterachse verzögert Seitenführungskräfte auf, was gelegentliche Lenkkorrekturen nach sich zieht. Bei größeren Lenkwinkeln ist das Lenkgefühl etwas besser, die Rückmeldung aber dennoch nicht perfekt. Beim Rangieren ist aufgrund der Leichtgängigkeit kein großer Kraftaufwand notwendig. Die Lenkübersetzung ist durchschnittlich. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, bedarf es knapp drei Lenkradumdrehungen.

– Der Wendekreis fällt mit 11,1 m für einen Kleinwagen recht groß aus.

2,1 Bremse

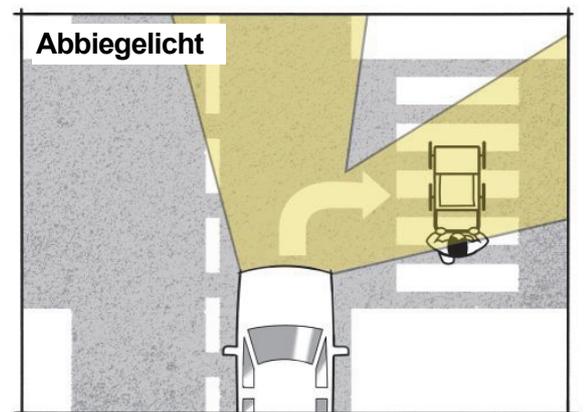
+ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Minivan nach rund 36,6 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver+ der Größe: 205/55 R16 91H). Die Spurtreue während des Bremsvorgangs geht in Ordnung, das Heck läuft aber leicht aus der Spur.

2,2 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Hyundai ix20 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) inklusive des Stabilitätsmanagements VSM ausgestattet. Das VSM nimmt bei instabilem Fahrzeugzustand Einfluss auf die Lenkung und hilft dem Fahrer dabei, in die richtige Richtung zu lenken und das Fahrzeug zu stabilisieren. Während einer Vollbremsung blinkt das Bremslicht und warnt so den nachfolgenden Verkehr. Ab Werk ist ein Reifendruckkontrollsystem an Bord, das mit Sensoren in den Rädern den tatsächlichen Druck misst und dem Fahrer signalisiert, wenn ein Luftverlust vorliegt. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anfahren verhindert wird. Serienmäßig ist ein Speedlimiter verbaut, mit dem der Fahrer die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzen kann. In Gefahrensituationen kann er per Kick-Down trotzdem die volle Geschwindigkeit abrufen. Helles Abbiegelicht ist in der getesteten Ausstattung Serie.

– In den Türen fehlen Rückstrahler/-leuchten, die bei Dunkelheit andere Verkehrsteilnehmer vor geöffneten Türen warnen. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, kann keine Fahrleistungsänderung per Blinker angezeigt werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist. Ein automatisches Notbremsystem ist nicht erhältlich.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

2,1

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Der Hyundai ix20 ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen Gurte besitzen sowohl Gurtstraffer als auch -kraftbegrenzer - hinten gibt es diese jedoch nicht. Im ADAC Crashtest erhält der ix20 89 % der möglichen Punkten beim Insassenschutz. Insgesamt erhält das Fahrzeug die vollen fünf Sterne (Test 11/2010). Die aktiven Kopfstützen vorn reichen in der Höhe für Personen bis 1,90 m. Sie bewegen sich bei einem Heckaufprall automatisch näher zum Kopf und können dadurch optimal wirken. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt, sich anzuschnallen. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer im Mitteldisplay angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, was sich nach einem Unfall positiv auswirken kann.
- Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis knapp 1,70 m. Zudem ist der Abstand zum Kopf zu groß, wodurch sie bei einem Heckaufprall nicht optimal wirken können. Einen Halter für den Verbandskasten und das Warndreieck gibt es nicht.

2,3

Kindersicherheit

- +** Im ADAC Crashtest erreicht der ix20 für die Kindersicherheit 85 % der möglichen Punkte (Test 11/2010). Der Hersteller erlaubt auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen. Auf den äußeren Fondplätzen lassen sich Kindersitze mit dem Isofix-System inklusive Ankerhaken montieren. Die Beifahrerairbags lassen sich deaktivieren, sodass Kindersitze auch vorn rechts sowie auf den äußeren Fondplätzen mit den Gurten befestigt werden können. Die Gurte sind an allen Plätzen lang genug und reichen auch für Sitze mit großem Gurtbedarf. Vorn rechts liegen die Gurtanlenkpunkte optimal und der Abstand zwischen dem Schloss und dem Gurt ist für breite Sitze ausreichend. Auf den Fondaußenplätzen liegen die Gurte und Schlösser ebenfalls weit auseinander, sind aber nicht perfekt positioniert, was die Montage erschwert.
- Das Isofix-System lässt sich trotz Einsteckhilfen nicht problemlos nutzen, da das Hilfsschloss des Mittelsitzes ungünstig den Bügel verdeckt. Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, zudem würden ohnehin drei Sitze nicht nebeneinander passen. An den hinteren Fenstern fehlt ein Einklemmschutz.

2,5

Fußgängerschutz

- +** Im ADAC Crashtest erhält der ix20 für den Fußgängerschutz gute 64 % der möglichen Punkte (Test 11/2010). Der Stoßfänger und der mittlere Teil der Motorhaube sind entschärft. Nur an der Vorderkante und insbesondere den seitlichen Bereichen besteht noch Handlungsbedarf, diese sind zu aggressiv gestaltet.

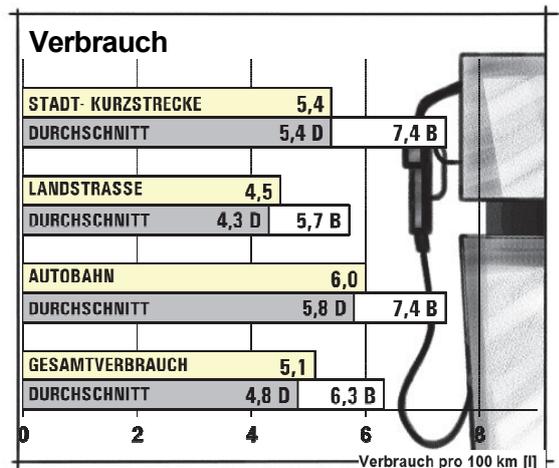
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Der im ADAC EcoTest gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,1 l/100 km. Für ein Fahrzeug in der Kleinwagenklasse ist das kein besonders guter Wert. Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 162 g/km erhält der Minivan im CO₂-Kapitel 23 Punkte. In der Stadt liegt der Verbrauch bei 5,4 l, außerorts sind es 4,5 l und auf der Autobahn 6,0 l pro 100 km.

1,3 Schadstoffe

⊕ Insgesamt fällt der Schadstoffausstoß im Abgas gering aus. Der ix20 1.6 CRDi erreicht durch Einsatz eines NO_x-Speicherката die Abgasnorm Euro6. Die Schadstoffe liegen damit im Zulassungszyklus gering, fährt man außerhalb des Zyklus steigt der NO_x-Ausstoß aber etwas stärker an. In diesem Kapitel bringt es der Hyundai auf 47 von 50 Punkten. In Kombination mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß erhält der ix20 insgesamt 70 Punkte im EcoTest, was geradeso vier von fünf Sternen entspricht.



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

3,9 AUTOKOSTEN

3,1 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der ix20 1.6 CRDi günstigen Diesel konsumiert, fallen diese zufriedenstellend aus.

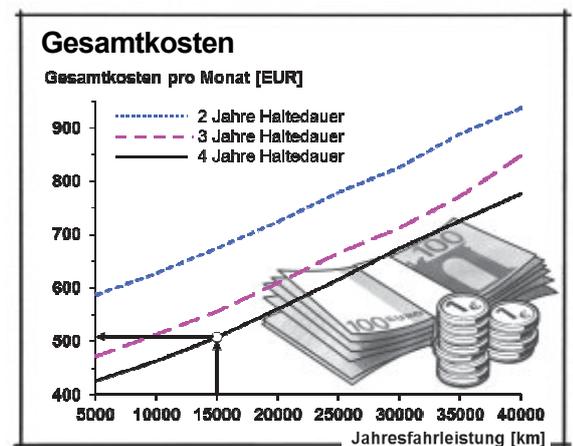
5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

⊕ Hyundai gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie - ohne Kilometerbegrenzung.

3,4 Wertstabilität*

Für den ix20 mit Dieselmotor kann für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein noch zufriedenstellender Restwertverlauf erwartet werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 508 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,8

Kosten für Anschaffung*

☹ In der Ausstattungsvariante Trend kostet der ix20 1.6 CRDi mindestens 22.490 Euro. Für einen Kleinwagen ist das ein stolzer Preis. Immerhin ist der ix20 dann bereits ordentlich ausgestattet.

3,2

Fixkosten*

Die Fixkosten fallen durchschnittlich aus. Allein die jährliche Kfz-Steuer beträgt 192 Euro. Die Versicherungseinstufungen fallen durchweg noch akzeptabel aus (KH: 15; TK: 17; VK: 17).

3,7

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen für einen Kleinwagen insgesamt recht hoch, was vor allem am hohen Anschaffungspreis und den nicht gerade niedrigen Werkstatt-/Reifenkosten liegt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 blue	1.6 blue	1.4 CRDi blue	1.6 CRDi blue
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1396	4/1591	4/1396	4/1582
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	92 (125)	66 (90)	85 (116)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	137/5000	156/4200	240/1500	260/1500
0-100 km/h[s]	12,7	10,8	14,2	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	185	167	183
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6 S	5,9 S	4,2 D	4,4 D
CO2 [g/km]	130	139	110	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/17	17/18/18	15/19/17	15/17/17
Steuer pro Jahr [Euro]	98	120	163	192
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	445	531	457	473
Preis [Euro]	15.690	20.790	18.990	19.990

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1582 ccm
Leistung	85 kW (116 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	260 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,4/4,5/6,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	115 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	162 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4120/1765/1600 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1355 kg/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355 l/785 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1300 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	980 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	82 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	265 Euro
Monatliche Gesamtkosten	508 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/17
Grundpreis	22.490 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensoren	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regensensor (Plus-Paket)	750 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat (Plus-Paket)	750 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Plus-Paket)	750 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.300 Euro ^o
Rückbank längs verschiebbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro ^o
Panorama-Glasedach	1.120 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen