



Hyundai ix20 1.4 CRDi blue Comfort (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

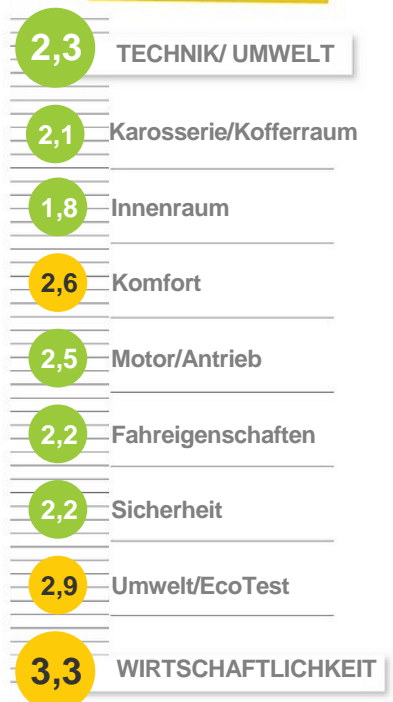
Der Hyundai ix20 bietet die Vorteile einer Großraumlimousine bei kompakten Maßen. Das Design ist gelungen, er sieht modern aus und zeigt sich gut verarbeitet. Gegenüber dem Schwestermodell Kia Venga wirkt der ix20 nochmals etwas hochwertiger und bietet einen Hauch mehr Komfort. Im Innenraum findet man ein aufgeräumtes und funktionell gestaltetes Cockpit vor. Vorne wie hinten überzeugt das Fahrzeug durch großzügige Platzverhältnisse, ohne dass der Kofferraum darunter leiden müsste. Der drehmomentstarke Dieselmotor sorgt für akzeptable Fahrleistungen, auf der Autobahn fehlt es aber doch etwas an Kraft, was sich auch auf den Verbrauch auswirkt. Denn der fällt gegenüber dem niedrigen Stadtverbrauch (dank Start-Stopp) etwas zu hoch aus. ESP und sechs Airbags sind beim Koreaner Serie. Eine hohe Fahrstabilität und ein gutmütiges Kurvenverhalten runden das positive Gesamtbild ab. Mit einem Preis von 19.720 Euro kann der Hyundai nicht als Schnäppchen bezeichnet werden. Angesichts der guten Ausstattung geht der Preis aber in Ordnung. Etwas überzogen sind die 400 Euro Aufpreis für die blue-Variante, welche lediglich eine Start-Stopp-Automatik beinhaltet. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Kia Venga, Opel Meriva, Renault Modus.

+ bequemer Ein- und Ausstieg, großer Kofferraum, einfache Bedienung, gutes Raumangebot, sichere Fahreigenschaften

- hinten kurze Kopfstützen, großer Wendekreis, hoher Anschaffungspreis, Start-Stopp kostet Aufpreis



ADAC-URTEIL



⊕ Der Hyundai ix20 ist insgesamt gut verarbeitet und gibt kaum Anlass zur Kritik. Der Aufwärtstrend des koreanischen Herstellers bei Materialqualität und Verarbeitung wird auch im ix20 sichtbar. Die ausgewählten Materialien fühlen sich hochwertig an, zeigen sich aber teilweise kratzempfindlich. Bei der Verarbeitung der Karosserie sind noch leichte Schwächen vorhanden. So sind die Fensterrahmen mehrteilig, die Schweißnähte sind deutlich sichtbar, auch die Spaltmaße verlaufen nicht immer gleichmäßig. Die Türschweller sind zufriedenstellend gegen eintretenden Schmutz geschützt, es fehlt aber einer Schwellerschutz, welcher den Lack vor Beschädigungen schützt. Auf dem Dach sind durchschnittliche 70 kg Dachlast erlaubt. Ein Notrad unter dem Kofferraumboden ist serienmäßig an Bord. Die maximale Zuladung fällt mit 442 kg recht großzügig aus.

⊖ Der Motorraum ist kaum gegen eintretenden Schmutz geschützt. Sowohl von unten als auch von oben verschmutzen die Bauteile enorm. Weder an den Türen noch an den Stoßfängern findet man Schutzleisten, welche vor kleinen Remplern schützen würden. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen - es findet sich aber ein gut erreichbarer Hebel im Fußraum neben dem Fahrersitz.

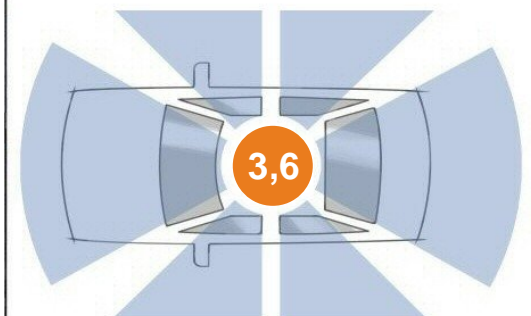
Das Fahrzeug zeigt eine recht gute Übersichtlichkeit, nach hinten kann das Fahrzeugende aufgrund der steil abfallenden Heckklappe gut abgeschätzt werden, nach vorne ist die Übersichtlichkeit noch zufriedenstellend. Bei der Rundumsichtmessung schneidet das Fahrzeug allenfalls zufriedenstellend ab. Die sehr breiten hinteren Säulen schränken die Sicht stark ein, da hilft auch nicht dass zusätzliche kleine Fenster, welches zu hoch angebracht ist. Auch die Sicht im Innenspiegel ist nur durchschnittlich. Einparksensoren hinten sind beim Comfort serienmäßig, gegen Aufpreis kann zudem in Verbindung mit dem Navigationssystem eine Rückfahrkamera geordert werden, welche den rückwärtigen Raum im Navigationsdisplay einblendet. Leider gibt es für vorne keine Einparksensoren. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn bei Nacht zufriedenstellend aus, es sind aber keine Xenonscheinwerfer erhältlich. Auch auf dynamisches Kurvenlicht muss man verzichten.

⊕ Positiv ist aber, dass der ix20 ab der Ausstattungsvariante Comfort serienmäßig mit Abbiegelicht ausgestattet ist, welches durch extra Lampen in den Hauptscheinwerfern den seitlichen Bereich vor dem Fahrzeug beim Abbiegen sehr gut ausleuchtet.

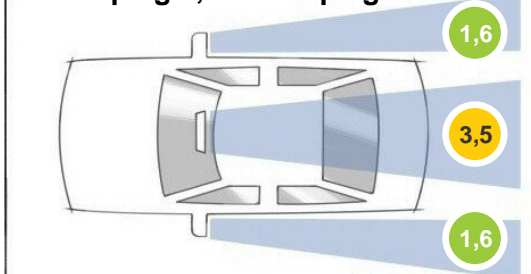


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

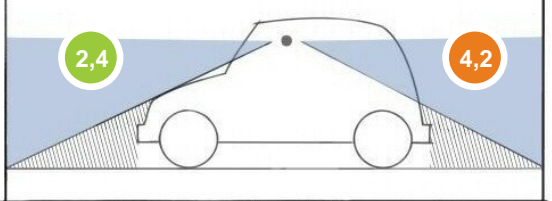
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

Auch ein in die Nebelscheinwerfer integriertes Tagfahrlicht gibt es ab dieser Ausstattungsvariante ohne Mehrpreis. Die beheizbaren Außenspiegel sind groß dimensioniert, leider fehlt auf beiden Seiten ein asphärischer Bereich, welcher Fahrzeuge im toten Winkel besser erkennbar machen würde. Gegen Aufpreis sind diese elektrisch anklappbar (Technik-Paket). Ein automatisch abblendender Innenspiegel (abschaltbar) ist serienmäßig an Bord (ab Comfort).

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorne sorgen die gute Schweller- und Sitzhöhe für bequemes Ein- und Aussteigen, lediglich der recht geringe Abstand zwischen Sitzfläche und Türoberkante sorgt dafür, dass große Personen leicht den Kopf einziehen müssen. Auch hinten fällt der Zustieg komfortabel aus, da die Türen hoch sind und weit öffnen. Gegen Aufpreis gibt es das schlüssellose Zugangssystem "Smart-Key-System", welches insgesamt gut funktioniert. Es stört allerdings etwas, dass das Fahrzeug nur durch Tasten an den vorderen Türgriffen geöffnet oder verschlossen werden kann. Die recht günstige Realisierung des schlüssellosen Zugangssystems hat den Nachteil, dass sich das Fahrzeug von den hinteren Türen oder dem Kofferraum aus nicht öffnen oder schließen lässt. Mit der Fernbedienung lässt sich auch nur die Heckklappe öffnen, die Tasten sind aber nicht verwechslungssicher, da sie gleichförmig sind. Die kräftigen Türaufhalter können die Türen auch an Steigungen sicher offen halten. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Insassen, außer für den Fahrer. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

0,8 Kofferraum-Volumen *

⊕ Der Kofferraum des Hyundai ix20 fällt sehr großzügig aus. Das Kofferraumvolumen beträgt 385 l (gemessen bis Hutablage, variabler Kofferraumboden unten), klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf 825 l (gemessen bis Fensterunterkante). Dank der hohen Karosseriebauform lässt sich das Fahrzeug gut bis zum Dach beladen.



Der Kofferraum mit 385 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse von beachtlicher Größe. Direkte Konkurrenten wie z.B. der Opel Meriva (355 l) oder Renault Modus (275 l) können hier nicht mithalten.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die äußere Ladekante fällt mit rund 70 cm etwas zu hoch aus. Die Kofferraumbeleuchtung ist schwach.

⊕ Innen stört dagegen dank variablem Ladeboden keine Bordwand (Ladeboden ganz oben), liegt der Ladeboden unten muss eine knapp 18 cm hohe Bordwand überwunden werden. Die Heckklappe lässt sich einfach und mit wenig Kraftaufwand öffnen und schließen. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis über 1,90 m Platz, ohne sich den Kopf anzuschlagen. Das Kofferraumformat und die Größe der Ladeöffnung sind praxisgerecht gestaltet. Die Zugänglichkeit ist gut.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Klappmechanismus funktioniert dabei mit kaum Kraftaufwand, die Gurte können seitlich fixiert werden, wodurch sie beim Klappen der Lehne nicht stören. Unter dem Kofferraumboden findet sich eine Wanne, welche mit kleinen Staufächern bestückt ist, insgesamt passen rund 20 l in die Fächer. Leider fehlen kleine Ablagen an den Seitenwänden oder ein Gepäcknetz.

⊕ Die Bedienung des Hyundai ix20 fällt schon nach kurzer Eingewöhnungszeit leicht, da die Schalter sinnvoll positioniert und die einzelnen Bedienfelder gut voneinander getrennt sind. Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad, die gut angeordneten Pedale und der gut erreichbare Schalthebel sorgen für entspanntes fahren. Das optionale Radio-/Navigationssystem ist optimal positioniert und gut erreichbar. Die Tasten sind sinnvoll und logisch angeordnet, das Radio und Navigationssystem kann auch über den logisch aufgebauten, hochauflösenden Touchscreen bedient werden. Zudem lässt sich das Radio auch über Lenkradtasten einstellen. Auch die Elemente der Klimaautomatik (Aufpreis) sind gut erreichbar, der Drehregler und die Schalter sind einfach bedienbar. Lediglich der Kontrast der silbernen Tasten mit blauer Beleuchtung ist besonders tagsüber nicht perfekt. Die Lautsprecher der serienmäßigen Audioanlage vermitteln einen recht guten Klang. Alle Fensterheber funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung (bis zum Öffnen einer Türe), allerdings besitzt nur das Fahrerfenster eine Antippautomatik. Die Instrumente sind groß und kontrastreich (auch bei ausgeschaltetem Licht), sie sind sehr gut ablesbar. Das Supervision-Display zwischen Tacho und Drehzahlmesser kostet Aufpreis (Technik-Paket) und zeigt alle wichtigen Informationen zentral an. Auch die Tankanzeige und Kühlmitteltemperatur sind hier ablesbar. Es findet sich auch ein Antippblinker (einmal tippen, dreimal blinken), die Rasterung ist aber etwas schwach geraten, wodurch auch gerne mal der Blinker dauerhaft aktiviert wird, obwohl man nur tippen wollte. Es finden sich sowohl vorne wie hinten eine Reihe an praktischen Ablagen (auch Flaschenhalter), das Handschuhfach ist groß, klimatisiert und beleuchtet. Die Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord und erleichtert das Anfahren am Berg. Ein Tempomat ist gegen Aufpreis lieferbar (nicht im Testwagen).

⊖ Es sind nicht alle Schalter optimal beleuchtet (Fensterheber und einige Schalter in der Mittelkonsole). 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, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Die Umluftfunktion besitzt keine automatische Abschaltung, wodurch vorzeitige Ermüdung des Fahrers aufgrund von Sauerstoffmangel droht, falls dieser vergisst die Umluftfunktion abzuschalten.



Gute Funktionalität und solide Verarbeitung kennzeichnen den neuen Hyundai ix20.

⊕ Personen bis zu einer Körpergröße von knapp über 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht sogar für weitaus größere Personen (ohne Panoramaglasdach bis 2,15 m). Dank der großzügigen Innenbreite und des hohen Daches fällt auch das subjektive Raumgefühl großzügig aus.

2,4 Raumangebot hinten*

⊕ Selbst hinten finden Personen bis knapp 1,90 m genügend Platz vor. Die Beinfreiheit ist bei zurückgeschobener Rückbank großzügig (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Leider eignet sich der Mittelsitz nur als Notsitz, da drei Personen nebeneinander trotz der guten Innenbreite beengt sitzen. Auch hinten fällt das Raumgefühl gut aus.



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

3,0 Innenraum-Variabilität

Dank verschiebbarer Rücksitzbank zeigt der ix20 eine zufriedenstellende Innenraumvariabilität.

2,6 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Die Feder-Dämpfer-Abstimmung des Hyundai ix20 mit Dieselmotor zeigt sich ausgewogen und ist insgesamt gut gelungen. Das Fahrzeug bietet seinen Insassen selbst auf sehr schlechten Straßen einen guten bis zufriedenstellenden Komfort. Lange Bodenwellen werden gut und ohne merkliches Nachschwingen der Karosserie abgefedert. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Quertugen auf der Autobahn dringen zwar etwas stärker durch, reichen Stöße aber nie unangenehm hart zu den Insassen durch. Auch der Langsamfahrkomfort ist gut. Vertikalbewegungen und Seitenneigung sind durchschnittlich ausgeprägt. Bei voll beladenem Fahrzeug ändert sich das Ansprechen der Federung nur wenig.

2,3 Sitze

⊕ Der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar (nicht in der Neigung) und lässt sich damit gut verschiedenen Personengrößen anpassen. Die Vordersitze sind ausgewogen gefedert und bieten dank hoher Lehnen gute Rückenunterstützung. Eine Lordosenstütze ist zwar nicht lieferbar, wird aber auch nicht zwingend benötigt. Auch die Sitzflächen sind gut konturiert und sorgen für feste Schenkelunterstützung. Das linke Bein kann gut abgestützt werden. Der Seitenhalt ist nur zufriedenstellend. Hinten sitzt man ebenfalls recht komfortabel mit guter Oberschenkelunterstützung. Nur der Seitenhalt der kaum ausgeformten Sitzlehnen lässt zu wünschen übrig. Dank der neigungseinstellbaren Rücksitzlehnen findet man schnell eine bequeme Sitzposition.

⊖ Der Beifahrersitz ist weder Höhen- noch Neigungseinstellbar.

2,7 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum fällt noch recht gering aus. Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel 68 dB. Sowohl Windgeräusche als auch der Motor halten sich angenehm zurück.

Auch bei höherer Geschwindigkeit wird der Motor nicht unangenehm laut, nur die Windgeräusche steigen überhalb von 130 km/h deutlich an. Aus dem Dachbereich dringt dann ein etwas störendes Pfeifgeräusch bis in den Innenraum.

3,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Das Ansprechen der Heizung vorne ist noch akzeptabel, hinten dauert es nochmals etwas länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Die maximale Heizleistung ist vorne wie hinten allenfalls ausreichend. Die Temperaturverteilung der aufpreispflichtigen Klimaautomatik (Plus-Paket) lässt sich fein dosieren, allerdings nur für Fahrer- und Beifahrer zusammen. Die Luftmengenverteilung kann zwar ebenfalls nur für Fahrer- und Beifahrer zusammen eingestellt werden, die einzelnen Bereiche können aber getrennt angewählt werden.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

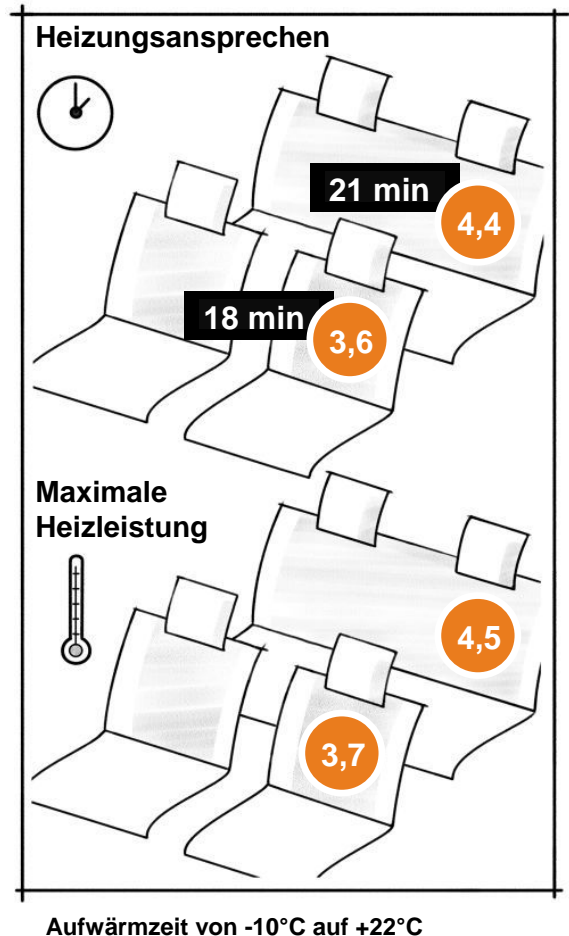
Die Fahrleistungen des 90 PS starken Dieselmotors mit 1,4 l Hubraum sind zufriedenstellend. Dank des hohen Drehmoments von 220 Nm zieht der mit moderner Common-Rail-Technik ausgestattete Motor schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig an, wodurch in den unteren Gängen schaltfaules fahren möglich ist. Nur bei Geschwindigkeiten überhalb von 130 km/h geht dem Motor spürbar die Kraft aus, wodurch öfters vom sechsten in den fünften Gang zurück geschaltet werden muss. Auch bei hohen Drehzahlen steht genügend Kraft zur Verfügung, Überholvorgänge können durch ausdrehen des Motors schnell absolviert werden.

2,5 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Dieselmotors ist insgesamt recht ordentlich. Vibrationen können zwar von den Insassen nicht ganz fern gehalten werden, allerdings fallen diese in keinem Drehzahlbereich störend oder besonders auffällig auf. Brummfrequenzen sind kaum vorhanden, auch bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Motor unter Last nicht zum Dröhnen.

2,4 Schaltung

⊕ Die Schaltung zeigt sich recht präzise, nur gelegentlich haken die Gänge leicht. Auch schnelle Schaltvorgänge lassen sich recht zielgenau tätigen. Die Schaltwege könnten etwas kürzer sein. Den Rückwärtsgang kann man mit wenig Kraftaufwand aber nicht immer ganz geräuschlos einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. Die Start-Stopp-Automatik (ISG) arbeitet recht gut, der Motor springt beim Betätigen des Kupplungspedals sofort wieder an.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der einzelnen Gänge passen zwar insgesamt gut zum Motor, doch der sechste Gang ist für den 90 PS Dieselmotor doch etwas zu lang ausgelegt. Er eignet sich zwar gut als Schongang, doch sobald etwas mehr Leistung abgerufen werden muss, ist ein Griff zum Schalthebel nötig um in den fünften Gang zu schalten. Bei einer ruhigen und gleichmäßigen Fahrweise stört das aber nur wenig.

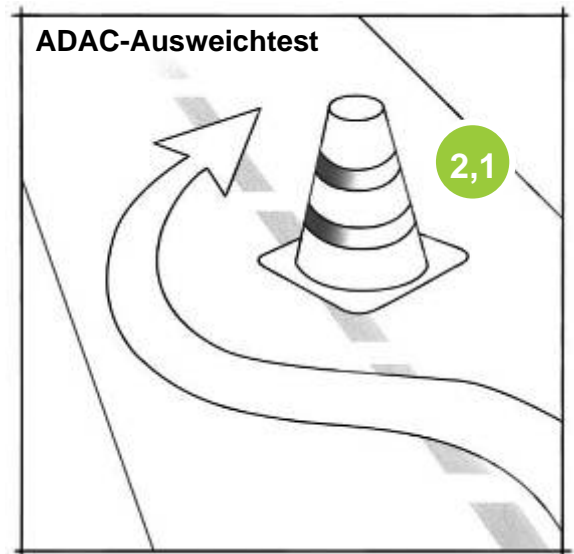
2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Hyundai ix20 zeigt eine gute Fahrstabilität und reagiert auch bei heftigen kurzen Lenkimpulsen unkritisch. Auch bei Fahrbahnverwerfungen liegt der ix20 ruhig und sicher auf der Straße. Spurrillen bereiten dem Hyundai keine Probleme. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der ix20 ein stabiles Verhalten. Beim Gegenlenken Untersteuern das Fahrzeug, was sich aber dank effektiven ESP-Eingriffen nicht kritisch auswirkt. Schleuder- oder Kipptendenz ist nie vorhanden. Die elektronische Traktionskontrolle sorgt auch bei niedrigem Gripniveau für gutes Vorankommen.

2,1 Kurvenverhalten

⊕ Das Fahrzeug zeigt ein gutmütiges Kurvenverhalten. Bei schnell durchfahrenen Kurven untersteuert das Fahrzeug leicht und wird dann rechtzeitig von der elektronischen Stabilitätskontrolle eingebremst. Lastwechselreaktionen sind minimal vorhanden, werden aber nie kritisch. Bei beladenem Zustand nimmt das Untersteuern leicht zu.



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.

2,5 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage spontan an, ohne dass sie bei hohen Geschwindigkeiten nervös wirken würde. Die Zielgenauigkeit und das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven sind durchschnittlich. Bei niedrigen Geschwindigkeiten zeigt sich die Lenkung sehr leichtgängig.

⊖ Der Wendekreis fällt mit knapp 11,5 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse zu groß aus.

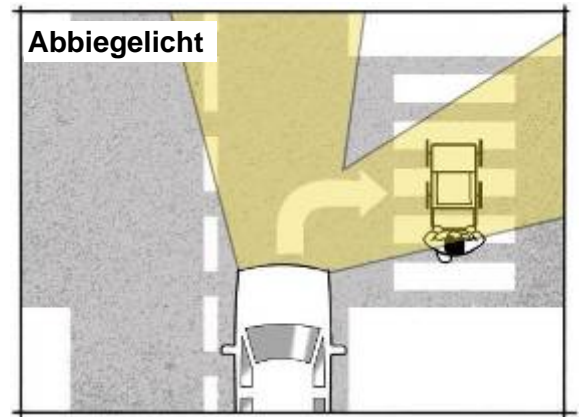
2,3 Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt 37,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, 205/55R16H Continental Premium Contact 2 91H). Das ist noch ein guter Wert. Die Bremse zeigt sich sehr standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

2,2 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem Bremsassistenten und einer elektronischen Stabilitätskontrolle ausgestattet. Ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist optional erhältlich. Abbiegelicht mit separaten Lampen in den Hauptscheinwerfern ist bei dieser Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann (Testwagen mit aufpreispflichtigem schlüssellosen Zugangssystem und Start-Knopf).
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.



Abbiegelicht

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.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

- + Ein Crashtestergebnis liegt zwar für den ix20 nicht vor, der Hyundai sollte aber ähnlich gut abschneiden, wie das auf der gleichen Plattform aufbauende Schwestermodell Kia Venga. Und dieser erreicht beim ADAC-Crashtest fünf Sterne. Der ix20 ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die aktiven Kopfstützen vorne reichen in der Höhe für Personen bis 1,95 m. Sie bewegen sich bei einem Heckaufprall automatisch näher zum Kopf und können dadurch optimal wirken. Anschnallerinnerer gibt es sowohl für den Fahrer, als auch für den Beifahrer, für die hinteren Passagiere wird der Anschnallstatus auf einem Display in der Mittelkonsole angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen kann bei einem Unfall hohe Zugkraft aufgebracht werden.
- Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis 1,70 m. Zudem ist der Abstand zum Kopf recht groß.

2,5 Kindersicherheit

- + Der Kia Venga erreicht bei der Kindersicherheit beim ADAC-Crashtest 85% der Punkte - ähnlich sollte auch der Hyundai ix20 abschneiden. Dank Isofix und Ankerhaken auf den äußeren hinteren Rücksitzen lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil befestigen. Aber auch mit den normalen Gurten können Kindersitze auf den äußeren Rücksitzen und auf dem Beifahrersitz lagestabil befestigt werden. Nur die an losen Bändern hängenden Gurtschlösser erschweren das Angurten etwas. Die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, zudem würden ohnehin nicht drei Sitze nebeneinander passen. An den hinteren Fenstern fehlt ein Einklemmschutz, es wirken hier Schließkräfte von über 250 N.

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Beim Euro NCAP-Crashtest erhält der Venga beim Fußgängerschutz 23 Punkte. Ähnlich gut sollte auch der weitgehend baugleiche Hyundai ix20 abschneiden. Der Stoßfänger und der mittlere Teil der Motorhaube sind sauber entschärft. Nur an der Vorderkante, insbesondere den seitlichen Bereichen besteht noch Handlungsbedarf.

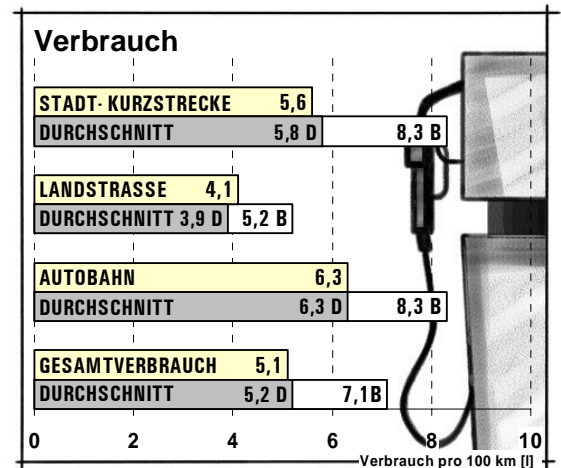
2,9 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Der Hyundai ix20 1.4 CRDi blue mit Start-Stopp-Automatik erreicht beim ADAC-EcoTest mit einem CO₂-Ausstoß von 135 g/km 25 Punkte in diesem Kapitel. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 5,1 auf 100 km. Innerorts verbraucht er 5,6 l/100 km, außerorts 4,1 l/100 km und auf der Autobahn 6,3 l/100 km.

2,3 Schadstoffe

⊕ Der Hyundai ix20 1.4 CRDi erreicht im Schadstoff-Kapitel des EcoTest gerade noch ein gutes Ergebnis. Das Fahrzeug ist mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet, wodurch die Feinstaubbelastung gering ausfällt. Negativ wirkt sich jedoch der hohe Ausstoß an Stickoxiden (NO_x) auf das Ergebnis aus. Es werden 37 Punkte im Schadstoffkapitel erreicht. Insgesamt verpasst der Hyundai ix20 1.4 CRDi mit 62 Punkten klar die vier Sterne beim ADAC-EcoTest.



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

3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,2 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten halten sich dank akzeptablem Verbrauch an günstigerem Dieselmotorkraftstoff auf niedrigem Niveau.

1,5 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.

1,7

Wertstabilität*

⊕ Der Restwertverlauf des Hyundai ix20 mit kleinem Dieselmotor und Start/Stop-Automatik sollte sehr stabil sein, da das Fahrzeug ganz neu auf dem Markt ist und während des 4-jährigen Berechnungszeitraum kein Modellwechsel zu erwarten ist.

4,8

Kosten für Anschaffung*

⊖ Die hier getestete Variante ist nicht ganz billig. Der Hyundai ix20 1.4 CRDi Comfort blue ist ab 19.720 Euro zu haben. Das Fahrzeug zeigt sich dabei gut ausgestattet. Die blue-Variante kostet 400 Euro Aufpreis. Angesichts dessen, dass diese Variante lediglich eine Start-Stop-Automatik beinhaltet, ist der Aufpreis dafür nicht unbedingt angemessen. Eine echte Kaufempfehlung ist das Plus-Paket, welches für 790 Euro neben einer Klimaautomatik auch eine Sitzheizung sowie Licht-/Regensensor beinhaltet.

5,3

Fixkosten*

⊖ Recht hohe Steuern für den Dieselmotor (133 Euro pro Jahr) und durchweg ungünstige Versicherungsklassen sorgen für sehr hohe Fixkosten.

3,5

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten liegen dank der guten Wertstabilität und den recht günstigen Betriebskosten noch im akzeptablen Bereich. Negativ wirken sich der hohe Anschaffungspreis und die hohen Fixkosten aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.4 CRDi
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1396	4/1591	4/1396
Leistung [kW(PS)]	66(90)	92(125)	66(90)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	137/4000	156/4200	220/1750
0-100 km/h[s]	12,9	10,9	14,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	184	167
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	7,2 S	5,3 D
CO2 [g/km]	140	148	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/17	17/20/17	17/20/17
Steuer pro Jahr [Euro]	68	88	133
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	435	479	435
Preis [Euro]	14.690	18.600	16.490

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	1396 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/ 4,1/ 6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	114g/km / 135g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4100/1765/1600 mm
Leergewicht/Zuladung	1358 kg/442 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385 l/825 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1300 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	48 l
Reichweite	940 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	98 Euro
Monatliche Werkstattkosten	33 Euro
Monatliche Fixkosten	84 Euro
Monatlicher Wertverlust	224 Euro
Monatliche Gesamtkosten	439 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/17
Grundpreis	19.720 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 ix20 1.4 CRDi blue Comfort (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Regen- und Lichtsensor (Plus-Paket)	790 Euro°
Rückfahrkamera (inkl. Navigation)	1.330 Euro°
Automatikgetriebe (nicht bei blue-Version)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle (Technik-Paket)	1.310 Euro°
Servolenkung	Serie
Tempomat	220 Euro
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
Klimaautomatik (Plus-Paket)	790 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Plus-Paket)	790 Euro°
Telefonfreisprechanlage (Bluetooth)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.100 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest