



▲ Klar gegliedert ist das Interieur, in dem man alles findet, was man braucht. Rein optisch ist der ix35 mit seinem Vorgänger, dem beliebten Tucson, nicht mehr zu vergleichen. ►



Zahlenspiel

Hyundai hat aus dem Tucson den ix35 gemacht: Ein SUV mit politisch korrekten Abmessungen

Tucson: eine Stadt im amerikanischen Bundesstaat Arizona – Wüste, Kakteen, Hitze. Ein Name, wie geschaffen für ein Auto, das anno 2005 ein ganzes Segment dominierte. Wir sprechen von den Sports Utility Vehicles, SUVs genannt, an deren Spitze vor fünf Jahren eben dieses Produkt aus dem Hause Hyundai stand. Das war, als Hersteller wie VW (Tiguan), Ford (Kuga), Audi (Q5), Mercedes (GLK), Volvo (XC60) und auch die Franzosen noch kein eigenes solches Fahrzeug im Programm hatten.

Diese Zeiten sind Geschichte – so wie der Tucson, von dem nur noch vereinzelte Restexemplare bei den Händlern stehen. Die Zukunft gehört dem ix35, der im März in Österreich eintrifft. Er ist mit seinen 4,41 Metern um rund acht Zentimeter länger als sein Vorgänger, bietet daher mehr Platz (auch fürs Gepäck) und ist auch fescher

geschnitten. Den Koreanern ist ein wirklich ansprechendes Auto gelungen, das optisch noch am ehesten an den Ford Kuga erinnert und – das sollte erwähnt werden – nicht in Korea gebaut wird, sondern in einer nagelneuen Fabrik in Tschechien.

Vier von fünf Kunden greifen zum Diesel

ix35: Eine Bezeichnung, an die man sich gewöhnen wird müssen. Ein Auto, das weit mehr bringt, als der mathematisch trockene Name verspricht. Das beginnt bereits bei der Ausstattung, die schon in der Basisversion all das enthält, was man braucht (Dinge wie Tempomat oder Einparkhilfe vielleicht ausgenommen). Ein 163-PS-Benziner dient als Einstieg bei den Ottomotoren, ein 140 PS starker Benzindirekteinspritzer soll im Spätherbst folgen. Auf dem Diesel-Sektor, der vier von fünf ix35-Kunden ansprechen wird, finden wir ein feines 136-PS-Aggregat, das durch eine 184 PS starke Version ergänzt wird. Auch hier wird man gegen Ende des Jahres einen schwächeren Motor nachreichen, und zwar mit 115 PS.

Fotos: Hyundai



☛ Mit 4,41 Metern in der Länge misst das neue SUV von Hyundai um acht Zentimeter mehr als der Tucson: Daher gibt es mehr Platz für Passagiere und Gepäck. Ein Nachteil derzeit: Es gibt nur eine Automatikversion, den 184 PS starken Diesel in der besten Ausstattung. Diese Ausgabe ist ab 32.490 Euro zu haben.

In Österreich laufen etwa 12.000 Tucson. Eine solide Basis, auf der Importeurchef Hansjörg Mayr aufbauen will: Jene, denen die klassische SUV-Optik, die Flexibilität und die erhöhte Sitzposition reichen, werden zum Fronttriebler greifen, der ab 23.990 Euro in der Liste steht. Allradantrieb kostet zwei Tausender extra,

das gilt auch für den Diesel – somit kostet der günstigste Selbstzünder mit 4WD-Antrieb knapp 28 Tausender. Allerdings: Wer's bequem mit einer Automatik haben will, wird vorerst nur im stärkeren der beiden Diesel fündig. Dieser ist in der besten Ausstattung samt Automatik um 32.490 Euro zu haben.

DIE MOTOREN

2.0 CVT: Vierzylinder-Benziner, Hubraum: 1.998 ccm; max. Leistung: 120 kW/163 PS bei 6200/min., max. Drehmoment: 194 Nm bei 4600/min.; 0 – 100 km/h: 10,7 (10,4) sec., Spitze: 182 (184) km/h, Gesamtverbrauch: 7,6 (7,5) l/100 km, CO₂: 181 (177) g/km; Fünfgang-Schaltgetriebe

2.0 CRDi: Vierzylinder-Turbodiesel (Common Rail) mit DPF, 1.995 ccm; 100 kW/136 PS bei 4000/min., 320 Nm bei

1800-2500/min.; 10,2 (9,8) sec., 181 (182) km/h, 5,7 (5,9) l/100 km, 149 (147) g/km; Sechsgang-Schaltgetriebe

2.0 CRDi: w. o., ausgenommen: 135 kW/184 PS bei 4000/min., 392 Nm bei 1800 – 2500/min.; 9,4 sec., 194 km/h, 6,1 l/100 km, 159 g/km; Sechsgang-Schaltgetriebe oder Sechs-Stufen-Automatik.

In Klammern Werte für Autos mit Frontantrieb.