

Feschak ix35 folgt dem Biedermann Tucson

Von Beatrix Keckels-Hiller

Rom – Fast alles neu ist am und im kleinsten Sports Utility Vehicle aus dem koreanischen Haus Hyundai. Neu ist auf alle Fälle der Name: Tucson ist Vergangenheit, i ist

aktuell. Und damit man den Crossover, denn als solches will Hyundai den hochbeinigen Kompakten verstanden wissen, schon in der Nummern-Nomenklatur zweifelsfrei erkennt, hat er zum i ein x gekriegt und eine ungera-

de Nummer obendrein. Also heißt er ix35.

Koreanisches Barock oder, wie in der letzten Tucson-Generation, biedere Unauffälligkeit sind nicht mehr. Der ix35 setzt optische – in Europa, in Rüsselsheim design-

te – Akzente: markante Front mit Hexagonal-Grill, breite Schultern, hohe Gürtellinie, athletischer Rücken. „Fluidic sculpture“ heißt das in der Designersprache: „Flüssige Formen, die mit Licht und Schatten spielen.“ Damit soll er für die künftigen Hyundai-Modelle (gleich zehn sind für 2010 angesagt) der Designpate sein.

Das gilt fürs Innen genauso wie fürs Außen: Auch hier geht jegliches einstiges Barock völlig ab. Die Formensprache ist klar, alles ist übersichtlich angeordnet, man kennt sich auf Anhieb aus. Angenehm sind die langen Sitzflächen der Frontsessel, der Seitenhalt ist in Ordnung, die Lehnen könnten für große Leute noch höher sein, der Verstellbereich von Gestühl und Lenkrad ist dafür großzügig bemessen.

Nach den ersten Testkilometern in Stadt und Dorf, auf Landstraßen und auch der Autobahn stellt der handliche und agile 4,41-Meter-Koreaner seine europäischen Qualitäten unter Beweis: Die Lenkung ist präzise, wenn auch sehr leichtgängig, das Fahrwerk ist knackig, die

Bremsen sind unauffällig verlässlich. Der Zweiliter-Diesel mit 184 PS glänzt durch markiges Drehmoment (maximal 392 Newtonmeter ab 1800 U/min). Mit der 136-PS-Version ist man auch nicht untermotorisiert (max. 320 Nm ab 1800 U/min).

Dazu kommt die gute Geräuschdämmung. Der Zweiliter-Benziner (163 PS, max. 194 Nm bei 4600 U/min) wirkt direkt lärmig, vor allem wenn er mit dem manuellen Fünfgang-Getriebe kombiniert ist. Neu ist bei Hyundai eine Sechsgangautomatik, die völlig ruckfrei die Fahrstufen wechselt, aber zeitweilig etwas träge wirkt.

Nicht übertrieben sind die werkseitig angegebenen Mix-Verbräuche: zwischen 7,5 und 8, 2 Liter, die CO₂-Emissionswerte liegen zwischen 177 und 195 g/km.

Auch nicht auf Übertreibung ausgelegt ist die Preiskalkulation: Verzichtet man

auf Allradantrieb und will Benzin in den Tank einfüllen, so kommt der ix35-Einstieg auf 23.990 Euro. So viel kostet er in der Ausstattungsstufe Spirit, in der einem an Komfort eigentlich nichts (abgesehen unter anderem von Ledermöbeln und Navigationssystem) an Sicherheit – diverse E-Fahrhilfen inklusive Berganfahr- und Bergabfahr-Unterstützung – abgeht.

Für den elektronisch geregelten Allradantrieb – „torque on demand“ – müssen weitere 2000 Euro kalkuliert werden. Noch einmal 2000 Euro mehr, und man hat den Zweiliter-136-PS-Dieselantrieb unter der Haube.

Bei den österreichischen Händlern fährt der ix35 ab kommendem März vor. Weitere Motorisierungen – ein 1,7-Liter-Diesel, 115 PS, und ein 1,6-Liter-Benziner, 140 PS – folgen im Herbst diesen Jahres.



Kompakte Ausmaße, coupéförmig geschnittenes Dach: Der Hyundai ix35 setzt auch optisch Akzente. Foto: Hersteller