

Testnotizen zum Hyundai ix20 blue 1.4 CRDi Comfort

Im Test vom 28. Februar. bis zum 14. März 2011.
Kennzeichen: HN – HP 218

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Wie bei allen anderen Minivans ist der kurz Bug nicht einsehbar, lässt sich aber gut abschätzen. Die **Außenspiegel** sind für diese Fahrzeugklasse **angenehm groß**. Die Universal-Zusatzspiegel von Vogel lassen sich einwandfrei festklemmen, ohne den Verstellbereich der elektrisch einstellbaren Serienspiegel zu beeinträchtigen.

Zur Seite ist der Minivan sehr übersichtlich, in Kreisverkehren und an Einmündungen muss man den **großen toten Winkel hinter den A-Säulen** berücksichtigen. Das kleine Fensterchen vor der recht **breiten C-Säule** hilft beim Zurückstoßen nur bedingt. Da die Gürtellinie nach hinten ansteigt, ist der Blick zurück nur mittelprächtig.

Miserabel ist die **Tankentlüftung** des ix20. Den offenbar sehr zerklüfteten 48-l-Tank richtig vollzutanken, um exakte Verbrauchswerte zu ermitteln, erfordert eine Engelsgeduld.

Der Testwagen hatte schon ein **Tagfahrlicht**, das in der Automatik-Stellung des Lichthebels aktiviert ist, bis der Lichtsensor auf das Abblendlicht umschaltet. Sehr schnell und sehr gut wirkte das **statische Abbiegelicht**, das den Kreuzungsbereich oder Ausfahrten in Kreisverkehren seitlich sehr hell ausleuchtet und so manches sonst unauffällige Hindernis sichtbar macht.

Der Testwagen hatte eine **Rückfahrkamera**, die auf dem Display des Navigationssystems ein scharfes farbiges Bild mit eingeblendeten Hilfslinien bietet. Dazu muss allerdings mindestens das CD-Radio eingestellt sein.

Innenraum

Der Testwagen hatte **keine Höhenverstellung für den Fahrlehrersitz**, während der Fahrersitz eine hat. Sie funktioniert per Ratschenhebel wie bei den Modellen von VW. Die Lehnenneigung beider Vordersitze kann man man feinfühlig per Rändelrad verstellen. Der Fahrersitz hat eine kurze Armlehne, die sich aber nicht in unterschiedlichen Höhen justieren lässt und damit ziemlich wertlos ist. Eine Lendenwirbelstütze hat keiner der Vordersitze.

Die **Polsterung der Vordersitze** ist auch auf längeren Strecken angenehm, ihr Seitenhalt für diese Fahrzeugklasse gut. Für große Menschen sollten sie eine

längere Beinauflage bieten. Die **Kopfstützen** vorne lassen sich auch für große Menschen weit genug herausziehen.

Der Fahrlehrer kann seinen Sitz recht weit nach hinten schieben und kann dann ohne eingebaute Doppelbedienung bequem seine Beine ausstrecken. Mit Doppelbedienung muss er die Beine wohl anwinkeln. In der hintersten Stellung des Sitzes sieht der Fahrlehrer den rechts sitzenden Tacho von 0 bis 120 km/h ein, wenn der Sitz vorne steht, nur bis 100 km/h. Die **Bedientasten in der Mittelkonsole** fühlen sich ebenfalls **angenehm und hochwertig** an. Das gilt auch für die Bedientasten im Lenkrad, mit denen sich beim Testwagen das CD-Radio, der Bordcomputer und das Telefon steuern ließen. Bei Nacht sind die Tasten alle hübsch blau beleuchtet. Auch alle anderen Bedienelemente sind gut beleuchtet.

Das **Cockpit** ist mit **griffsympathischen Oberflächen** versehen und routiniert verarbeitet. Auch die beiden Lenkstockhebel fühlen sich robust und angenehm an. Der ix20 hat eine **Antippsfunktion für den Blinker**, die sich gut vom Dauerblinken unterscheiden lässt.

Das tiefe **Handschuhfach** ist beleuchtet. Man kann sogar quer DIN A4-Unterlagen darin unterbringen. Die **Ablagen in den Vordertüren** sind schmal, fassen aber immerhin je eine 0,5-l-Flasche oder einen Terminkalender im Format DIN A5. Eine 0,5-l-Flasche kann man nur mit Nachdruck unterbringen – für sie fehlen ein paar entscheidende Millimeter.

Vor dem Schalthebel bietet der ix20 eine relativ **tiefe Ablage, in der man ein Handy gleich laden könnte**, weil dort der Zigarettenanzünder sitzt. Hinter dem Schalthebel hat der ix20 eine praktische Ablage mit quadratischem Zuschnitt. Dort könnte man neben einem 12-Volt-Anschluss zwei Handys oder ein kompaktes Funkgerät ablegen und aufladen. Dahinter und neben dem Handbremshebel, der dem Fahrer zugewandt sitzt, gibt es **zwei Getränkehalter**, die sich ebenfalls für 0,5-l-Flaschen eignen. Bis zu 1,5 Liter große Flaschen oder Thermoskannen kann man dahinter am Ende der Mittelkonsole abstellen.

Der **Prüfer** kann bequem einsteigen. Er hat immer einen **guten Fußraum und eine ordentliche Kopffreiheit**. Wenn der Fahrlehrersitz ganz hinten steht, drücken die Knie großer Prüfer aber auch dann schon in die Rückenlehne, wenn die **verschiebbare Rückbank** ganz hinten steht. Der neue Toyota Verso-S bietet im Fond einen Tick mehr Kniefreiheit, obwohl seine Bank nicht längs verschiebbar ist. Auch die hinteren Kopfstützen sind weit ausziehbar. Der **ebene Boden im Fond** begünstigt die Mitnahme von drei Mitfahrern im Fond, wobei der Gurt für den Mittelsitz im Dach untergebracht ist. Wenn man den Mittelsitz nicht braucht, kann man eine Armlehne herausklappen.

Der schmale Teil der Bank sitzt rechts. Man kann sie asymmetrisch geteilt mit einem Griff oben an der Lehne in einem Zug umklappen. Die Lehne lässt sich in zwei Neigungswinkeln arretieren. Eine **ebene Ladefläche entsteht beim Abklappen nicht., obwohl die Sitzfläche sich dabei absenkt** und obwohl man den Kofferraumboden in zwei Höhen arretieren kann: einmal eben mit der Ladekante und dann mit einem verdeckten Staufach darunter, einmal tiefer.

Die **Innenbeleuchtung** mit zwei Leseleuchten vorn und einer zentrale Lampe hinten ist **angenehm hell** und dürfte zum Ausfüllen der Ausbildungsdiagrammkarten gut ausreichen.

Das **Navigationssystem** des Testwagens ließ sich einwandfrei und einfach bedienen. Es arbeitet mit einem berührungsempfindlichen Bildschirm. Neue Ziele lassen sich intuitiv und rasch eingeben. Man kann gleichzeitig Musik-CD hören und navigieren.

Motor und Antriebsstrang

Der Vierzylinder ist **gut gedämmt und lauf ruhig**. Er entwickelt seine Kraft **sehr fahrschülerfreundlich** und dreht auch im zweiten Gang sehr gleichmäßig hoch. Ein Ausbund an Temperament ist er zwar nicht, aber ein braver Bursche. Wenn man mit ihm auf der Einfädelspur und beim Überholen flott wegkommen möchte, muss man weit herunterschalten und die Gänge ordentlich ausdrehen, dann wirkt der Motor schon sehr angestrengt. Bis auf etwa 1.200/min kann man ihn abfallen lassen, erst dann beginnt er leicht zu brummen.

Die **Kupplung** hat einen gut fühlbaren Druckpunkt und erlaubt damit das Rangieren mit Standgas. Die **Sechsgang-Schaltung** ist leichtgängig und lässt sich sehr präzise bedienen. Den Rückwärtsgang vorne links kann ebenfalls problemlos einlegen.

Die „blue“-Variante verfügt über eine **Start-Stopp-Automatik**, die man per Schalter links vom Lenkrad ausschalten kann. Eine gelbe Kontrollleuchte zeigt an, dass die Automatik deaktiviert ist. Das ist offenbar auch der Fall, wenn die Außentemperatur unter etwa fünf Grad Celsius gefallen ist. Die Bedienungsanleitung nennt hierfür keinen Grenzwert. Ihr zufolge wird der Motor schon abgestellt, wenn man noch mit 5 km/h rollt, den Leerlauf eingelegt hat und das Kupplungspedal loslässt. Zwischen zwei Stopps muss das Fahrzeug mindestens 10 km/h schnell gefahren sein.

Zur „blue“-Variante gehört auch eine **Schaltanzeige**, die widersprüchlich ist. Sie zeigt beispielsweise unter Last bei 60 km/h im fünften Gang an, dass man in den sechsten Gang schalten soll, fordert aber andererseits oft beim Dahinrollen in der Ebene mit 70 km/h im sechsten Gang, dass man in den fünften herunter schalten soll. Innerorts passt auch vom Fahrgefühl her bei Tempo 50 km/h der vierte besser als der fünfte Gang. Bei Tempo 70 in der Ebene passt der sechste Gang gut. Auf der Autobahn kann man im sechsten Gang auch nach Tempo-80-Beschränkungen wieder beschleunigen, wenngleich auch nicht gerade temperamentvoll.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs Conti Winter Contact TS 830 in der Dimension 205/55 R 16 bestückt. Die **Fahrwerksabstimmung ist unausgewogen**. Einerseits rollt der ix20 so recht hölzern über grobe Unebenheiten, andererseits hebt er sich auf langgezogenen Bodenwellen leicht aus den Federn. Selbst auf guten Fahrbahnoberflächen kommen immer wieder leichte Stöße durch. Der ix20 wirkt weder sehr komfortabel noch sehr sportlich abgestimmt.

Die elektromechanische **Servolenkung** ist in der Mittellage zu leichtgängig, ihr Fahrbahnkontakt lässt oft zu wünschen übrig. Für einen Minivan ist der ix20 sehr

seitenwindanfällig. Bei Seitenwind auf der Autobahn ist man ständig mit leichten Kurskorrekturen beschäftigt.

Verbrauch

Auf insgesamt 2.217 Test-Kilometern verbrauchte der Hyundai ix20 blue 1.4 CRDi zwischen 5,9 Litern und 7,1 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch betrug 6,7 Liter**. Zum Vergleich: Beim Opel Meriva 1.7 CDTI betrug der Durchschnittsverbrauch nur 5,9 Liter. Bei Zwischenetappen lag der Rüsselsheimer meist unter 5,5 Liter, während der ix20 meist deutlich über 6,0 Litern lag. Der Meriva hatte keine Start-Stopp-Automatik, beim ix20 kam sie wegen der niedrigen Außentemperaturen selten zum Einsatz und hatte keinen Einfluss auf den Verbrauch.