



Hyundai ix35

Populariteit is de allermooiste tijd

Rij-impresie | Wat was de mooiste tijd van uw leven? Voor Hyundai-verkopers was dat ongetwijfeld de introductie van de ix35. De ix35 was de eerste SUV die zowel met het gevoel als met het verstand werd gekocht. De ix35 was een regelrechte hit en de kassa's rinkelden onophoudelijk. Nu, vier jaar later, bieden vele merken zo'n doordachte sports utility vehicle aan en heeft de ix35 het moeilijk. Dankzij een subtiele facelift en technische aanpassingen moet de ix35 weer aan populariteit winnen.

Toen de ix35 begin 2010 werd gelanceerd, hadden de meeste SUVs een torenhoog verbruik, een twijfelachtig weggedrag en/of een astronomisch prijskaartje. De ix35 beloofde een beschaafd verbruik, het weggedrag van een gewone personenauto en een Hyundai-prijskaartje.

Met de nette prijs en het goede weggedrag wist de ix35 hoge ogen te scoren. Het beloofde lage verbruik bleek echter lastig te realiseren. Bovendien kende de auto de nodige kinderziekten. Zo was er veel kritiek op het infotainment-systeem en bleek ook de besturing voor verbetering vatbaar. Al die zaken zijn aangepakt voor modeljaar 2014.

Zoek de verschillen

Zoals bij iedere facelift, heeft Hyundai de kans aangegrepen om ook het uiterlijk iets aan te passen. De verschillen zijn echter minimaal, zelfs wanneer de oude en nieuwe ix35 naast elkaar staan blijft het een zoekplaatje (de rechter auto is de nieuwe).



De grootste wijziging is bovenop de auto te vinden: het dak heeft voortaan geen "vouwen" meer over de lengterichting. Daarnaast zijn de voor- en achterlichten

aangepast en wordt gebruik gemaakt van LED-techniek (lager stroomverbruik, langere levensduur).

Binnenin zijn de verschillen groter. De kwaliteit van de gebruikte materialen is hoger en de nodige chromen omlijstingen moeten een groter gevoel van luxe geven. De voorruit is voorzien van een schaduwrand en dat is prettig bij zonnig weer.



Een belangrijk pijnpunt voor ix35-rijders was het navigatie-, communicatie- en audiosysteem. De koppeling met een iPhone verliep dit keer probleemloos en ook het telefoonboek werd dit keer keurig overgenomen. Het navigatiesysteem geeft rijstrookinformatie en toont verkeersborden als herkenningpunten.

In vergelijking met SUVs van recentere datum ontbreken actieve veiligheidssystemen. De ix35 kan niet actief remmen of waarschuwen voor gevaar, parkeert zichzelf niet in en waarschuwt niet voor objecten in de dodehoek. Op deze punten is duidelijk merkbaar dat de ix35 tot een andere generatie behoort dan de allernieuwste SUVs van andere merken.



De zit is onveranderd hoog, waardoor de bestuurder een goed overzicht over het verkeer heeft. Wat betreft de ruimte en afwerkingskwaliteit kan de ix35 de concurrentie nog steeds aan.

Weggedrag

De afstelling van het onderstel is iets verfijnd, waardoor de auto nu iets steviger op de wielen staat. Ook niet onbelangrijk: het elektronisch stabiliteitssysteem houdt voortaan rekening met aanhangers en kan voorkomen dat de gehele combinatie in een slip raakt.

In de praktijk is het belangrijkste verschil, dat de bestuurder voortaan de keuze heeft uit drie stuur-modi: normaal, sportief en comfortabel. Het verschil tussen deze standen is gering, maar zeker niet onmerkbaar. Behalve dat de sport-stand meer gevoel met de auto geeft, maakt deze het ook makkelijker om rechtuit te rijden op de snelweg (de weerstand is groter, dus de kans op onbedoeld sturen kleiner).



De testauto is voorzien van vierwielaandrijving en de nodige techniek om terreinrijden daadwerkelijk mogelijk te maken. Zo kan permanente vierwielaandrijving worden ingeschakeld en is een afdaalhelp beschikbaar. Dankzij de forse bodemvrijheid en grote in- en uitloophoeken kan deze variant van de ix35 daadwerkelijk terreinrijden; alhoewel natuurlijk geen wonderen mogen worden verwacht van een auto in deze prijsklasse.

Houd er bovendien rekening mee dat de vierwielaandrijving de auto flink zwaarder maakt en dat komt zowel de wegligging als het verbruik niet ten goede.



2.0 GDI

De grootste verbetering voor modeljaar 2014 is de introductie van een geheel nieuwe 2.0 liter benzinemotor. Al enige jaren bedient Hyundai zich van "GDI"-techniek om benzinemotoren sterker en zuiniger te maken. De 1.6 liter motor in de ix35 maakte al van die techniek gebruik, vanaf nu geldt dat ook voor de 2.0 liter motor.

De krachtbron is voor de gelegenheid gekoppeld aan een zestraps automaat. Aanvankelijk lijkt deze de bestuurder slecht aan te voelen. Hoe hard of langzaam ook wordt gereden, steevast schakelt de automaat pas bij 3.000 à 4.000 toeren.



De reden hiervoor is dat de 2.0 GDI zijn vermogen pas bij een zeer hoog toerental afgeeft. De beloofde 166 paardenkrachten zijn pas beschikbaar bij 6.200 toeren per minuut, het maximale koppel van 205 Nm bij 4.000 tpm.

Dit uitgesproken karakter zal gemengde reacties opleveren. Wie graag vlot doorrijdt zal zich ergeren aan de nieuwe motor, omdat de auto keer op keer moet worden aangespoord om de presteren.



De zesde versnelling is bovendien zo lang, dat het sprintvermogen op hoge snelheid nihil is; terugschakelen is bijna verplicht. Tegelijkertijd klinkt een zeurderig geluid van zowel de motor als de versnellingsbak wanneer hard wordt gereden; het is alsof het mechaniek hier niet van gediend is.

Wie accepteert dat alle techniek is gericht op het verlagen van het verbruik, zal de ix35 juist ervaren als een uiterst comfortabele auto. Wie kalm met de verkeersstroom meerijdt en de automaat zijn werk laat doen, komt bovendien exact uit op het door de fabriek opgegeven verbruik van 8.3 liter per 100 km (waarde voor 2.0 GDI motor met automaat en vierwielaandrijving).

Conclusie

De Hyundai ix35 heeft een facelift ondergaan voor modeljaar 2014. Daarbij zijn de grootste pijnpunten aangepakt. De afwerkingskwaliteit van het interieur is verbeterd en het infotainment-systeem werkt nu beter samen met de telefoon van de bestuurder. Dankzij drie stuur-modi bepaalt de bestuurder nu zelf of de besturing licht danwel zwaar is.

De grootste wijziging is de geheel nieuwe "2.0 GDI" motor. Deze is beduidend zuiniger dan de vorige 2.0 liter benzinemotor, maar heeft een uitgesproken karakter dat niet iedereen zal aanspreken. Alles is gericht op het verlagen van het verbruik en daarom presteert de nieuwe krachtbron alleen als het echt moet. In alle andere gevallen is de 2.0 GDI een grote, goede lobbies die vooral gericht is op rust en daarmee een minder hoog verbruik.

De wijzigingen voor modeljaar 2014 maken de ix35 niet tot een geheel nieuwe auto, maar ze zijn zeker voldoende om de populariteit weer te doen stijgen. ■



Specificaties

Hyundai ix35 2.0 GDI i-Catcher

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	441 x 182 x 167 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.355 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.900 kg
Tankinhoud	58 l
Bagageruimte	591/1436 l
Bandenmaat	225/55R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1999 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	166 pk @ 6200 tpm
Koppel	205 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,7 sec.
Topsnelheid	185 km/u
Verbruik gemiddeld	7,8 l / 100 km
Verbruik stad	10,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	182 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 37.795,-
Prijs instapmodel	€ 25.995,-