



Hyundai ix35

Verstandige verleiding

Autotest | Een paar jaar geleden leek het zo'n mooi idee. Menigeen liet zich verleiden door een "SUV". Zo'n "Sports Utility Vehicle" zou het stoere uiterlijk en de ruimte van een terreinauto combineren met het comfort van een personenauto. Maar in de praktijk bleek menig SUV een torenhoog verbruik en een matige wegligging te hebben. Bovendien is het imago van de SUV in de loop der jaren gedegradeerd van stoer tot politiek incorrect. Hyundai claimt nu een verstandig alternatief te bieden met de ix35.

Om alle gelijkenis met een SUV uit de weg te gaan, omschrijft Hyundai de ix35 als een "crossover". Dit is geen geciviliseerde terreinauto, maar een royaal bemeten stationcar. In vergelijking met diens voorganger, de Tucson, is de ix35 beduidend lager en breder.

De ix35 is de eerste auto die is vormgegeven volgens Hyundai's nieuwe huisstijl genaamd "fluidic sculpture". De vormen zijn golvend, alsof de auto door de rijwind is geboetseerd. De dynamische en tegelijkertijd voorname uitstraling doet denken aan SUV's van het luxemerk Infiniti! Vooral recht van voren heeft de ix35 een boze, zelfverzekerde blik. De auto heeft daarmee de zo geliefde stoere uitstraling van een SUV.

"De ix35 is geen wonderauto die alle nadelen van de SUV op slag doet vergeten"



overzicht over het verkeer. De ix35 geeft echter geen machtig gevoel; juist dat is wat het rijden met een grote terreinauto voor velen zo aantrekkelijk maakt.

Terreinauto?

De ix35 is leverbaar met vierwielaandrijving, maar is absoluut niet bedoeld als terreinauto. Vierwielaandrijving is puur bedoeld als extra veiligheidsvoorziening voor het rijden bij gladheid. De forse overhang bij de voor- en achterwielen maakt dat de ix35 al snel de grond raakt bij steile hellingen of obstakels.

Interieur

Het interieur is helaas heel wat minder spannend vormgegeven. De blauwe dashboardverlichting geeft een bijzondere sfeer, maar verder is de ix35 van binnen een heel gewone auto. Het aantal knoppen en hendels is gering, wat het dashboard overzichtelijk maakt. Het interieur kent slechts één schoonheidsfoutje: de knop van de boordcomputer zit links achter het stuurwiel verstopt en is daarom lastig te bedienen tijdens het rijden. Net als iedere andere Hyundai, beschikt ook de ix35 vanaf de basisuitvoering over een (prima functionerende) iPod-interface.



Ongeacht de aandrijving (voorwiel of vierwiel), beschikt iedere ix35 over een afdaalhulp en een klimhulp. Bij de meeste andere merken worden dergelijke voorziening altijd gecombineerd met vierwielaandrijving. De afdaalhulp zorgt er voor dat de auto met +/- 8 km/u van een helling afrijdt, zonder dat de bestuurder gas hoeft te geven of te remmen. De klimhulp houdt de rem twee seconden ingedrukt bij het weggrijden en voorkomt dat de auto achteruit rolt op een helling.

SUV's worden vaak gekocht als trekauto. Om de ix35 een serieus alternatief voor een SUV te maken, is extra aandacht aan dit aspect besteed. Afhankelijk van de motorisering mag de ix35 1.600 tot 2.000 kg (geremd) trekken.

De (been)ruimte achterin is bovengemiddeld goed. De ruimte voorin is prima, maar niet meer of minder dan die van de concurrenten. Deze "crossover" heeft een iets hogere zit dan een gewone personenauto. Dat maakt de instap gemakkelijker en geeft een beter



Diesel

De ix35 is vooralsnog leverbaar met één benzine- en twee dieselmotoren. Eerst is gereden met de 136 pk / 320 Nm sterke 2.0 liter dieselmotor. Deze is vlot genoeg om moeiteloos met de verkeersstroom mee te komen en heeft altijd een aangename reserve beschikbaar voor een vlotte tussenacceleratie. Tegelijkertijd is het motorvermogen niet zo groot dat de auto uitdagend snel is. Precies goed dus. Ongeacht het toerental is de "2.0 CRDi" opmerkelijk sterk en daarom nodigt de motor bijna uit tot schakellui rijden. Het motorgeluid is gemiddeld voor een auto als deze.



Om brandstof te besparen, wordt de accu ontkoppeld tijdens het rijden. Wanneer de auto remt, wordt de accu juist opgeladen. Daarnaast is de ix35 voorzien van een schakelindicator, die aangeeft wat het meest economische moment is om een volgende versnelling te kiezen. De testauto was niet voorzien van een start/stop-mechanisme; Hyundai heeft echter twee

extra zuinige motoren op de planning voor de ix35 staan die wel van een dergelijk systeem zullen zijn voorzien.

Hyundai belooft een gemiddeld verbruik van 5.5 liter per 100 km. Het gemiddelde testverbruik op een veeleisend parcours van snelwegen en kronkelende bergweggetjes kwam echter uit op 8,0 liter diesel per 100 km. Na enige terreinproefjes en acceleratietests liep dat op tot 8,4 liter per 100 km.



Benzine

Ook is gereden met de 163 pk / 194 Nm sterke 2.0 liter benzinemotor. Deze is veel gretiger dan de dieselmotor, maar presteert op de snelweg beduidend minder goed. Om brandstof te besparen is de vijfde versnelling zeer lang. Dat heeft echter tot gevolg dat verplicht moet worden teruggeschakeld voor een tussenacceleratie. Het koppelpedaal van de 2.0 liter benzine-uitvoering vraagt enige gewenning omdat het aangrijppunt nauwelijks voelbaar is. Al na een uurtje rijden valt dit niet meer op.

Met een uiterst kalme rijstijl op louter provinciale wegen meldde de boordcomputer een verbruik van slechts 5,5 liter per 100 km voor de "2.0i CVT". Nadat dezelfde route was gereden als met de dieselmotor, liep dat op tot 8,7 liter (fabrieksopgave: 7.5 liter per 100 km). Een bijzondere prestatie, want in de regel zijn dieselmotoren veel zuiniger. Het grote verschil is dat de dieselmotor ook bij hard rijden relatief zuinig blijft, terwijl het verbruik van de benzinemotor plotseling sterk oploopt bij een "sportieve" rijstijl.

Weggedrag

Een groot probleem van SUV's is dat de wegligging door het hoge gewicht en dito zwaartepunt veel te wensen over laat. Dit is mede waarom de ix35 veel lager is dan een traditionele SUV. Daarbij is de ix35 stevig geveerd. De auto helt daarom niet of nauwelijks over in de bocht. Ook met wilde stuurbewegingen is de auto nauwelijks uit balans te krijgen. Met andere woorden: in een panieksituatie reageert de ix35 veilig en voorspelbaar. Nog steeds is de wegligging van een gewone personenauto met eenzelfde prijskaartje beter, maar in vergelijking met een traditionele SUV biedt de ix35 meer veiligheid en meer dynamiek.



Na enkele dagen rijden met de ix35 laat de auto de indruk achter dat de Koreanen verschrikkelijk goed hebben geluisterd naar de klanten en goed hebben (af)gekeken bij de concurrentie. De ix35 voldoet daarom aan alle regels en scoort op alle punten prima. Maar daardoor heeft de auto geen uitgesproken karakter. Het is als een Barbiepop: die heeft misschien wel de perfecte maten, maar is desondanks niet erg opwindend. In het geval van een auto is dat misschien juist goed, want in tegenstelling tot de SUV van weleer is de ix35 een verstandige verleiding.

Conclusie

Is de Hyundai ix35 het langverwachte alternatief voor de SUV? Tot op zekere hoogte wel. Net als een SUV biedt de ix35 een stoere uitstraling en heel veel ruimte, maar dan in een veel beschaafdere verpakking. De zit is iets hoger dan bij een gewone

personenauto en dat levert een makkelijke instap en een goed overzicht over het verkeer op.

Desondanks blijft een traditionele, lage personenauto veiliger en zuiniger. De ix35 is geen wonderauto die alle nadelen van de SUV op slag doet vergeten. Het is echter wel een grote stap vooruit. Zowel de diesel- als de benzinemotoren presteren prima. Het beloofde lage verbruik is in de praktijk echter lastig haalbaar.

Omdat de ix35 een "crossover" en geen "SUV" is, is vierwielaandrijving voortaan slechts een optie. Het weggedrag is dankzij het stevige onderstel veilig en voorspelbaar. In tegenstelling tot de traditionele SUV is de ix35 daarom een bijzondere auto die met het gevoel én het verstand wordt gekozen. ■



Specificaties

Hyundai ix35

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

441 x 182 x 167 cm
264 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.450 kg
750 kg
2.000 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

58 l
591/1436 l
225/55R18

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1995 cc
4/4
136 pk @ 4000 rpm
320 Nm @ 1800 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

10.8 sec.
182 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

5.6 l / 100 km
7 l / 100 km
4.7 l / 100 km
141 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 42.995,-
€ 25.995,-