

## Fahrbericht Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi AWD Premium: Langstreckenläufer

Von Jens Riedel

**Immer häufiger lehnen sich neue Autos optisch stark an das Vorgängermodell an. Hyundai bildet da schon seit einiger Zeit eine Ausnahme und entwickelt das Design der nächsten Modellgeneration nicht behutsam weiter, sondern ändert es radikal. So erging es auch dem Hyundai Santa Fe, dessen dritte Auflage sich eklatant von der alten Baureihe abhebt. Diesen (Fort-)Schritt erkennt auch die Jury des „Plus X Award“ an und zeichnete den Santa Fe in diesem Jahr in der Kategorie Design mit dem Innovationspreis für das gewisse Extra aus.**

Wir schließen uns dem Urteil an. Der Hyundai Santa Fe hebt sich klar im Straßenbild hervor. Die Styling orientiert sich in groben Zügen am erfolgreichen kleineren Bruder ix35, die Nomenklatur nicht. Der Santa Fe darf weiterhin Santa Fe heißen, denn er ist inzwischen schon eine kleine Institution geworden. Die dritte Generation lässt optisch ordentlich die Muskeln spielen. Der mächtige Karosseriekörper paart sich mit einer schmalen und hinten coupéhaft zuspitzenden Fensterlinie. Nach hinten hin verjüngt sich die obere Hälfte und sorgt für betont ausgestellte Radkästen. Noch markanter ist der wuchtige Kühlergrill mit den drei großen Chromspangen. Er strahlt Selbstbewusstsein und Kraft aus. Nur die Heckansicht zeigt kaum Originalität. Es wirkt so, als sei den Designern am Ende förmlich die Puste ausgegangen. Den gefälligen Gesamteindruck kann dies aber nicht trüben.

Und wie steht es um die inneren Werte des SUV? Die Materialanmutung ist gut, allerlei Chromblenden und ein flügelhaft geschwungenes Armaturenbrett sorgen für ein stilvolles Ambiente. Markentypisch sind die bei Dunkelheit blau hinterleuchteten Schalter und Tasten. An Ablagen und großzügigen Türfächern herrscht kein Mangel, die Platzverhältnisse sind üppig. Trotz der ab Mitte der hinteren Fenster schwungvoll zulaufenden Seitenlinie haben die Fondpassagiere guten Ausblick, weil sie relativ hoch sitzen. Die Kopffreiheit leidet darunter nicht. Zudem finden die Hinterbänkler nicht nur

üppige Beinfreiheit vor, sondern in der Topausstattung auch noch eine Sitzheizung. Mitgedacht hat Hyundai hier auch bei den neigungsverstellbaren Lehnen – das Gepäckraumrollo lässt sich bei Bedarf entsprechend eine Stufe weiter hinten arretieren. Die (dreigeteilten) Lehnen lassen sich bei größerem Transportbedarf von der Heckklappe aus entriegeln. Obwohl sich die Sitzflächen nach unten senken bleibt eine ganz leichte Schräge. Viel Stauraum gibt zusätzlich noch unter dem Ladeboden, wo dann auch das Gepäckraumrollo verschwinden kann.

Hyundai rüstet mittlerweile seine Modelle gerne mit der so genannten Flex-Steer-Lenkung aus, mit der sich die Lenkkräfte variieren lassen. Die Einstellungen Comfort und Normal weisen allerdings nur marginale Unterschiede aus, während bei der Stufe Sport, die sich insbesondere für die Autobahn empfiehlt, die Lenkung spürbar direkter anspricht und deutlich weniger Spiel in der Mittellage aufweist. Zudem sind kaum Antriebseinflüsse der Vorderachse zu spüren.

Der Schalthebel hätte allerdings ruhig noch ein, zwei Zentimeter höher liegen dürfen, um eine Ebene mit der Armlehne zu bilden. Auch bei Geschwindigkeiten von 170 km/h ist der Santa Fe erstaunlich leise. Bei 190 km/h ist dann ohnehin Schluss mit weiterem Vortrieb. Mit an Bord der Ausführung Premium sind (teilweise ab Basis) unter anderem Bergan- und -abfahrassistent, Spurhaltewarner und Anhängerstabilisierung, adaptives Fahrlicht und Abbiegelicht sowie eine Differenzialsperre.

Fazit: Hyundai ist mit dem Santa Fe ein hervorragender Langstreckenläufer gelungen. Er erlaubt auf der Autobahn auch in Kurven hohe Geschwindigkeiten und zeichnet sich durch geringe Seitenneigung aus. Die Federung ist ausreichend komfortabel, die Dämpfung straffer. Der Santa Fe unterstreicht mit seinem Konzept und seiner Ausstattung eindrucksvoll, wofür ein SUV hierzulande gemacht ist: als komfortable Reiselimousine mit großem Platzangebot und erhöhter Sitzposition. Deshalb gibt es den Santa Fe wahlweise auch ohne Allradantrieb, allerdings nicht in der Topausstattung.  
(ampnet/jri)

Daten Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD Premium

Länge x Breite x Höhe (m): 4,49 x 1,88 x 1,67

Motor: R4, 2199 ccm, Common-Rail-Diesel, Turbolader mit variabler Geometrie, Direkteinspritzung

Leistung: 145 kW / 197 PS bei 3800 U/min

Max. Drehmoment: 421 Nm bei 1800 - 2500 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 6,1 Liter

CO2-Emissionen: 159 g/km (Euro 5)

Effizienzklasse: B

Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 9,8 Sek.

Leergewicht/Zuladung: mind. 1843 kg / max. 667 kg

Max. Anhängelast: 2500 kg

Kofferraumvolumen: 534 - 1680 Liter

Bereifung: 235/60 R 18

Wendekreis: 10,6 m

Basispreis: 42 380 Euro

Bilder zum Artikel:



Hyundai Santa Fe.



Hyundai Santa Fe.



Hyundai Santa Fe.



Hyundai Santa Fe.



Hyundai Santa Fe.



Hyundai Santa Fe.

Hyundai Santa Fe.



Hyundai Santa Fe.



Hyundai Santa Fe.

Hyundai Santa Fe.



Hyundai Santa Fe.

Hyundai Santa Fe.



Hyundai Santa Fe.



Hyundai Santa Fe.  
Hyundai Santa Fe.



Hyundai Santa Fe.