



Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi Premium 4WD (DPF)

Fünftüriger SUV der oberen Mittelklasse
(145 kW / 197 PS)

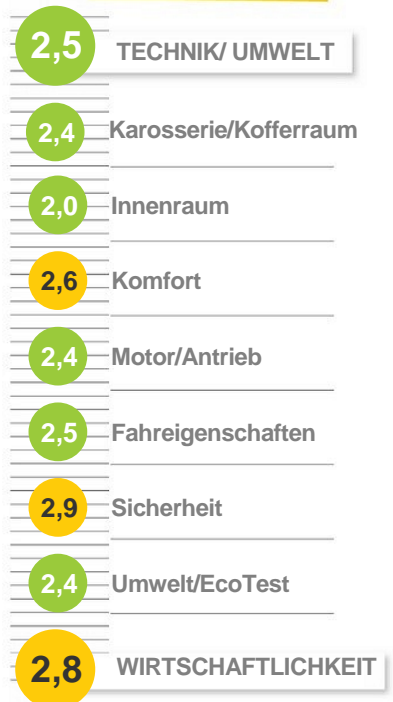
Der Hyundai Santa Fe hat zum Januar 2010 ein Facelift erhalten. Optische Modifikationen, eine verbesserte Ausstattung, neue Motoren und ein intelligenter Allradantrieb (optional) werden jetzt verbaut. Im Innenraum, der bis zu sieben Personen Platz bietet, kommen nun bessere Materialien zum Einsatz. Die wichtigsten Neuerungen aber sind die beiden Motoren: Ein 2,4-Liter-Benziner mit 174 PS und ein 2,2-Liter-Common-Rail-Diesel mit 197 PS, welcher die Euro 5-Abgasnorm erfüllt. Die Motoren sorgen für verbesserte Fahrleistungen und einen reduzierten Verbrauch im Vergleich zum Vorgänger. Übertragen wird die Kraft über ein Sechsgang-Schaltgetriebe oder eine Sechsstufen-Automatik. Der optionale Allradantrieb aktiviert den Heckantrieb nur bei Schlupf der Vorderräder. Bei widrigen Bedingungen wird bis zu 50% der Antriebskraft auf die Hinterräder übertragen. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Citroen C-Crosser, Jeep Cherokee, KIA Sorento, Mazda CX-7, Mitsubishi Outlander, Peugeot 4007, Volvo XC90, VW Touareg

+ übersichtlich hohe Sitzposition, großer Kofferraum, niedrige Betriebskosten, gutes Raumangebot, hohe Fahrstabilität, geringer Schadstoffausstoß

- sehr schlechter Fußgängerschutz, teure Haftpflichtversicherung, mühsames Ein- und Aussteigen



ADAC-URTEIL



2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck, Türen und Klappen schließen satt. Auch das Interieur wirkt recht solide, die verwendeten Materialien hochwertig. Der Motorraum ist nach unten verschlossen, was gegen Verschmutzung und unnötige Luftverwirbelungen hilft. Der restliche Unterboden ist aber stark zerklüftet. Das vollwertige Reserverad ist platzsparend unter dem Kofferraum befestigt. Auf der stabilen Dachreling dürfen 100 kg Gepäck aufgeladen werden. Die maximale Zuladung ist mit 605 kg großzügig bemessen.

⊖ Die Türausschnitte sind nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen schnell. Großzügig lackiert sind die großen Stoßfänger. Es gibt kaum Kunststoffeinlagen, die bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen würden. Die Karosseriefanken sind ungenügend gegen seitliche Rempler geschützt, Schutzleisten gibt es nicht.

2,6

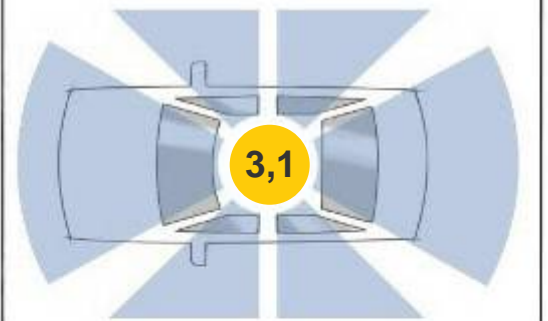
Sicht

Die Fensterpfosten sind nicht zu voluminös, in der die Sichtbehinderung durchschnittlich. Vor dem Fahrzeug sind Hindernisse durchschnittlich gut zu erkennen. Die Sicht durch den selbst abblendenden Innenspiegel nach hinten ist Mittelmaß. Obwohl serienmäßig Bi-Xenonscheinwerfer verbaut sind, ist die Fahrbahnausleuchtung mäßig. Der beleuchtete Bereich ist scharf abgegrenzt und nicht besonders groß.

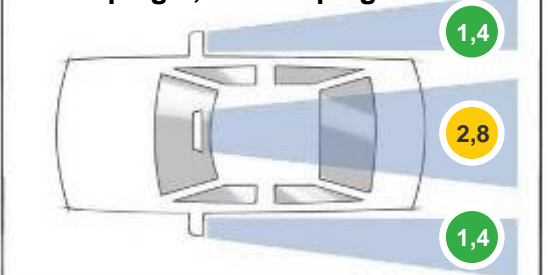
⊕ Durch die hohe Sitzposition hat man einen guten Überblick über das Verkehrsgeschehen und auf die vorderen Konturen der Karosserie. Die asphärischen Außenspiegel sind groß und beheizbar und ermöglichen eine hervorragende Sicht nach hinten. Gut ist das Wischerfeld ausgebildet, es reinigt einen großen Teil der Frontscheibe. Die serienmäßige Parkhilfe hinten wird ergänzt durch eine Rückfahrkamera. Das Bild der Kamera wird im Innenspiegel abgebildet. Die Anzeige ist klein und bietet keine Lenkempfehlung, weswegen sie nicht als Parkhilfe, sondern eher zur Überbrückung des toten Winkels angesehen werden kann.

⊖ Bodennahe Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind schlecht zu erkennen, weil das Heckfenster nicht weit nach unten reicht.

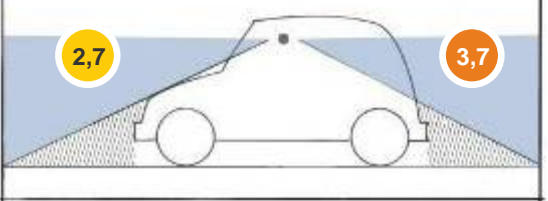
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Sichtverhältnisse sind trotz der nicht allzu schmalen Dachsäulen noch akzeptabel.

3,6

Ein-/Ausstieg

- ⊕ Die Vordertüren haben Einstiegsbeleuchtung. Die hinteren Sitze sind gut zu erreichen, die Türen öffnen sehr weit. Die Zentralverriegelung wird serienmäßig per Fernbedienung gesteuert, welche allerdings unpraktisch als Schlüsselanhänger ausgeführt ist. Über jeder Tür ist ein stabiler Haltegriff vorhanden.
- ⊖ Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter zu schwach. Das Einsteigen gestaltet sich sehr schwierig. Die Schweller sind sehr hoch über der Straße, der Sitz ist im Verhältnis zum Schweller arg weit innen montiert. Deswegen muss man einen sehr großen Schritt machen, um auf die hoch eingebauten Sitze zu klettern. Der Abstand zwischen Sitzfläche und Dach ist knapp bemessen.

1,0

Kofferraum-Volumen*

- ⊕ Mit 525 l ist das Kofferraumvolumen unter der Gepäckabdeckung für die Fahrzeugklasse groß. Bei flachgelegten Rücksitzen ist Platz für 945 l Gepäck (gemessen bis zur Fensterunterkante).

2,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Öffnet man die leicht zu öffnende Heckklappe, so ist der Kofferraum gut zugänglich. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Die Klappe schwingt über 1,90 m nach oben und steht somit kaum einem Ladevorgang im Weg. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, fast rechtwinklig.
- ⊖ Eine 75 cm hohe Ladekante macht das Verstauen von schweren Gepäckstücken sehr mühsam. Durch die große Tiefe des Laderaums können Gegenstände, die sich vorne an Rückenlehnen befinden, nicht ohne große Anstrengung gegriffen werden. An der Heckklappe verschmutzen leicht die Hände, weil beim Schließen von außen nachgedrückt werden muss. Das Schloss rastet oft nicht beim ersten Versuch ein.



Mit 525 l Kofferraumvolumen übertrifft der Santa Fe Konkurrenten wie den BMW X5 (415 l), Lexus RX 350 (385 l) oder Mercedes ML (490 l) zum Teil beträchtlich.

2,1

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzbank mit -lehne ist asymmetrisch geteilt, der Klappmechanismus ist leicht zu bedienen, die Sitzfläche schwenkt beim Umklappen automatisch mit ab und ermöglicht so eine ebene Ladefläche. Allerdings muss zum Aufrichten der Mechanismus erneut betätigt werden. Für loses Gepäck steht ein Gepäcknetz zur Verfügung.

2,0

INNENRAUM

2,3

Bedienung

Das Bedienteil der Klimaanlage ist etwas weit unten angebracht, das Display mit zu vielen Anzeigen überladen. Die Bedienung ist, wie die des Radios, nicht auf Anhieb logisch. Für die Radiosteuerung sind Tasten am Lenkrad angebracht, die allerdings nicht gedrückt werden können so lange man das Lenkrad fest umgreift.

+ Der Santa Fe lässt sich leicht, und bereits nach kurzer Eingewöhnung ohne lange Überlegung zu bedienen. Pedale, Zündschloss, Schalthebel und Navigationssystem sind gut angeordnet. Die Umluftfunktion ist mit einem Luftgütesensor ausgestattet, die Bedienung über zwei Taster aber nicht optimal. Serienmäßig ist ein Soundsystem mit 6 Lautsprechern an Bord. Für die wichtigsten Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden, die Instrumente sind gut ablesbar. Die elektrischen Fensterheber haben praxismgerechte Schalter, die vorderen sind mit einer Antipffunktion ausgestattet. Standard ist die elektrische Sitzverstellung. Vorbildlich sind die Ablagen vorn: In beiden Türtaschen können große Getränkeflaschen sicher verstaut werden, in der Mittelkonsole sind Cupholder, die Mittelarmlehne beinhaltet ein großes klimatisiertes und ein kleines Ablagefach, auf dem Armaturenbrett ist ein praktisches verschlossenes Staufach. Auch hinten sind die Ablagemöglichkeiten vielfältig, Getränkeflaschen können in den Türen verstaut werden. Das Handschuhfach ist groß. Der Innenraum ist großzügig ausgeleuchtet, vorne und hinten gibt es Leseleuchten. Bei geöffneten Türen erleichtern Einstiegsleuchten das Ein- und Aussteigen. Die Außenspiegel lassen sich serienmäßig elektrisch anschwenken, was das Handling eines großen SUV sehr vereinfacht. Der Tempomat ist serienmäßig an Bord, er wird über Lenkradtasten bedient.

- Die Schalter der Nebelschlussleuchten inklusive Kontrollleuchten sind sehr weit unten, vor dem linken Knie angebracht und bei normaler Sitzhaltung kaum zu sehen. Die Verstelleinheit der Außenspiegel ist nicht beleuchtet, die Schalter der Sitzheizung nur teilweise, so dass man die Intensität nicht ablesen kann. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Zum Anlegen der Rücksitzgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schlösser nicht fixiert sind. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet.



Die Funktionalität ist weitgehend gut, die Verarbeitungsqualität gegenüber dem Vorgänger stark verbessert.

1,4

Raumangebot vorne*

+ Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein sehr großzügiges Raumgefühl. Der Längsverstellbereich der Vordersitze reicht für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m. Die Kopffreiheit ist üppig.

1,9 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten haben Insassen bis ca. 1,95 m Größe viel Platz auf den äußeren Sitzen. Die üppige Innenbreite und die große Kniefreiheit sorgen auch subjektiv für ein großzügiges Raumgefühl auf diesen Plätzen.

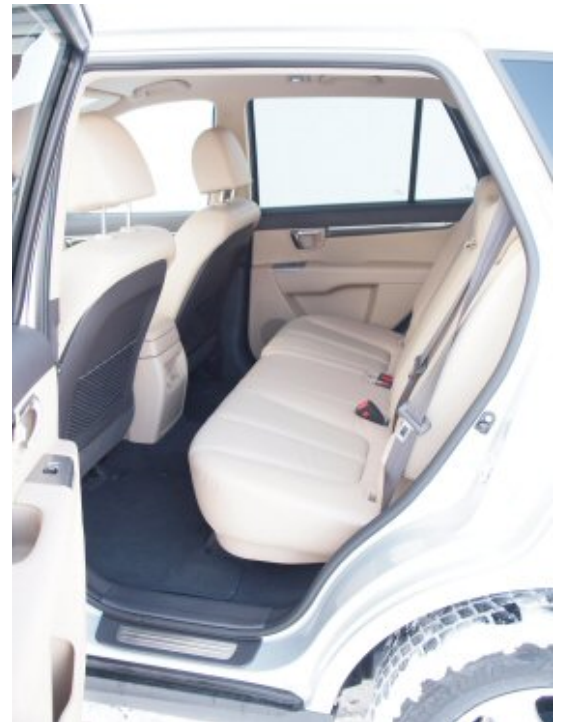
2,6 KOMFORT

2,6 Federung

Die Federung ist recht ausgewogen abgestimmt und tendiert in Richtung straff. Sie neigt etwas zum Poltern. Vertikalschwingungen und Seitenneigungen in Kurven halten sich in Grenzen. Beim Siebensitzer ist eine Niveauregulierung erhältlich.

⊕ Lange Wellen in der Fahrbahn werden souverän ausgeglichen. Zum Stuckern tendiert der Hyundai kaum.

⊖ Einzelhindernisse in der Fahrbahn bekommen die Insassen deutlich zu spüren.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,95 m bequem Platz.

2,5 Sitze

Die Kontur der Vorder- und Rücksitze und die Höhen der vorderen Rückenlehnen sind durchschnittlich, Fuß- und Beinabstützung des Fahrers Mittelmaß.

⊕ Der Fahrersitz bietet die vielfältigsten Einstellmöglichkeiten, die elektrisch bedient werden. Serienmäßig wird eine Lordosenstütze verbaut. Auch auf längeren Strecken hat man eine komfortable und angenehme Sitzposition. Die straffe Polsterung ist bequem. Die hinteren Rückenlehnen sind hoch ausgeführt und in der Neigung einstellbar.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht höheneinstellbar. Der Seitenhalt auf den rutschigen Ledersitzen ist gering.

2,2 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo niedrig, im subjektiven Empfinden unaufdringlich. Bei 130 km/h wurde ein Schallpegel von 68,5 dB(A) gemessen. Weder Motor- noch Fahr- oder Windgeräusche fallen unangenehm auf.

2,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Klimatisierung des großen Hyundai ist durchschnittlich. Für die maximale Heizleistung auf den vorderen Plätzen und das Heizansprechen hinten bekommt er nur eine mittlere Bewertung. Das auf den Plätzen im Fond eine Wohlfühltemperatur von 22° C erreicht wird vergehen 16 Minuten.

- + Die serienmäßige Klimaautomatik sorgt im Sommer für rasche Abkühlung. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Pollenfilter und Luftgütesensor sorgen für reine Luft im Innenraum. Auf den vorderen Plätzen ist die Wohlfühltemperatur bereits nach 13 Minuten erreicht.
- Die Luftverteilung kann nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, in vorgegebenen Stufen eingestellt werden. Die maximale Heizwirkung hinten ist schlecht.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

- + Der 2,2 l Diesel sorgt für recht passable Fahrleistungen. Beim Überholen und bei der Elastizität im 4. und im 5. Gang liefert er gute Ergebnisse. Im 6. Gang beschleunigt er aufgrund seiner langen Übersetzung nur noch durchschnittlich.

2,7 Laufkultur

Das Vibrationsverhalten des Motors ist für einen Diesel unauffällig. Brummen und Dröhnen ist nicht zu vernehmen.

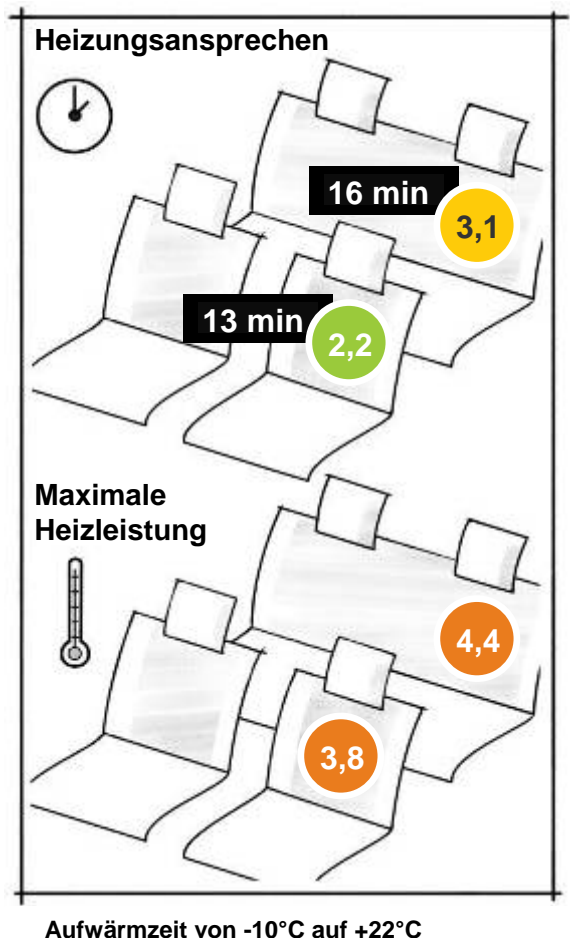
2,3 Schaltung

Das sechsstufige Schaltgetriebe könnte etwas präziser ausgeführt sein, die Schaltwege dürften kürzer sein.

- + Die Schaltung ist sehr leichtgängig und erlaubt somit hohe Schaltgeschwindigkeiten. Der Rückwärtsgang lässt sich immer geräuschlos einlegen. Eine Schaltempfehlung weist im Cockpit auf die richtige Fahrstufe hin und hilft somit beim Kraftstoff sparen.

2,3 Getriebeabstufung

- + Das lang übersetzte Getriebe senkt die Drehzahlen und spart Kraftstoff. Gewöhnungsbedürftig ist, dass man im Stadtverkehr maximal den 4. Gang einlegen kann. Im 5. fallen die Drehzahlen bereits zu weit ab.



2,5

FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Allradfahrzeugs ist gut. Auf einen plötzlichen Spurwechsel reagiert der Hyundai mit gutmütigem Nachpendeln. Spurrillen und Verwerfungen bringen ihn nicht aus der Spur. Beim ADAC Ausweichtest wurde die gute Note 2,1 vergeben. Das flexible Allradsystem verleiht dem Santa Fe Frontantriebscharakter. Bei zu forscher Gangart oder glattem Untergrund neigen die Vorderräder zum Durchdrehen, die Front drängt zur Kurvenaußenseite. Verzögert setzt der Heckantrieb ein und stabilisiert das Fahrzeug.

2,5

Kurvenverhalten

⊕ Bei hohen Kurvengeschwindigkeiten tritt leichtes und gut kontrollierbares Untersteuern auf. Wird das Gaspedal zurückgenommen, so drängt das Heck nach außen. Das serienmäßige ESP stabilisiert das Fahrzeug aber zuverlässig.

2,5

Lenkung*

Die Lenkung vermittelt dem Fahrer ausreichenden Kontakt zur Fahrbahn. Beim Anlenken reagiert sie etwas träge, die Präzision ist durchschnittlich.

⊕ Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering, der Wendekreis dabei, für ein Fahrzeug seiner Klasse, recht klein. Am Lenkrad muss nicht viel gekurbelt werden, die Lenkung ist ziemlich direkt übersetzt.

⊖ Geraten die Vorderräder an ihre Haftungsgrenze, so bekommt man deutliche Antriebseinflüsse in die Lenkung übermittelt.

3,0

Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 39 m notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen).

⊕ Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,9

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent (BAS) ausgestattet. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten. Das Reifendruck-Kontrollsystem ist ebenfalls serienmäßig an Bord.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,4

Passive Sicherheit - Insassen

Der EuroNCAP Crashtest wurde mit einem Fahrzeug vor Facelift durchgeführt. Da aber keine grundlegenden crashrelevanten Änderungen vorgenommen wurden, dürften die Ergebnisse vergleichbar sein.

⊕ An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls sehr hohe Zugkraft aufbringen. Die vorderen Kopfstützen, die für Personen bis 1,80 m ausgelegt sind, haben minimalen Abstand zum Kopf und beugen so Halswirbelverletzungen, als Folge eines Heckaufpralls, bestens vor.

⊖ Für Mitfahrer im Fond reichen die Kopfstützen nur für ca. 1,65 m große Leute.

3,0

Kindersicherheit

Das Schutzpotenzial für Kinder ist gut, nur die Brustbelastungen am kleineren Dummy, der einem 1,5-jähriges Kind nachgebildet ist, sind leicht erhöht. Der Fahrer wird über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Die Airbagwarnhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz sollten verbessert werden. 37 von max. 49 Punkten werden erreicht.

⊕ Der rechte Front-Airbag lässt sich (mit dem Zündschlüssel) deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Ein Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (TOP Tether) zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig an den äußeren Rücksitzplätzen vorhanden.

⊖ Die Schlösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam, Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen.

5,5

Fußgängerschutz

⊖ Sämtliche Bereiche der Fahrzeugfront und der Motorhaube sind zu aggressiv gestaltet und bewirken ein hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger und Radfahrer. Es wird kein einziger Punkt erzielt.

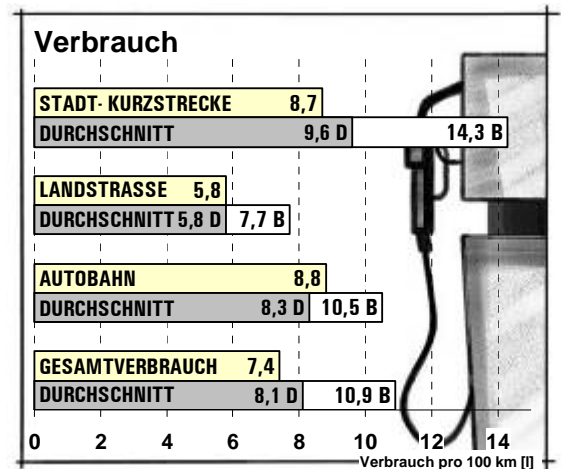
2,4 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Der Hyundai Santa Fe mit dem 2,2l-Dieselmotor hat einen durchschnittlich hohen Verbrauch von 7,4 Liter Diesel auf 100 km. Innerorts liegt er bei 8,7 l/100 km, außerorts bei guten 5,8 l/100 km und auf der Autobahn bei 8,8 l/100 km. Er hat im ADAC EcoTest einen CO2-Ausstoß von 196 g/km und erreicht damit 32 Punkte.

2,0 Schadstoffe

⊕ Das Abgasverhalten des Hyundai ist gut. Außer leicht erhöhtem Stickoxid- und Rußpartikelaußstoß im Autobahnbetrieb gibt es keine nennenswerten Auffälligkeiten. Im ADAC EcoTest erhält er 40 Punkte und kombiniert mit den CO2-Punkten 4 Sterne.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,1 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich auch den Aufwendungen für den Kraftstoff ermittelt. Obwohl sich der Santa Fe nicht gerade als Sprintsarkönig erweist, erhält er aufgrund der weniger teuren Preise für Dieselmotorkraftstoff noch eine gute Note bei den Betriebskosten.

2,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

2,9 Wertstabilität*

Dem Hyundai Santa Fe kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Dazu trägt auch der serienmäßige Rußpartikelfilter bei.

2,9 Kosten für Anschaffung*

Zwar kein Schnäppchen aber noch auf akzeptablem Niveau: Die Kosten für die Neuanschaffung des Santa Fe.

3,0

Fixkosten*

Die Fixkosten liegen im Mittelfeld. Für die Kfz-Steuer muss man im Jahr 321 € bezahlen. Die Kaskoklassen der Fahrzeugversicherung sind günstig, aber die Haftpflichtklasse übermäßig teuer.

3,0

Monatliche Gesamtkosten*

Günstige Betriebs- und Werkstattkosten können nicht verhindern, dass der Hyundai bei den monatlichen Gesamtkosten nur im Mittelfeld liegt. Er hat einen beachtlichen Wertverlust und die Fixkosten sind durchschnittlich.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.4	2.2 CRDi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2359	4/2199
Leistung [kW(PS)]	128(174)	145(197)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	226/3750	422/1800
0-100 km/h[s]	10,7	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,1 S	7,0 D
CO2 [g/km]	203	171
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/22/19	20/22/19
Steuer pro Jahr [Euro]	214	311
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	743	715
Preis [Euro]	29.530	32.640

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2199 ccm
Leistung	145 kW (197 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	422 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R18
Reifengröße (Testwagen)	235/60R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,7/ 5,8/ 8,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	176g/km/ 197g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4660/1890/1760 mm
Leergewicht/Zuladung	1915 kg/605 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	525 l/945 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	75 l
Reichweite	1010 km
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	128 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	105 Euro
Monatlicher Wertverlust	519 Euro
Monatliche Gesamtkosten	817 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/19
Grundpreis	39.990 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi Premium 4WD (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (Automatik-Paket)	2.000 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor (nur Lichtsensor)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze (Sitz-Paket 7-Sitzer)	1.840 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Pioneer Avic F 910BT)	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (beheizt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur im Zubehör)	nicht erhältlich
Dachreling	Serie
Schiebe-Hubdach	850 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	2,1
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	2,5
Ein-/Ausstieg	3,6	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	1,0	Bremse	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Sicherheit	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{2,6}	2,6
Innenraum	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Bedienung	2,3	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot vorne*	1,4	Fußgängerschutz	5,5
Raumangebot hinten*	1,9	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,8
Komfort	2,6	Schadstoffe	2,0
Federung	2,6		
Sitze	2,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,8
Innengeräusch	2,2	Betriebskosten*	2,1
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
Motor/Antrieb	2,4	Wertstabilität*	2,9
Fahrleistungen*	2,3	Kosten für Anschaffung*	2,9
Laufkultur	2,7	Fixkosten*	3,0
Schaltung	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	3,0
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest