



Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi Premium 4WD (DPF)

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

Die dritte Generation des Santa Fe wirkt hochwertiger, dynamischer und gleichzeitig geräumiger als die Vorgänger. Obwohl die Außenmaße nahezu identisch sind, überzeugt das SUV durch seine verbesserten Platzverhältnisse und den größeren Kofferraum. Bei der Variabilität müssen aber Abstriche gemacht werden. So ist der Santa Fe nun ausschließlich als Fünfsitzer erhältlich, den Vorgänger gab es noch als Siebensitzer. Nicht ideal ist die Rundumsicht. Aufgrund des dynamischen Designs fallen die hinteren Dachsäulen sehr voluminös aus. Die Folge: Man sieht nach schräg hinten kaum noch was. Kein Wunder, dass Hyundai für alle Varianten serienmäßig eine Rückfahrkamera spendiert. An den Fahreigenschaften gibt es dagegen nichts auszusetzen. Sie sind komfortabel und gleichzeitig sicher. Dank kräftigem Dieselmotor und Allradantrieb fühlt sich der Santa Fe auch in leichtem Gelände wohl. Beim Verbrauch kann der Koreaner dagegen nicht überzeugen. Ein Testverbrauch von 7,2 l/100 km ist nicht rühmendwert. Es fehlen moderne Spritspar-Techniken wie ein Start-Stopp-System. In der getesteten Premium-Ausstattung kostet das Fahrzeug inklusive Allradantrieb 42.380 Euro. Angesichts der sehr üppigen Ausstattung ein durchaus angemessener Preis. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Kia Sorento, Mazda CX-7, Mitsubishi Outlander.

+ sehr großzügiges Raumangebot, hohes Sicherheitsniveau, sehr gute Serienausstattung

- schlechte Rundumsicht, hoher Verbrauch, schwache Heizung



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,8 Familie

3,8 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,1 Langstrecke

1,7 Transport

2,4 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Mit der Neuauflage des Santa Fe konnte gegenüber dem Vorgänger ein deutlicher Qualitätssprung erzielt werden. Sowohl die verwendeten Materialien als auch die Passgenauigkeit der Bauteile geben kaum Anlass zur Kritik.

+ Die Verarbeitungsqualität der Karosserie ist insgesamt gut, auch wenn es noch die ein oder andere kleinere Nachlässigkeit gibt. So sind die Türrahmen mehrteilig ausgeführt und nicht besonders sauber verschweißt. An den Spaltmaßen bzw. der Lackierung gibt es dagegen nichts auszusetzen. Im Innenraum findet man weitgehend hochwertige Materialien, mit sauber eingepassten Bauteilen und Aluminium-Applikationen, welche den Qualitätseindruck steigern. Die Türschweller sind sauber abgedichtet und verschmutzen somit nicht so schnell, zudem gibt es Schwellerschutzleisten. Der komplette untere Bereich der Karosserie ist durch die Kunststoffbeplankung gegen leichte Kratzer geschützt (inkl. Radläufe). Leider gibt es keine Schutzleisten an den Türen, welche bei unvorsichtig geöffneten Türen den Lack vor Beschädigungen schützen würden.

- Der Unterboden ist im vorderen Bereich zwar glattflächig und im Bereich des Motorraums verschlossen, doch ist der hintere Bereich sehr stark zerklüftet. Zudem findet man am Unterboden teilweise ungeschützte elektrische Kabelstränge, welche Spritzwasser und Schmutz ausgesetzt sind. Den Tankdeckel kann man nur über einen zwar akzeptabel positionierten, aber schlecht erkennbaren Schalter in der Türverkleidung entriegeln. Da die Taste elektrisch funktioniert, wäre eine Integration des Tankdeckels in die Zentralverriegelung problemlos und ohne Mehraufwand realisierbar gewesen. Der Tankeinfüllstutzen besitzt keinen Fehlbetankungsschutz.

Der Santa Fe bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz in der Mitte. Dank hoher Reichweite und sehr guten Transporteigenschaften kann das Fahrzeug mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten.

+ Dank des 64 l Tanks lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu knapp 900 km realisieren. Die maximale Zuladung beträgt sehr hohe 620 kg. Die zulässige Dachlast liegt bei 100 kg, zudem gibt es eine stabile Dachreling. Unter dem Fahrzeugboden findet man ein vollwertiges Reserverad, welches der Größe der Fahrbereifung entspricht und somit auch nach einer Reifenpanne für uneingeschränkte Mobilität sorgt. Selbstverständlich findet man neben einem Wagenheber auch Bordwerkzeug im Fahrzeug.

Auch wenn die Rundumsicht des Hyundai Santa Fe nicht überzeugen kann, punktet das große SUV durch die erhöhte Sitzposition und wirkungsvolle Assistenzsysteme, welche Rangieren und Einparken erleichtern. Zudem findet man ein gutes Lichtsystem an Bord.

+ Die Übersichtlichkeit der Karosserie geht in Ordnung. Das Heck kann aufgrund der steil stehenden Heckklappe gut bis zufriedenstellend abgeschätzt werden.

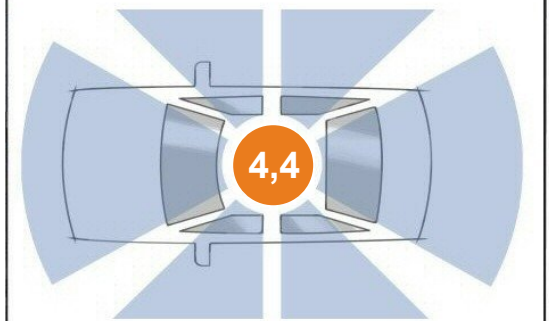


Die Übersichtlichkeit nach hinten kann nicht überzeugen. Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind nur mittels der Rückfahrkamera gut zu erkennen.

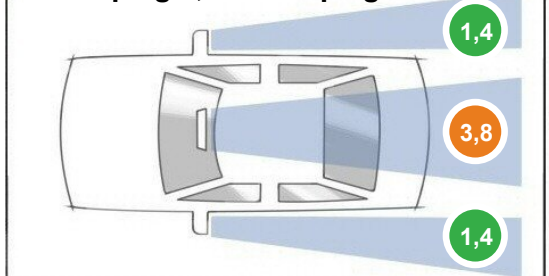
Die Front ist zufriedenstellend einsehbar. Aufgrund der hohen Sitzposition hat man einen sehr guten Überblick auf den Verkehr. Die großen Außenspiegel sorgen für einen guten Blick nach hinten, der linke Außenspiegel besitzt zudem einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Die Scheibenwischer funktionieren gut und sorgen auch bei hohen Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis. Die in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Xenonscheinwerfer inklusive Abbiegelicht leuchten die Fahrbahn gut aus. Das optionale Technik-Paket, welches u.a. Kurvenlicht beinhaltet, verbessert die Fahrbahnausleuchtung speziell bei Kurvenfahrt nochmals deutlich. Der Innenspiegel ist zwar nicht besonders groß, blendet in dieser Ausstattungsvariante bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgenden Verkehrs aber automatisch ab. Der Santa Fe ist in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig mit einer Rückfahrkamera ausgestattet - kein Wunder, sieht man auch nach hinten aufgrund der hohen Karosserie kaum Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug. Mit der Premium-Ausstattung gibt es zusätzlich Parksensoren hinten. Wählt man das optionale Technik-Paket findet man auch vorne Parksensoren, welche beim Rangieren akustisch und optisch unterstützen. Zudem gibt es dann einen automatischen Einparkassistenten, welcher während der Vorbeifahrt seitliche Parklücken vermisst und auf Knopfdruck automatisch in die Lücke lenkt. Das System funktioniert in der Praxis relativ zuverlässig.

⊖ Die Rundumsicht zählt nicht zu den Stärken des großen SUV. Die Sicht nach schräg hinten wird durch die voluminösen C-Säulen extrem eingeschränkt. Es gibt zwar ein zusätzliches kleines Dreiecksfenster hinten, doch ist dieses so hoch positioniert, dass es in der Praxis kaum die Sicht verbessert. Aufgrund der hohen Karosserie lassen sich niedrige Objekte direkt vor oder hinter dem Fahrzeug schlecht bis gar nicht einsehen.

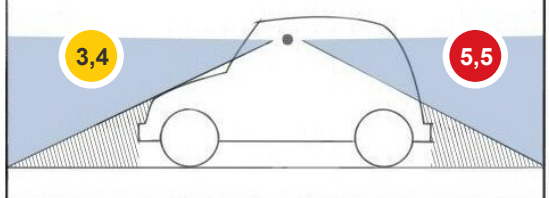
Rundumsicht



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.

2,5

Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man gut bis zufriedenstellend ein und aus. Vor allem der sehr hohe Schweller stört aber, da man die Füße weit anziehen muss, um ins Fahrzeug zu gelangen. Sehr komfortabel sind der geringe Abstand zwischen Schweller und Sitz sowie die erhöhte Sitzposition. Auch im Fond kann man dank großer Türausschnitte und erhöhter Sitzposition gut ein- und aussteigen. Wie vorne stört aber auch hier der hohe Schweller.

⊕ Dank des in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen schlüssellosen Zugangssystems kann man den Schlüssel zum Öffnen und Schließen des Fahrzeugs in der Tasche lassen. Gegenüber den schlüssellosen Systemen in anderen Fahrzeugen ist das System im Hyundai aber billig ausgeführt. Es gibt nur Tasten an den vorderen Türgriffen, welche sowohl zum Öffnen als auch Verschießen des Fahrzeugs betätigt werden müssen. Andere Systeme haben Sensorentasten, d.h. sobald man den Türgriff umgreift wird das Fahrzeug geöffnet, bzw. verschlossen, wenn man sich vom Fahrzeug entfernt. Verlässt man das Fahrzeug, bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Nähert man sich nachts dem Fahrzeug mit dem Schlüssel in der Tasche, werden automatisch die vorderen Türgriffe beleuchtet.

Die Türaufhalter besitzen drei Rasterungen und sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Insassen, außer für den Fahrer.

1,5 Kofferraum-Volumen*

Das SUV kann mit seinem sehr großen Kofferraum punkten.

⊕ Im Gepäckabteil finden bis zu 475 l Gepäck platz (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Klappt man die Rücksitzlehnen um, lässt sich der Kofferraum auf stolze 905 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich gut bis zum Dach beladen.



Das Kofferraumvolumen ist durchschnittlich. Allerdings ist es gegenüber dem Vorgänger um 50 l geringer ausgefallen.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit des Kofferraums ist gut bis zufriedenstellend. Auch wenn das Format praktisch ist, stören Details wie die sehr hohe Ladekante.

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und dank eines sehr gut greifbaren Griffs auch problemlos wieder schließen. Sie schwingt weit auf, wodurch Personen bis knapp 1,90 m unter der Klappe stehen können, ohne Gefahr zu laufen, sich den Kopf an der Klappe anzustoßen. Der mit der Ladekante weitgehend bündige Ladeboden erleichtert das Ein- und Ausladen. Das Format des Kofferraums ist praktisch. Er ist zufriedenstellend hoch, relativ breit und nicht zerklüftet. Ebenso erfreulich ist die sehr große Ladeöffnung, was das Einladen von sperrigem Gepäck erleichtert.

⊖ Sehr störend ist die sehr hohe Ladekante. Gepäck muss vom Boden aus ca. 79 cm angehoben werden, um die Ladekante zu überwinden.

1,9 Kofferraum-Variabilität

Der Kofferraum ist sehr variabel und lässt sich mit wenigen Handgriffen durch Umklappen der Rücksitzlehnen erweitern.

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch oder dreigeteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert weitgehend einfach und ohne großen Kraftaufwand. Durch einen kurzen Zug an einem Hebel im Kofferraum klappt je nach Wunsch der linke oder rechte Teil der Lehne automatisch nach vorn. Möchte man nur den mittleren Teil der Lehne umklappen, ist das etwas umständlicher, da der Griff nicht besonders gut erreichbar ist. Für kleines Gepäck gibt es genügend Ablagen unter dem Kofferraumboden. Es gibt aber keine zusätzlichen Fächer oder Netze an der Seite.

2,0

INNENRAUM

2,2

Bedienung

Der Hyundai Santa Fe bietet eine Reihe an Extras, welche für hohen Komfort und eine einfache Bedienung sorgen sollen. Die vielen Funktionen lassen sich aber erst nach einiger Eingewöhnungszeit einfach und intuitiv bedienen.

+ Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind sehr gut angeordnet. Sowohl der Schalthebel, als auch der beleuchtete Startknopf sind gut erreichbar und einfach zu bedienen. Die elektrischen Sitzeinsteller sind gut erreichbar angeordnet, so fällt es für den Fahrer nicht schwer, sich seine optimale Sitzposition einzustellen. Der Scheibenwischer vorne besitzt neben einem Regensensor (Empfindlichkeit einstellbar) zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Antippfunktion. Der Heckwischer kann mittels Intervallschaltung oder permanent aktiviert werden. Die meisten Schalter sind sinnvoll und gut erreichbar angeordnet und auch bei Dunkelheit gut zu finden. Einzig die vielen Lenkradtasten sind nicht perfekt und erfordern eine Eingewöhnung. Alle Fensterheber besitzen eine Auf-/ Abwärtsautomatik mit zuverlässig eingreifendem Einklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird). Das Radio- und Navigationssystem ist in optimaler Höhe angebracht, dank gut erreichbarer Tasten sowie des Touchscreens einfach zu bedienen und in der Menüführung logisch aufgebaut. Das in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig Soundsystem mit zehn Lautsprechern sorgt dabei für einen guten Klang. Die Instrumente mit gut ablesbarem Farbdisplay in der Mitte sind einwandfrei erkennbar und auch bei Nacht gut abzulesen. Die Innenraumbeleuchtung fällt zufriedenstellend aus. Vorne gibt es Leseleuchten, für die Fondpassagiere findet man hinten in der Mitte eine zentrale Leuchte, es fehlen aber Leseleuchten. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend. Das Handschuhfach ist zwar zufriedenstellend groß, doch aufgrund der übertrieben dicken Bordmappe mit mehreren hundert Seiten an Fahrzeug- und Navigationssystemanleitungen bleibt im Handschuhfach kaum noch Platz für andere Gegenstände. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Heckklappe wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt (nicht bei offener Motorhaube).

- Die Bedienelemente für die Heizungs- und Klimaregelung sind zwar akzeptabel erreichbar angeordnet, doch die Bedienung fällt schwer. Größtes Manko: Die Einstellungen werden nicht permanent angezeigt, sondern werden nur kurz im großen Navigationsbildschirm eingeblendet, wenn man an der Einstellung etwas ändert. Um die Einstellungen permanent anzeigen zu lassen, muss über eine separate Taste den Klimabildschirm aufrufen. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da dann die Türgriffe zu weit weg sind.



**Die Funktionalität und
Verarbeitungsqualität ist gut.**

1,8

Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorne fällt sehr großzügig aus.

+ Personen bis zu einer Körpergröße von 1,93 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für weitaus größere Personen ausreichen. Dank der großzügigen Innenbreite und der hohen Dachlinie findet man im Santa Fe ein angenehmes subjektives Raumgefühl vor.

1,7 Raumangebot hinten*

Auch auf den Rücksitzen bietet der Santa Fe seinen Insassen ein tadelloses Raumangebot.

+ Personen bis ca. 1,95 m finden im Fond genügend Kopffreiheit vor. Die Beinfreiheit würde für noch größere Personen ausreichen. Die auch hinten großzügige Innenbreite sorgt dafür, dass zwei Personen auf der Rückbank ein komfortables Raumgefühl vorfinden. Für drei Personen wird es aber dann doch recht eng.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Hyundai Santa Fe ist zufriedenstellend. Die Rücksitze sind asymmetrisch geteilt längs verschiebbar. Zudem lässt sich die Lehnenneigung einstellen.

2,4 KOMFORT

2,3 Federung

Das Fahrwerk des Santa Fe zeigt sich ausgewogen und bietet auch auf langen Strecken ausreichend Komfort.

+ Durch die tendenziell weiche Auslegung des Fahrwerks werden feine Fahrbahnunebenheiten gut abgefedert und dringen kaum bis zu den Insassen durch. Auch größere Unebenheiten wie Kanaldeckel oder Schlaglöcher dringen nicht zu stark durch, sind aber akustisch etwas lauter wahrnehmbar. Dies zeigt sich auch beim Überfahren von Querfugen. Nachteile der weichen Auslegung zeigen sich beim Überfahren von langen Bodenwellen. Speziell voll beladen schwingt das Fahrzeug dann etwas stärker nach. Der Fahrkomfort ist auch bei hohen Geschwindigkeiten gut, wobei sich dann bei entsprechenden Fahrbahnbelägen eine leichte Stuckerneigung einstellen kann. Sowohl die Seitenneigung, als auch Vertikalschwingungen sind nicht zu ausgeprägt vorhanden. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster werden die Insassen nicht zu stark durchgeschüttelt.

2,2 Sitze

Der Sitzkomfort auf den in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig elektrisch einstellbaren Ledersitzen ist insgesamt gut.

+ Der Fahrersitz ist elektrisch höhen- und neigungseinstellbar. Dadurch findet man auf dem Fahrerplatz schnell eine komfortable Sitzposition. Die hohen Lehnen der Vordersitze sind gut konturiert und bieten dem Rücken festen Halt. Der Fahrerplatz verfügt zudem über eine elektrisch in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Der Seitenhalt ist in schnell durchfahrenen Kurven gut. Auch die Sitzfläche ist ordentlich konturiert, sie ist allerdings etwas lang, wodurch die Sitzfläche kleinen Personen leicht in die Kniekehle drücken kann. Die Lederbezüge sind zwar nicht belüftet, immerhin sind sie aber perforiert, wodurch man im Sommer nicht ganz so stark zu Schwitzen neigt. Die Sitzlehne und -fläche der Rücksitzbank sind nur wenig konturiert, wodurch man in Verbindung mit den rutschigen Lederbezügen nur wenig Halt findet. Dank der einstellbaren Lehnenneigung findet man aber auch hinten schnell eine komfortable Sitzposition.

- Der Beifahrersitz muss auch mit der elektrischen Sitzverstellung ohne Höheneinstellung auskommen. Dadurch findet man auf dem Beifahrersitz keine besonders entspannte Sitzposition. Es gibt auch keine einstellbare Lordosenstütze.

1,9 Innengeräusch

Dank des niedrigen Geräuschniveaus im Innenraum lassen sich auch lange Etappen stressfrei bewältigen.

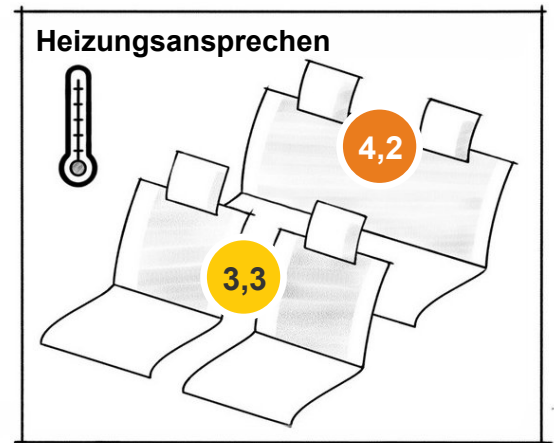
⊕ Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei niedrigen 67,2 dB(A). Der Motor hält sich akustisch auch unter Last oder bei hohen Drehzahlen dezent zurück. Etwas störend sind die leichten Poltergeräusche die beim Überfahren von groben Unebenheiten zu den Insassen durchdringen. Windgeräusche sind nicht zu ausgeprägt vorhanden, nehmen aber bei höheren Autobahngeschwindigkeiten deutlich zu.

2,9 Klimatisierung

Der Santa Fe ist in der Premium-Ausstattung serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Heizleistung bei kalten Außentemperaturen kann nicht komplett überzeugen.

⊕ Mit der effektiv regelnden Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer getrennt die Wunschtemperatur einstellen. Die automatische Innenbeschlagsregelung mittels Feuchtesensor verhindert das Beschlagen der Scheiben.

⊖ Im ADAC Heizungstest schneidet der Hyundai Santa Fe mit Dieselmotor nicht besonders gut ab. Für die vorderen Insassen reicht die Heizleistung noch aus, um den Innenraum in akzeptabler Zeit zu erwärmen. Hinten dauert es aber deutlich länger, bis Wohlfühltemperatur erreicht wird.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 197 PS starken Dieselmotor liegen im guten Bereich.

⊕ Überholvorgänge können in kurzer Zeit bewältigt werden. Für den Sprint von 60 km/h auf 100 km/h benötigt der Santa Fe 2.2 CRDi rund 5,7 s. Dank des hohen maximalen Drehmoments von 421 Nm, welches schon bei niedrigen Drehzahlen anliegt, fallen auch die Elastizitätswerte gut aus. Nur im sechsten Gang lässt die Durchzugskraft etwas deutlicher nach. Das große SUV ist bei 190 km/h elektronisch abgeregelt. Für ein Fahrzeug in dieser Größe ist das völlig ausreichend.

2,2 Laufkultur

⊕ Der hubraumstarke Vierzylinder-Turbo-Diesel mit Common-Rail-Direkteinspritzung bietet eine gute Laufkultur. Motorvibrationen sind gut gedämmt und im Innenraum kaum wahrnehmbar. Bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor auch unter Last kaum zum Dröhnen. Insgesamt ein gelungenes Aggregat mit einer guten Laufkultur.

2,0 Schaltung

- + Die Gänge des Sechs-Gang-Schaltgetriebes lassen sich einfach und mit wenig Kraftaufwand schalten. Auch bei schnellen Schaltvorgängen neigt die Schaltung nicht zum Haken. Die Schaltwege sind zufriedenstellend kurz. Das Einlegen des Rückwärtsgangs funktioniert einfach und mit wenig Kraftaufwand. Ein Sperrring verhindert, dass der Rückwärtsgang versehentlich während der Fahrt eingelegt werden kann. Die Kupplung lässt sich zufriedenstellend dosieren, spricht aber etwas giftig an. Bei unvorsichtigem Einkuppeln sind deutliche Schaltschläge im Antriebsstrang vorhanden. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, möglichst im optimalen Gang zu fahren, um Kraftstoff zu sparen. Die Autohold-Funktion lässt die Bremsen beim Anhalten oder Anfahren am Berg betätigt und verhindert so ein ungewolltes Zurückrollen am Berg.
- Für den Santa Fe gibt es kein Start-Stopp-System.

2,3 Getriebeabstufung

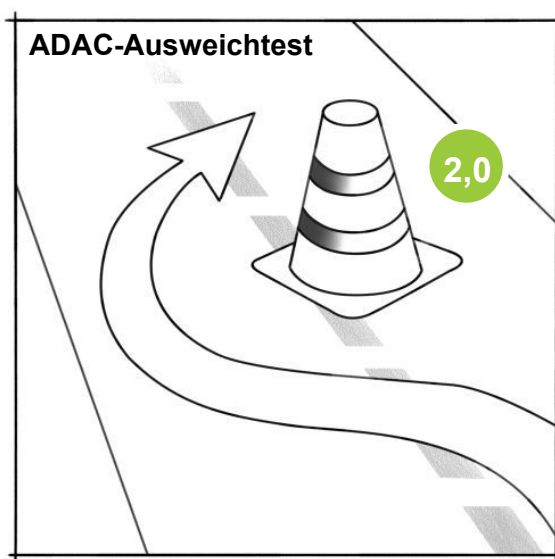
- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Charakteristik des Dieselmotors. Bei 130 km/h dreht das Fahrzeug mit knapp 2.500 1/min. Eine etwas längere Gesamtübersetzung hätte dem drehmomentstarken Dieselmotor sicherlich nicht geschadet.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Die Fahreigenschaften des großen SUV sind zwar nicht besonders sportlich aber sicher.

- + Bei einem plötzlichen Lenkimpuls (z.B. bei einem Spurwechsel) giert das Fahrzeug leicht um die Hochachse und pendelt dann auch etwas nach, bleibt aber stets sicher beherrschbar. Beim Überfahren von einseitigen Fahrbahnverwerfungen sind zwar leichte Lenkkorrekturen notwendig, doch ist der Santa Fe auch hier sicher zu fahren. Der Geradeauslauf ist gut. Beim ADAC Ausweichtest überschiebt das Fahrzeug beim Gegenlenken deutlich, wird dann durch starke ESP-Eingriffe stabilisiert und lässt sich so problemlos in die Ausfahrgasse lenken. Der Grenzbereich liegt beim Durchfahren von Kurven zwar nicht zu hoch, doch kündigt sich dieser früh durch gut beherrschbares Untersteuern an. Lastwechselreaktionen sind nicht zu ausgeprägt vorhanden. Dank des Allradantriebs kann der Santa Fe 4WD auch auf rutschiger Fahrbahn mit guter Traktion punkten.



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.

2,2 Lenkung*

- + Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und zeigt eine gute Mittenzentrierung. Das Lenkgefühl bei Kurvenfahrt ist zufriedenstellend. Die Lenkkraftunterstützung lässt sich mittels Taste am Lenkrad in drei Stufen (Komfort, Standard, Sport) einstellen (FLEX STEER). Im Komfort- und Standard-Modus lässt die Fahrbahnrückmeldung speziell bei hohen Geschwindigkeiten zu wünschen übrig.

In der Sporteinstellung ist das Lenkgefühl besser. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus, die Lenkübersetzung könnte aber etwas direkter sein. Der Wendekreis von 11,6 m fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse relativ gering aus.

2,6 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand des Fahrzeug beträgt 38,3 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Hankook Ventus Prime² der Größe 235/55 R19 H). Das ist ein durchschnittliches Ergebnis.

⊕ Sowohl das Ansprechen als auch die Dosierung der Bremse sind gut. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve gibt keinen Anlass zur Kritik.

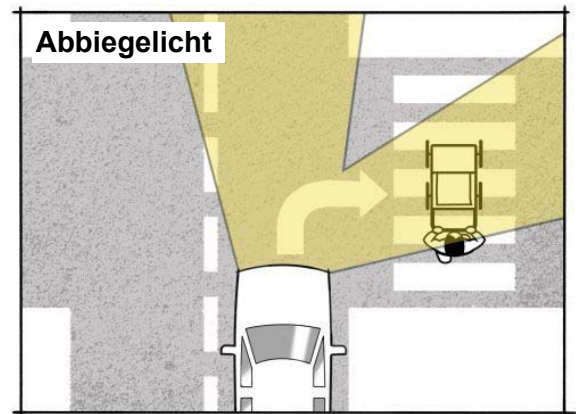
1,7 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

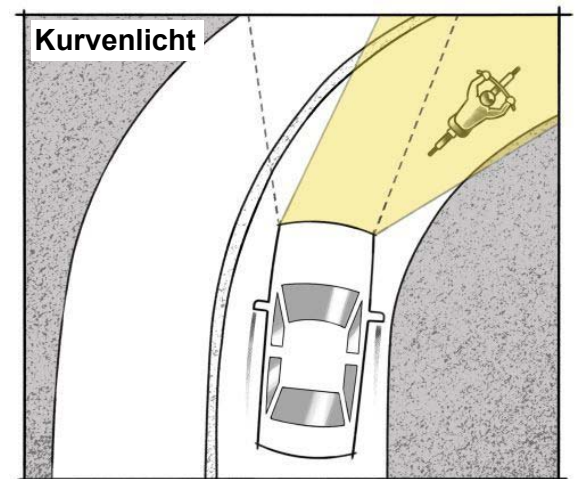
Der Hyundai Santa Fe bietet neben den obligatorischen aktiven Sicherheitssystemen wie ESP eine Reihe an weiteren Assistenzsystemen. Leider gibt es bei Hyundai immer noch keinen adaptiven Notbremsassistenten.

⊕ Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm sind auch ein einstellbarer Geschwindigkeitslimiter sowie ein Abbiegelicht serienmäßig an Bord. Zusätzliches Kurvenlicht ist gegen Aufpreis im Technik-Paket erhältlich. Dieses beinhaltet auch ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, welches den Fahrer über den Reifenluftdruck informiert und bei einem plötzlichen Druckverlust eine Warnung ausgibt. Ein Spurhalteassistent, welcher den Fahrer bei versehentlichem Verlassen der Fahrspur akustisch warnt, ist bei dieser Ausstattungsvariante Serie. Bei einer starken Bremsung blinken die Bremsleuchten in erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahr aufmerksam zu machen. Zusätzlich wird dann bei Stillstand die Warnblinkanlage aktiviert. Eine Startsicke rung verhindert das versehentliche Starten des Motors mit eingelegtem Gang. Rückleuchten in den Vordertüren warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen.

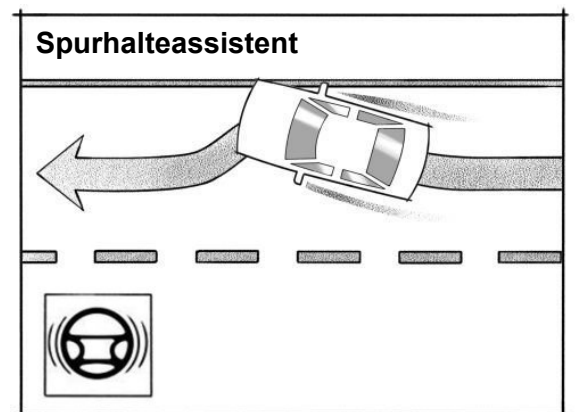
⊖ Beim Abschleppen kann eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden, da die Blinkfunktion bei aktivierter Warnblinkanlage außer Kraft gesetzt ist.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Der Hyundai Santa Fe überzeugt mit seiner sehr guten Crashesicherheit.

+ Für den Insassenschutz erhält der Santa Fe bei den ADAC Crashtests sehr gute 96% der möglichen Punkte. Neben Front- und Seitenairbags vorne findet man auch durchgehende Kopfairbags sowie einen Knieairbag für den Fahrer an Bord. Die auch für große Personen ausreichend hohen Kopfstützen der Vordersitze sind aktiv ausgelegt. Das heißt, sie bewegen sich im Falle eines Heckaufpralls automatisch näher zum Kopf und verringern so das Risiko eines Schleudertraumas.

- Die hinteren Kopfstützen befinden sich zwar nahe genug am Kopf, sind aber nicht weit genug ausziehbar, um auch bei großen Personen das bestmögliche Schutzpotential zu bieten. Anschnallerinnerer gibt es nur für den Fahrer und Beifahrer, nicht aber für die hinten sitzenden Personen. Das Warndreieck und der Verbandskasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind so im Notfall nicht schnell genug erreichbar.

1,5 Kindersicherheit

Kindersitze lassen sich im Santa Fe einfach und sicher befestigen.

+ Für die Kindersicherheit gibt es bei den ADAC Crashtests gute 89% der Punkte. Beide hinteren Außensitze sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Auch für den Mittelsitz findet man einen Ankerhaken. Dank der großen Türen und fest fixierter Gurtschlösser sind die Gurte gut zugänglich, wodurch man einfach Kindersitze stabil befestigen kann. Die Außensitze eignen sich einwandfrei zum fixieren von Kindersitze, da die Gurte lang genug und die Gurtanlenkpunkte ideal ausgeführt sind. Auch der Beifahrersitz eignet sich gut zum Befestigen von Kindersitzen. Die Beifahrerairbags sind mittels Schlüsselschalter abschaltbar. Laut Betriebsanleitung sind auf allen Sitzplätzen alle Kindersitzklassen erlaubt. Alle Fensterheber besitzen ein früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz.

- Der hintere Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtführung kaum zum Befestigen von Kindersitzen. Drei Kindersitze nebeneinander hätten auf der Rückbank ohnehin kaum genügend Platz.

2,3 Fußgängerschutz

+ Für den Fußgängerschutz gibt es beim ADAC Crashtest gute 71% der Punkte. Maßgeblichen Anteil an dem guten Ergebnis sollte die aktive Motorhaube haben, welche bei einem Crash mit einem Fußgänger automatisch ein Stück angehoben wird und dadurch den Abstand zu harten Motorbauteilen erhöht.

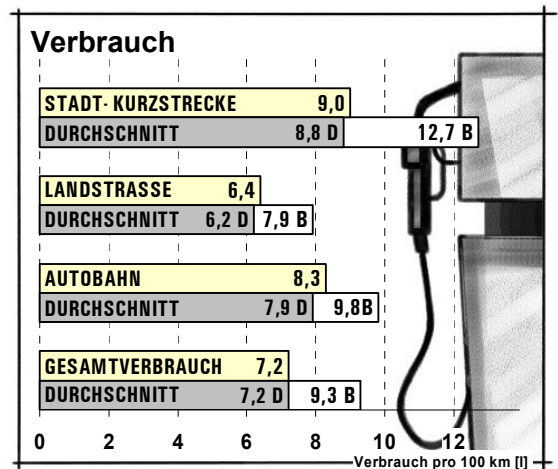
3,4 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch kann der Hyundai Santa Fe mit großem Dieselmotor kein berauschendes Ergebnis einfahren. Es fehlen innovative Spritspartechiken wie ein Start-Stopp-System. Durchschnittlich liegt der ermittelte Verbrauch bei 7,2 l/100 km. Für den CO₂-Ausstoß von 231 g/km gibt es deshalb nur magere 21 Punkte im EcoTest. Während der Verbrauch außerorts mit 6,4 l/100 km und auf der Autobahn mit 8,3 l/100 km noch akzeptabel ausfällt, fällt der Stadtverbrauch mit 9,0 l/100 km sehr hoch aus.

2,8 Schadstoffe

Auch bei den Schadstoffen kann der Santa Fe 2,2 CRDi keine Glanzpunkte setzen. Durch den hohen NO_x-Ausstoß im Autobahn-Zyklus verliert der Koreaner wichtige Punkte im Schadstoff-Kapitel. Es reicht nur für 32 Punkte. Zusammengefasst mit den CO₂-Punkten erreicht das Fahrzeug mit 53 Punkten geradeso drei Sterne im EcoTest.



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

2,8 AUTOKOSTEN

2,6 Betriebskosten*

Der Verbrauch fällt zwar nicht besonders niedrig aus, doch aufgrund des gegenüber Benzin günstigeren Dieselmotors kann das Fahrzeug eine gute bis zufriedenstellende Note für die Betriebskosten einfahren.

3,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

- + Hyundai spendiert dem Santa Fe eine 5-jährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

3,3 Wertstabilität*

Die ganz neu auf dem Markt erhältliche Modellgeneration des Santa Fe verspricht einen durchschnittlichen Restwertverlauf. Positiv auf den Restwertverlauf sollte sich der Dieselmotor in Verbindung mit dem Allradantrieb auswirken. Zudem kann Hyundai in den letzten Jahren mit einem stetig besser werdenden Markenimage punkten. Was dem Santa Fe noch fehlt, sind besondere Spritspartechiken oder innovative Fahrzeugsysteme, welche das Fahrzeug von der Masse abheben und so für eine Verbesserung des Restwertverlaufs sorgen würden.

2,5 Kosten für Anschaffung*

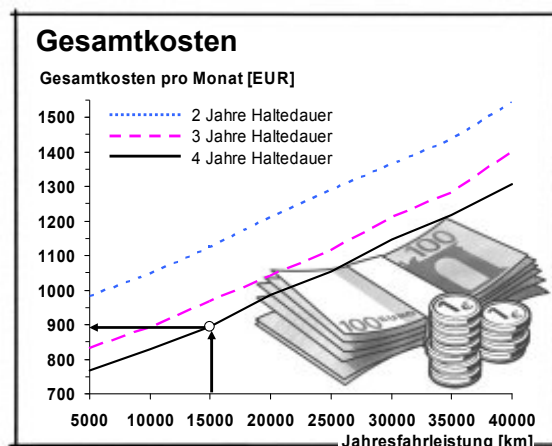
⊕ Die getestete Variante kostet mindestens 42.380 Euro. Das hört sich im ersten Moment zwar nicht besonders billig an, schaut man sich aber die äußerst üppige Serienausstattung an, geht der Preis in Ordnung. Neben Navigationssystem, Lederausstattung und Xenonscheinwerfer findet man beispielweise auch einen Spurhalteassistenten an Bord.

3,7 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen gerade noch im akzeptablen Bereich. Jährlich werden 307 Euro an KFZ-Steuern fällig. Die Aufwendungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung liegen im Klassendurchschnitt. Sehr teuer zeigt sich das Fahrzeug allerdings in der Haftpflichtversicherung.

2,4 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten, kann der Hyundai Santa Fe ein noch gutes Ergebnis einfahren. Vor allem der nicht zu hohe Anschaffungspreis und die akzeptablen Betriebskosten wirken sich hier positiv aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 894 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.4 GDI 2WD	2.0 CRDi 2WD	2.2 CRDi 2WD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2359	4/1995	4/2199
Leistung [kW(PS)]	141 (192)	110 (150)	145 (197)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	242/4250	383/1800	421/1800
0-100 km/h[s]	10,0	11,0	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	187	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	8,7 S	6,1 D	5,9 D
CO2 [g/km]	202	159	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/23/22	22/23/22	22/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	232	288	299
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	809	773	849
Preis [Euro]	29.990	32.920	37.200

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	421 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R18
Reifengröße (Testwagen)	235/55R19H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,0/ 6,4/ 8,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	159 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	231 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4690/1880/1685 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2140 mm
Leergewicht/Zuladung	1890 kg/620 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 l/905 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	885 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	136 Euro
Monatliche Werkstattkosten	88 Euro
Monatliche Fixkosten	147 Euro
Monatlicher Wertverlust	523 Euro
Monatliche Gesamtkosten	894 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/23/22
Grundpreis	42.380 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.800 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Technik-Paket)	1.640 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (Technik-Paket)	1.640 Euro ^o
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (+ Sitzheizung v/h)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 379
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.200 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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