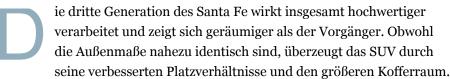


Autotest



Hyundai Santa Fe 2.0 CRDi Style 2WD (DPF)

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (110 kW/150 PS)



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. Die Rundumsicht ist nicht ideal. 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. Der Santa Fe fährt sich komfortabel und gleichzeitig sicher. Der Basisdiesel ist zwar nur mit Frontantrieb erhältlich, was die Geländetauglichkeit stark einschränkt, doch kann der 150-PS-Selbstzünder mit einem akzeptablen Verbrauch und moderner Euro6-Abgastechnik punkten. Leider kann die Euro6-Technik außerhalb des Zulassungszyklus noch nicht überzeugen - die Stickoxidwerte im Abgas steigen dann stark an. In der getesteten Style-Ausstattung kostet das Fahrzeug moderate 36.970 Euro. Diese Ausstattung kann sich durchaus sehen lassen: Details wie Xenonscheinwerfer, Klimaautomatik und Ledersitze sind im Preis schon enthalten. **Karosserievarianten:** keine. Konkurrenten: u.a. Kia Sorento, Mazda CX-7, Mitsubishi Outlander.







ADAC-URTEIL 2,2 AUTOTEST 2,5 AUTOKOSTEN Zielgruppencheck 1,7 Familie 3,9 Stadtverkehr 2,8 Senioren 2,2 Langstrecke 1,3 Transport

Stand: September 2013 Text: D. Silvestro

Fahrspaß

Preis/Leistung

2,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

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.



Alltagstauglichkeit

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 rund 970 km realisieren. Die maximale Zuladung der getesteten Variante beträgt sehr hohe 730 kg. Die zulässige Dachlast liegt bei 100 kg, zudem gibt es eine stabile Dachreling.

Der Santa Fe ist lediglich mit einem Reifenpannenset ausgestattet, welches sich im Falle eines Reifenschadens schnell als unwirksam erweisen kann. In der getesteten Motorisierung ist für das Fahrzeug leider kein Reserverad erhältlich (gibt es nur für die 2,2 l Diesel mit Allrad in der Premium-Ausstattung). Somit gibt es auch keinen Wagenheber an Bord.



Sicht

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



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



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

Ausstattungsvarianten serienmäßig mit einer Rückfahrkamera ausgestattet - kein Wunder, sieht man auch nach hinten aufgrund der hohen Karosserie kaum Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug. Auch Parksensoren hinten sind Serie.

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. Das optionale Technik-Paket, welches u.a. Kurvenlicht beinhaltet, ist für den getesteten Motor nicht erhältlich (nur für 2,2 l Diesel mit Allrad in der Premium-Ausstattung). Auch die im Paket enthaltenen Parksensoren vorne sowie der automatische Einparkassistent sucht man somit vergebens.



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 gegen Aufpreis erhältlichen schlüssellosen Zugangssystems (Plus-Paket) 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 Verschließen 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*

⊕ Im Gepäckabteil finden bis zu 475 l Gepäck platz (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Ohne Gepäckraumabdeckung passen bis zum Dach 785 l in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehnen um, lässt sich der Kofferraum auf stolze 905 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Nutzt man den gesamten Kofferraum bis zum Dach aus, stehen stolze 1.690 l Stauraum zur Verfügung.



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.

Störend ist die sehr hohe Ladekante. Gepäck muss vom Boden aus knapp 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.



INNENRAUM



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.



Die Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind gut.

🕀 Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale und der Schalthebel sind sehr gut angeordnet. Zum Starten des Fahrzeugs kann bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystem (Plus-Pack) der Schlüssel in der Tasche bleiben. Es muss lediglich der gut erreichbare beleuchtete Startknopf betätigt werden. Die Sitze lassen sich insgesamt recht einfach einstellen, für die Lehneneinstellung gibt es aber nur eine grobe Rasterung, wodurch man die Lehne nur stufenweise in der Neigung einstellen kann. Elektrisch einstellbare Sitze gibt es für diese Variante nicht. 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 optionale 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 bei Wahl des Navigationssystems enthaltene Soundsystem mit zehn Lautsprechern sorgt dabei für einen guten Klang. Die Instrumente mit gut ablesbarem Farbdisplay (im Plus-Paket enthalten) 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.

1,6 Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorne fällt sehr großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 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.

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.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m beguem Platz.

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.



KOMFORT



Federung

Das Fahrwerk des Santa Fe zeigt sich ausgewogen und bietet auch auf langen Strecken ausreichend Komfort. Durch die tendenziell weiche Grundauslegung des Fahrwerks und die Reifen mit hohem Querschnitt werden feine Fahrbahnunebenheiten gut abgefedert und dringen kaum bis zu den Insassen durch. Grobe Unebenheiten wie Kanaldeckel oder Schlaglöcher werden vom Fahrwerk gut bis zufriedenstellend geschluckt, sind aber vor allem aus dem Bereich der Hinterachse akustisch etwas lauter wahrnehmbar. Dies Verhalten 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.



Sitze

Der Fahrersitz lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe einstellen, es fehlt aber eine Sitzneigungseinstellung (nur bei elektrischer Sitzeinstellung, nicht erhältlich bei dieser Variante). 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 ohne Höheneinstellung auskommen. Dadurch findet man auf dem Beifahrersitz keine besonders entspannte Sitzposition. Es gibt hier auch keine einstellbare Lordosenstütze.



Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei niedrigen 67,1 dB(A). Der Motor wird auch unter Last oder bei hohen Drehzahlen nicht unangenehm laut. Etwas störend sind die Poltergeräusche aus dem Bereich der Hinterachse, die beim Überfahren von groben Unebenheiten zu den Insassen durchdringen. Windgeräusche sind nicht zu ausgeprägt vorhanden, nehmen aber bei höheren Autobahngeschwindigkeiten deutlich zu.

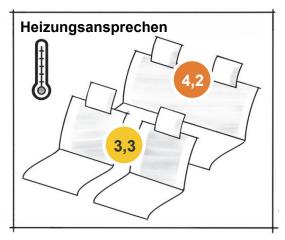
2,9 Klim

Klimatisierung

Der Santa Fe ist in der getesteten Ausstattung serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Heizleistung bei kalten Außentemperaturen kann aber 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 kleinem 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.

2,4

MOTOR/ANTRIEB

2,9

Fahrleistungen*

Der 150 PS starke Basisdiesel kann im 1,8 t schweren Santa Fe zwar keine besonderen Glanzpunkte setzen, doch für ruhiges Mitschwimmen im Verkehr reicht der 2,0 Diesel allemal. Bei hohen Geschwindigkeiten merkt man, dass der Motor zu Kämpfen hat, bis die Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h erreicht wird vergeht einige Zeit. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 190 km/h abgeregelt, der Begrenzer setzt aber nicht besonders harmonisch ein. Fährt man im Begrenzer, nervt starkes Motorruckeln. Überholmanöver lassen sich problemlos absolvieren. Für den Spurt von 60 auf 100 km/h benötigt der Koreaner 6,7 s. Der Diesel zeigt dank sein drehmomentstarken Motors (383 Nm) eine gute Elastizität. Dadurch ist schaltfaules Fahren möglich, ohne dass bei jeder kleinen Geschwindigkeitsänderung gleich einen Gang zurück geschaltet werden muss.

2,5

Laufkultur

Die Laufkultur des 2,0 l großen Vierzylinder-Turbo-Diesels mit Common-Rail-Direkteinspritzung bietet eine gute bis zufriedenstellende Laufkultur. Motorvibrationen sind nicht zu stark im Innenraum wahrnehmbar, da der Motor gut gekapselt ist. Bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor auch unter Last kaum zum Dröhnen.



Schaltung

Die Kupplung lässt sich nur zufriedenstellend dosieren, da sie etwas zu giftig anspricht. Bei unvorsichtigem Einkuppeln sind deutliche Schaltschläge im Antriebsstrang vorhanden.

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. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, möglichst im optimalen Gang zu fahren, um Kraftstoff zu sparen. Bei Wahl des Plus-Pakets findet man eine elektrische Handbremse an Bord, die auch eine Autohold-Funktion beinhaltet. Diese lässt die Bremsen beim Anhalten oder Anfahren am Berg betätigt und verhindert so ein ungewolltes Zurückrollen.

Für den Santa Fe gibt es kein Start-Stopp-System.

Getriebeabstufung

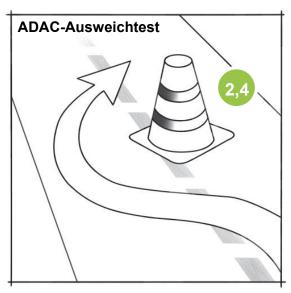
Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Charakteristik des Dieselmotors. Bei 130 km/h dreht das Fahrzeug mit knapp 2.500 1/min, was angesichts der Leistung vollkommen in Ordnung geht.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

^{2,7} Fahrstabilität

Die Fahreigenschaften des großen SUV sind zwar nicht besonders sportlich aber sicher. Die Traktion des Fronttrieblers geht auch auf rutschiger Fahrbahn in Ordnung. Die Traktionskontrolle greift bei Grip-Verlust früh und effizient ein.

Bei einem plötzlichen Lenkimpuls (z.B. bei einem Spurwechsel) giert das Fahrzeug um die Hochachse und pendelt dann auch etwas nach, bleibt aber stets sicher beherrschbar. Beim Überfahren von einseitigen Fahrbahnverwerfungen sind oft leichte Lenkkorrekturen notwendig, doch ist der Santa Fe auch hier insgesamt sicher zu fahren. Der Geradeauslauf ist gut. Beim ADAC Ausweichtest neigt der Santa Fe schon beim ersten Anlenken zum Überschieben. Die Untersteuertendenz nimmt beim Zurücklenken nochmals zu, was mit starken ESP-Eingriffen quittiert wird. Dadurch wird viel Geschwindigkeit herausgenommen und das SUV lässt sich problemlos in die Ausfahrgasse lenken. Gegenüber der Allradvariante neigt die 2WD-Variante deutlich zum Untersteuern, bleibt aber ebenfalls immer sicher beherrschbar. Der Grenzbereich liegt beim Durchfahren von Kurven zwar nicht besonders hoch, doch kündigt



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.

© ADAC e.V. | Seite 8

sich dieser früh durch gut beherrschbares Untersteuern an. Lastwechselreaktionen sind nicht zu ausgeprägt vorhanden.

2,3 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und zeigt eine gute Mittenzentrierung. Das Lenkgefühl bei schneller 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 direkter sein. Der Wendekreis von knapp 11,7 m fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse relativ gering aus.

1,8 Bremse

Aus 100 km/h bis zum Stillstand wurde ein durchschnittlicher Bremsweg von 35,8 m ermittelt (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Hankook Ventus Prime² der Größe 235/60 R18 103H).

Das ist für ein SUV ein sehr guter Wert. Sowohl das Ansprechen als auch die Dosierung der Bremse sind gut. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve gibt keinen Anlass zur Kritik.

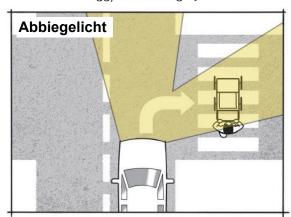
1,8 SICHERHEIT

Aktive Sicherheit -Assistenzsysteme

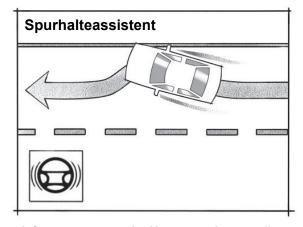
Der Hyundai Santa Fe bietet neben den obligatorischen aktiven Sicherheitssystemen wie ESP eine Reihe an weiteren Assistenzsystemen. Leider gibt es bei Hyundai immer noch keinen adaptiven Notbremsassistenten.

Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm sind auch ein einstellbarer Geschwindigkeitslimiter sowie Abbiegelicht serienmäßig an Bord. Ein Spurhalteassistent, welcher den Fahrer bei versehentlichem Verlassen der Fahrspur akustisch warnt, ist gegen Aufpreis erhältlich (Plus-Paket). 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 Startsicherung verhindert das versehentliche Starten des Motors mit eingelegtem Gang. Rückleuchten in den Vordertüren warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen.

Das Technik-Paket, welches u.a. dynamisches Kurvenlicht und ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem beinhaltet, ist für diese Ausstattungsvariante nicht erhältlich. Ein vorschauendes Notbremssystem ist beim Santa Fe nicht lieferbar. 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.



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 Crashsicherheit.

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.



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 eigenen 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.



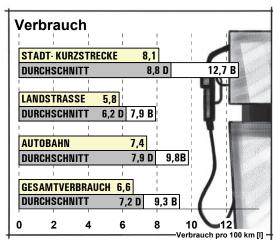
Fußgängerschutz

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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Der Basisdiesel mit 150 PS kann einen zufriedenstellenden Verbrauch aufweisen. Im ADAC EcoTest wurden im Schnitt 6,6 l/100 km ermittelt. Mit einer CO2-Bilanz von 212 g/km erreicht der Santa Fe 2,0 CRDi im CO2-Kapitel des EcoTest 27 Punkte. Während der Verbrauch außerorts mit 5,8 l/100 km gering ausfällt und auch der Autobahnverbrauch mit 7,4 l/100 km zufriedenstellt, fällt der Stadtverbrauch mit 8,1 l/100 km hoch aus. Hier merkt man das fehlende Start-Stopp-System.



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

1,8 Schadstoffe

Der Schadstoffausstoß fällt zwar insgesamt gering aus, doch kann der Santa Fe 2,0 CRDi trotzdem nicht auf ganzer Linie überzeugen. Das mit moderner Euro6-Abgastechnik ausgestattete SUV kann die strengen Grenzwerte zwar im Zulassungszyklus (NEFZ) einhalten, doch fährt man außerhalb des Zyklus, steigen vor allem die NOx-Werte extrem an.

Im Autobahnzyklus liegt der NOx-Ausstoß bei knapp 1,6 g/km. Damit wird der Euro6-Grenzwert um das zwanzigfache überschritten. Da alle anderen Schadstoffgruppen keine Auffälligkeiten aufzeigen, erhält der Santa Fe trotz der schlechten Abgaswerte auf der Autobahn noch 43 Punkte im Schadstoffkapitel des EcoTest. In der Summe verpasst das Fahrzeug mit 69 Punkten ganz knapp den vierten EcoTest-Stern.

2,5 AUTOKOSTEN

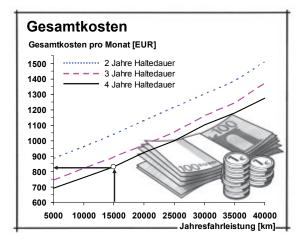
^{2,8} Betriebskosten*

Dank des nicht zu hohen Verbrauchs an Dieselkraftstoff liegen auch die Betriebskosten im zufriedenstellenden Bereich.

3,3 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 830 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,3 Wertstabilität*

Der Santa Fe verspricht einen durchschnittlichen Restwertverlauf. Positiv auf den Restwertverlauf sollte sich der Dieselmotor auswirken.

Zudem kann Hyundai in den letzten Jahren mit einem stetig besser werdenden Markenimage punkten. Was dem Santa Fe noch fehlt, sind besondere Spritspartechniken oder innovative Fahrzeugsysteme, welche das Fahrzeug von der Masse abheben und so für eine Verbesserung des Restwertverlaufs sorgen würden.

Kosten für Anschaffung*

🔒 Der Santa Fe mit Basisdiesel und Frontantrieb kostet in der getesteten Variante 36.970 Euro. Für ein SUV in dieser Fahrzeugklasse ist das ein durchaus angemessener Preis, vor allem wenn man sich die gute Serienausstattung anschaut, welche sogar Xenonscheinwerfer und Klimaautomatik beinhaltet.



Fixkosten*

Die Fixkosten liegen gerade noch im akzeptablen Bereich. Jährlich werden 300 Euro an KFZ-Steuern fällig. Die Aufwendungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung liegen im Klassendurchschnitt (TK:22; VK:23). Sehr teuer zeigt sich das Fahrzeug im Klassenvergleich allerdings in der Haftpflichtversicherung (KH:22).

Monatliche Gesamtkosten*

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

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.4 GDI 2WD	2.0 CRDi 2WD (DPF)	2.2 CRDi 2WD (DPF)
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]	806	764	841
Preis [Euro]	29.990	32.920	37.200

Aufbau

= Stufenheck

= Schrägheck = Coupe

= Kombi

= Cabriolet = Roadster

= Transporter = Großraumlimousine BU = Bus = Pick-Up

= Kleintransporter

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl. = Vollkasko = Teilkasko

Kraftstoff

= Normalbenzin = Superbenzin = SuperPlus

= Diesel = Flüssiggas = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE	
4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	383 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R18
Reifengröße (Testwagen)	235/60R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,31
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,6 I
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/5,8/7,4
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	165 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	212 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4690/1880/1685 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiege	
Leergewicht/Zuladung	1780 kg/730 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 I/905 I
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	64 I
Reichweite	970 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN	
Monatliche Betriebskosten	140 Euro
Monatliche Werkstattkosten	83 Euro
Monatliche Fixkosten	144 Euro
Monatlicher Wertverlust	463 Euro
Monatliche Gesamtkosten	830 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/23/22
Grundpreis	36.970 Euro

NOTENSKALA	\		
Sehr gut Gut Befriedigend	0.6 - 1.5 $1.6 - 2.5$ $2.6 - 3.5$	AusreichendMangelhaft	

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 2013 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 01.03.2013 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 Abbiegelicht Serie Abstandsregelung, elektronisch nicht erhältlich Automatikgetriebe nicht erhältlich Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch Serie Fernlichtassistent nicht erhältlich Head-Up-Display nicht erhältlich nicht erhältlich Kurvenlicht Regen- und Lichtsensor Serie Reifendruckkontrolle nicht erhältlich Rückfahrkamera Serie 1.790 Euro° Spurassistent (Plus-Paket) Tempomat Serie Totwinkelassistent nicht erhältlich Xenonlicht Serie **INNEN** Airbag, Seite vorne/hinten Serie/nicht erhältlich Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten Serie Innenspiegel, automatisch abblendend Serie Klimaautomatik Serie Knieairbag Serie **Navigationssystem** 1.120 Euro° Rücksitzlehne und -bank umklappbar Serie Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung) Serie **AUSSEN** Anhängerkupplung (zzgl. Montage) ab 379

Einparkhilfe hinten

Lackierung Metallic

° im Testwagen vorhanden

Schiebe-Hubdach

TESTURTE	IL -	AUTOTEST ¹	2,2
KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraun	n 2,2	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	2,7
Alltagstauglichkeit	1,6	Lenkung*	2,3
Sicht	2,9	Bremse	1,8
Ein-/Ausstieg	2,4	Sicherheit	1,8
Kofferraum-Volumen*	1,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsyst	_
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kofferraum-Variabilität	1,9	Kindersicherheit	1,5
Innenraum	2,0	Fußgängerschutz	2,3
Bedienung	2,3	Umwelt/EcoTest	2,6
Raumangebot vorne*	1,6	Verbrauch/CO2*	3,3
Raumangebot hinten*	1,7	Schadstoffe Schadstoffe	1,8
Innenraum-Variabilität	3,0	oriadotorio	.,0
Komfort	2,5		
Federung	2,4	AUTOKOSTEN	2,5
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,0	Betriebskosten*	2,8
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Motor/Antrieb	2,4	Wertstabilität*	3,3
Fahrleistungen*	2,9	Kosten für Anschaffung*	2,0
Laufkultur	2,5	Fixkosten*	3,6
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	1,9
Getriebeabstufung	2,0	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klass	enbezogen

Serie

550 Euro°

1.200 Euro