

# **Autotest**



# Hyundai Grand Santa Fe 2.2 CRDi Premium 4WD Aut.

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





sehr hoher Verbrauch, keine Gepäckraumabdeckung vorhanden, Beifahrersitz nicht höheneinstellbar, recht hoher Anschaffungspreis





Stand: Juni 2014 Text: D. Silvestro

## 2,1

### KAROSSERIE/KOFFERRAUM

### 2,4

#### Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität des Grand Santa Fe kann insgesamt überzeugen. Sowohl die verwendeten Materialien, als auch die Passgenauigkeit der Bauteile geben kaum Anlass zur Kritik. Nur im Detail gibt es noch Verbesserungsbedarf.

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 farblich abgesetzten Applikationen, die 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 wirkungsvollen 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.

### 1,6

#### Alltagstauglichkeit

Der Grand Santa Fe kann wahlweise mit jeweils zwei Einzelsitzen in der zweiten und dritten Sitzreihe (6-Sitzer) oder ohne Mehrpreis mit einer durchgehenden Dreier-Sitzbank in der zweiten Reihe und zwei Einzelsitzen hinten (7-Sitzer) geordert werden. Der sechssitzige Testwagen bietet vier vollwertige Sitzplätze und zwei Notsitze in der dritten Sitzreihe. Insgesamt überzeugt der Grand Santa Fe dank hoher Reichweite und guten Transporteigenschaften mit einer guten Alltagstauglichkeit.

Dank des großen 71 l Tanks lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 885 km realisieren (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Die maximale Zuladung beträgt sehr hohe 595 kg. Die zulässige Dachlast liegt bei 100 kg, zudem gibt es serienmäßig eine stabile Dachreling. Die zulässige Anhängelast beträgt sehr hohe 2.000 kg (gebremst), bzw. 750 kg (ungebremst). Die maximale Stützlast liegt bei 100 kg. Wählt man das im Testwagen verbaute optionale Technik-Paket, findet man unter dem Fahrzeugboden ein vollwertiges Reserverad, das der Größe der Fahrbereifung entspricht und somit auch nach einer Reifenpanne für uneingeschränkte Mobilität sorgt. Selbstverständlich findet man bei Wahl des Ersatzrades neben einem Wagenheber auch Bordwerkzeug im Fahrzeug.

Mit einer Länge von 4,92 m ist der Grand Santa Fe rund 25 cm länger, als der normale Santa Fe. Zusammen mit der enormen Außenbreite von 2,18 m (inkl. Außenspiegel) ist das große SUV unhandlich und für Fahrten im engen Stadtverkehr weitgehend untauglich.

### 2,5

#### Sicht

Das große SUV überzeugt durch die erhöhte Sitzposition und wirkungsvollen Assistenzsystemen, welche das Rangieren und Einparken erleichtern. Zudem findet man ein gutes Lichtsystem an Bord. Die Rundumsicht des Hyundai Grand Santa Fe kann dagegen nicht ganz überzeugen. Es stören vor allem die breiten C-Säulen, die die Sicht nach schräg hinten einschränken. Immerhin fällt die Sichtverdeckung gegenüber dem normalen Santa Fe nicht ganz so extrem aus, da es zusätzliche Seitenfenster ganz hinten gibt.

🚹 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. Dank 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 der tote Winkel verkleinert wird. Die Scheibenwischer funktionieren gut und sorgen auch bei hohen Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis. Die beim Grand Santa Fe 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 blendet bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgenden Verkehrs automatisch ab. Der Grand Santa Fe ist serienmäßig mit einer Rückfahrkamera ausgestattet - aufgrund der hohen Karosserie ist diese auch dringend erforderlich, da Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sonst kaum erkannt werden könnten. Zusätzlich gibt es Parksensoren hinten. Wählt man das optionale Technik-Paket findet man auch vorn 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 zuverlässig.

Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus. Aufgrund der hohen Karosserie lassen sich niedrige Objekte direkt vor oder hinter dem Fahrzeug schlecht bis gar nicht einsehen.



#### Ein-/Ausstieg

Vorn steigt man zufriedenstellend ein und aus. Vor allem der sehr hohe Schweller stört aber, da man die Füße weit anheben 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 sehr großer Türausschnitte und erhöhter Sitzposition gut ein- und aussteigen. Wie vorn stört aber auch hier der hohe Schweller. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es nur für den Beifahrer und in der zweiten Sitzreihe. Für den Fahrer und die Passagiere in der dritten Reihe gibt es keine Griffe am Dachhimmel.



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



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

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 anderer Fahrzeuge ist das System von 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, und 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.

Nicht besonders einfach ist der Zustieg zur dritten Sitzreihe. Die Sitzlehnen der zweiten Sitzreihe können zwar mit einem Handgriff nach vorn geklappt werden und lassen sich dann ein Stück nach vorn schieben, doch der Einstiegsbereich ist dennoch recht klein und unbequem.

### 1,4 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum des Grand Santa Fe fällt riesig aus. Mit versenkter dritter Sitzreihe passen 545 l in den Kofferraum (gemessen bis Fensterunterkante, da keine Kofferraumabdeckung verbaut). Bis zum Dach lassen sich 895 l verstauen, dann passen bis zu 17 handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Sitze der zweiten Sitzreihe um, stehen 920 l (gemessen bis Fensterunterkante), bzw. dachhoch gemessen bis 1.675 l zur Verfügung.

☐ Mit aufgestellter dritter Sitzreihe lassen sich im Kofferraum nur noch magere 165 l unterbringen.



Mit 545 I Volumen ist der Kofferraum um 70 I größer als beim kleineren Santa Fe.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich beim Grand Santa Fe per Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Die Öffnungshöhe ist großzügig, so können auch große Personen bis knapp 1,90 m unter der Klappe stehen, ohne Gefahr zu laufen, sich den Kopf 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, das das Einladen von sperrigem Gepäck erleichtert.

Sehr störend ist die sehr hohe Ladekante. Gepäck muss vom Boden aus rund 76 cm angehoben werden, um die Ladekante zu überwinden.

#### Kofferraum-Variabilität

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

Die Rücksitzlehnen der zwei Einzelsitze lassen sich einzeln nach vorn umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert 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. Für kleines Gepäck gibt es unter dem Kofferraumboden ein kleines Ablagefach und zwei Ablagefächer links und rechts in der Kofferraumverkleidung.

☐ Im Grand Santa Fe gibt es ab Werk keine Gepäckraumabdeckung - diese muss separat als Zubehör gekauft werden. In dieser Preisklasse ist das unverständlich.

## 1,9

#### **INNENRAUM**



#### **Bedienung**

Der Hyundai Grand 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 Automatikwählhebel 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



Die Funktionalität und Verarbeitungsqualität ist qut.

seine optimale Sitzposition einzustellen. Der Scheibenwischer vorn 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 gewisse 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 serienmäßige Soundsystem mit zehn Lautsprechern sorgt 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 vorn 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 man 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.



#### Raumangebot vorne\*

Das Raumangebot vorn fällt sehr großzügig aus. Personen bis knapp 1,95 m finden im Grand Santa Fe genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für weitaus größere Personen ausreichen. Dank der großzügigen Innenbreite und der hohen Dachlinie findet man ein angenehmes subjektives Raumgefühl vor.

### Raumangebot hinten\*

Ein äußerst großzügiges Platzangebot findet man im Fond vor. Die Beinfreiheit ist ebenso enorm wie die Kopffreiheit. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit bei ganz zurück geschobener Sitze immer noch für weit über zwei Meter große Personen. Limitierend ist nur die Kopffreiheit, die für rund 1,98 m große Personen ausreicht. Die großzügige Innenbreite sorgt dafür, dass zwei Personen auf den zwei Einzelsitzen im Fond ein sehr komfortables Raumgefühl vorfinden.

In der dritten Reihe geht es dagegen deutlich beengter zu. Sind auch die Sitze der zweiten Reihe auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit zwar immer noch für sehr große Personen - die Kopffreiheit ist aber für knapp 1,75 m große Personen limitiert. Insgesamt fühlt man sich in der dritten Sitzreihe recht beengt, für kurze Strecken sollte das Raumangebot aber auch für Erwachsene ausreichend sein.

### 2,5 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Hyundai Grand Santa Fe ist gut. Serienmäßig ist das Fahrzeug mit zwei längs verschiebbaren Einzelsitzen in der zweiten Reihe und zwei aufklappbaren Rücksitzen in der dritten Reihe ausgestattet. Ohne Mehrpreis kann aber anstatt der zwei Einzelsitze eine durchgehende Sitzbank mit drei Sitzplätzen in der zweiten Reihe geordert werden.

## 2,3 KOMFORT

### <sup>2,3</sup> Federung

Adaptive Dämpfer oder ein Luftfahrwerk sind für den Grand Santa Fe nicht erhältlich.

Das Fahrwerk des Grand Santa Fe bietet dank der weichen Auslegung auch auf langen Strecken einen guten Komfort. Durch die recht weiche Fahrwerksauslegung werden vor allem feine Fahrbahnunebenheiten gut abgefedert und dringen kaum bis zu den Insassen durch. Auch gröbere Unebenheiten wie Kanaldeckel oder Schlaglöcher werden gut von den Insassen fern gehalten, auch wenn sie akustisch etwas lauter wahrnehmbar sind. Nachteilig wirkt sich die weiche Auslegung beim Überfahren von langen Bodenwellen aus. Speziell voll beladen schwingt das Fahrzeug dann deutlich nach, was für ein schwammiges Fahrgefühl sorgt. 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.

### 2,1 Sitze

Der Fahrersitz kann über einen weiten Bereich in der Höhe und Neigung eingestellt werden. 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 perforiert, wodurch man im Sommer nicht ganz so stark zu Schwitzen neigt. Zusätzlich gibt es bei Wahl des Technik-Pakets eine Sitzklimatisierung.

Sehr bequem sind die zwei Einzelsitze im Fond, die dank gut konturierter Flächen, in der Neigung einstellbare Rücksitzlehnen und zusätzlicher ausklappbarer Armlehnen für einen guten Sitzkomfort sorgen.

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. Die Sitze in der dritten Sitzreihe sind weitgehend unkonturiert und nur dünn gepolstert. Aufgrund des geringen Abstandes zwischen Sitzfläche und Fußboden findet man keine bequeme Sitzposition vor, auch wenn das Platzangebot durchaus ausreichend wäre.

### 1,8

#### Innengeräusch

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

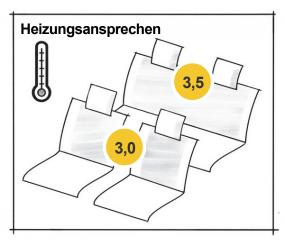
Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei niedrigen 66,7 dB(A). Der Motor hält sich akustisch stets zurück. Auch unter Last oder bei hohen Drehzahlen wird er störend laut. Etwas störend sind die leichten Poltergeräusche die beim Überfahren von groben Unebenheiten zu den Insassen durchdringen. Windgeräusche sind nicht zu ausgeprägt vorhanden, nehmen aber bei höheren Autobahngeschwindigkeiten deutlich zu.

### 2,6

#### Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der Hyundai Grand Santa Fe zufriedenstellend ab. Die Heizleistung fällt bei kalten Außentemperaturen sowohl vorn, als auch im Fond akzeptabel aus.

Der Grand Santa Fe ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik sowie einer separaten manuellen Klimaanlage für die dritte Sitzreihe ausgestattet. Mit der effektiv regelnden Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer getrennt die Wunschtemperatur einstellen. Die automatische Innenbeschlagsregelung mittels Feuchtesensor verhindert das Beschlagen der Scheiben.



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



### MOTOR/ANTRIEB



#### Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen des 197 PS starken Dieselmotors fallen in Verbindung mit dem serienmäßigen Automatikgetriebe gut aus. Für den Sprint von 60 km/h auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug rund 6,1 s. Die Höchstgeschwindigkeit des großen SUV liegt bei mehr als ausreichenden 200 km/h.



#### Laufkultur

Der hubraumstarke Vierzylinder-Turbo-Diesel mit Common-Rail-Direkteinspritzung bietet eine gute Laufkultur. Motorvibrationen sind auch unter Last nicht zu stark im Innenraum vorhanden. Bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor auch unter Last kaum zum Dröhnen.

### 2,5 Schaltung

Die beim Grand Santa Fe serienmäßig verbaute Sechsgang-Automatik schaltet bei sanfter Fahrweise die Gänge weitgehend ruckfrei und sinnig. Anders sieht es aber aus, wenn man Leistung abfordert oder schnell beschleunigen möchte (z.B. beim Überholen). Dann dauert es, bis der richtige Gang gefunden wird. Geht man vom Gas, wird der niedrige Gang recht lange gehalten und es dauert, bis die Elektronik wieder in einen höheren Gang schaltet. Das Automatikgetriebe läuft mit viel Wandlereinsatz, was zusätzlich für ein träges Fahrgefühl sorgt. Das merkt man vor allem beim Anfahren, da das Fahrzeug verzögert losfährt. Schaltet man in den Rückwärtsgang, dauert es kurz, bis die Schaltstufe gewechselt wird.

- Es gibt eine Berganfahrhilfe samt Autohold-Funktion. Im Stillstand muss dadurch bei eingelegtem Gang nicht dauerhaft die Bremse betätigt werden. Beim Anfahren wird das Fahrzeug am Zurückrollen gehindert.
- Für den Grand Santa Fe gibt es kein Start-Stopp-System.

### <sup>2,3</sup> Getriebeabstufung

Die sechs Fahrstufen des Automatikgetriebes passen insgesamt gut zum drehmomentstarken Dieselmotor. Bei 130 km/h dreht der Motor mit rund 2.350 1/ min.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### <sup>2,6</sup> Fahrstabilität

Die Fahreigenschaften des Grand Santa Fe sind insgesamt zwar nicht besonders sportlich, aber sicher. Bei einem Lenkimpuls zeigt das SUV ein leicht verzögertes Ansprechen und giert dann leicht um die Hochachse. Lenkt man zurück, pendelt das Fahrzeug leicht nach, bleibt aber sicher beherrschbar. Beim Überfahren von einseitigen Fahrbahnverwerfungen sind öfters leichte Lenkkorrekturen notwendig, da die Karosserie recht stark einfedert und dann auch nachschwingt. Der Geradeauslauf geht insgesamt in Ordnung.

Beim ADAC Ausweichtest überschiebt das große SUV deutlich, wird dann aber durch starke ESP-Eingriffe stabilisiert und lässt sich so problemlos in die Ausfahrgasse lenken. Bei schneller Kurvenfahrt liegt der Grenzbereich recht niedrig, doch kündigt sich dieser früh durch gut beherrschbares Untersteuern an. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Dank des Allradantriebs kann der Grand Santa Fe 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.

### Lenkung\*

Der Wendekreis des Grand Santa Fe beträgt für diese Fahrzeugklasse noch zufriedenstellende 11,95 m.

Die Lenkung spricht um die Mittellage zufriedenstellend an und besitzt eine gute Mittenzentrierung. 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 Lenkung fehlt es aber auch in der Sport-Einstellung etwas an Präzision. Es müssen öfters leichte Lenkkorrekturen eingesteuert werden. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus, die Lenkübersetzung könnte aber etwas direkter sein.

### 2,0

#### **Bremse**

Aus 100 km/h steht der Grand Santa Fe bei einer Vollbremsung nach durchschnittlich 36,1 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Kumho City Venture Premium 101H der Größe 235/55 R19). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei hoher Beanspruchung standfest. Sowohl das Ansprechen als auch die Dosierung der Bremse sind gut. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve gibt keinen



Anlass zur Kritik.

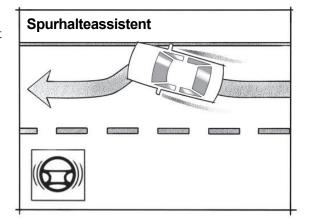
#### **SICHERHEIT**



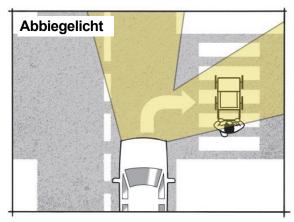
#### Aktive Sicherheit -Assistenzsysteme

Der Hyundai Grand Santa Fe bietet neben den obligatorischen aktiven Sicherheitssystemen wie ESP eine Reihe an weiteren Assistenzsystemen. Ein adaptiver Notbremsassistent sowie ein Totwinkelwarner sind für das große SUV aber nicht erhältlich.

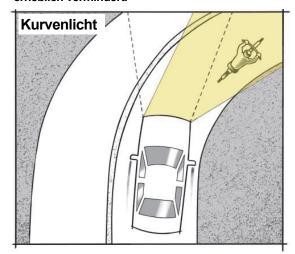
Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm sind auch ein einstellbarer Geschwindigkeitslimiter sowie ein Abbiegelicht serienmäßig an Bord. Zusätzliches Kurvenlicht ist gegen Aufpreis im Technik-Paket erhältlich. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, welches den Fahrer über den Reifenluftdruck informiert und bei einem plötzlichen Druckverlust eine Warnung ausgibt, ist beim Grand Santa Fe ebenso Serie, wie ein Spurhalteassistent. Dieser warnt den Fahrer bei versehentlichem Verlassen der Fahrspur akustisch. Bei einer starken Bremsung blinken die LED-Bremsleuchten in erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahr aufmerksam zu machen. Zusätzlich wird dann bei Stillstand die Warnblinkanlage aktiviert. Rückleuchten in den Vordertüren warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen.



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.



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.

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

### 1,8

#### Passive Sicherheit - Insassen

Der Santa Fe erhält bei den ADAC Crashtests für den Insassenschutz sehr gute 96% der möglichen Punkte. Das Ergebnis sollte für den etwas längeren Grand Santa Fe vergleichbar ausfallen. Neben Front- und Seitenairbags vorne findet man auch durchgehende Kopfairbags sowie einen Knieairbag für den Fahrer an Bord. Die für knapp 1,95 m 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 Kopfstützen der beiden Einzelsitze im Fond befinden sich zwar nahe genug am Kopf, sind aber nicht weit genug ausziehbar, um auch bei großen Personen das bestmögliche Schutzpotential zu bieten. Sie reichen in der Höhe nur für knapp 1,70 m große Insassen. In der dritten Reihe bieten die Kopfstützen kaum Schutz. sie sind zu niedrig und zu weit vom Kopf entfernt. 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. Im Kofferraum fehlen stabile Zurrösen, wodurch die Ladungssicherung schwer fehlt.

### 1,5

#### Kindersicherheit

Der Grand Santa Fe bietet mit den Einzelsitzen im Fond insgesamt eine gute Kindersicherheit.

Auf den beiden Außensitzen der zweiten Sitzreihe lassen sich Kindersitze sehr einfach und sicher befestigen. Beide hinteren Außensitze sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Dank der großen Türen und fest fixierter Gurtschlösser können Kindersitze einfach und stabil befestigt werden. 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.

☐ In der dritten Sitzreihe können Kindersitze zwar befestigt werden, die Zugänglichkeit ist allerdings nicht ideal. Aufgrund der engen Platzverhältnisse lassen sich Kindersitze kaum stabil unterbringen, da die Gurte nicht richtig festgezogen werden können.



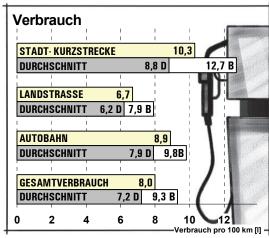
#### Fußgängerschutz

Bei den ADAC Crashtests erreicht der Santa Fe gute 71 % der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Das Ergebnis sollte für den Grand Santa Fe aufgrund des weitgehend identischen Vorderbaus ähnlich gut ausfallen. 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.

## 3,6 UMWELT/ECOTEST

### Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des Hyundai Grand Santa Fe, der lediglich mit dem großen 2.2 CRDI Dieselmotor samt Allradantrieb und Automatikgetriebe lieferbar ist, fällt hoch aus. Es fehlen innovative Spritspartechniken wie ein Start-Stopp-System. Durchschnittlich liegt der ermittelte Verbrauch bei 8,0 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 257 g/km reicht es nur für 14 Punkte im CO2-Kapitel. Außerorts liegt der Verbrauch bei 6,7 l/100 km, auf der Autobahn sind es 8,9 l/100 km und in der Stadt sehr hohe 10,3 l/100 km.



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

### Schadstoffe

Auch bei den Schadstoffen kann der Grand Santa Fe keine
Glanzpunkte setzen. Durch den hohen NOx-Ausstoß im Autobahn-Zyklus verliert der Koreaner wichtige
Punkte im Schadstoff-Kapitel. Es reicht nur für 34 Punkte. Zusammen mit den CO2-Punkten kommt das
große SUV nur auf magere 48 Punkte, was zwei von fünf Sterne im EcoTest entspricht.

## 3,4 AUTOKOSTEN

### Betriebskosten\*

Der Verbrauch fällt zwar hoch aus, doch dank des gegenüber Benzin günstigeren Dieselkraftstoffes reicht es geradeso noch für eine akzeptable Note bei den Betriebskosten.

### 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 Grand Santa Fe eine 5-jährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

### <sup>3,5</sup> Wertstabilität\*

Für den Hyundai Grand Santa Fe wird während des vierjährigen Berechnungszeitraumes nur ein mäßiger prozentualer Restwertverlauf erwartet.

### 3,5

#### Kosten für Anschaffung\*

Den Grand Santa Fe gibt es lediglich als 2.2 CRDI samt Allradantrieb und Automatikgetriebe. Die Basis-Ausstattung "Style" kostet bereits 45.600 Euro - für die getestete Premium-Ausstattung werden sogar 50.130 fällig. Das ist selbst für ein SUV in der oberen Mittelklasse ein stolzer Preis. Äußerst üppig fällt dafür die Serienausstattung aus: Neben dritter Sitzreihe, Navigationssystem, Lederausstattung und Xenonscheinwerfer findet man beispielweise auch einen Spurhalteassistenten an Bord.



#### Fixkosten\*

Die Fixkosten fallen hoch aus. Jährlich werden 417 Euro an KFZ-Steuer fällig. Die Versicherungseinstufungen für die Teil- und Vollkasko gehen im Klassenvergleich noch in Ordnung, sehr teuer zeigt sich das Fahrzeug allerdings in der Haftpflichtversicherung (KH: 22; VK: 23; TK: 22).



#### Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten (inklusive des absoluten Wertverlusts) liegen im Klassenvergleich noch im durchschnittlichen Bereich.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion	
ТҮР	2.2 CRDi Style 4WD Automatik
Aufbau/Türen	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2199
Leistung [kW (PS)]	145 (197)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	436/1800
0-100 km/h[s]	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,6 D
CO2 [g/km]	199
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	417
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	984
Preis [Euro]	45.600
Aufbau  ST = Stufenheck KT = Kleintransporter SR = Schrägheck TR = Transporter CP = Coupe GR = Großraumlimousin C = Cabriolet BU = Bus RO = Roadster GE = Geländewagen KB = Kombi PK = Pick-Up	Versicherung Kraftstoff  KH = KFZ-Haftpfl. N = Nomalbenzin  VK = Vollkasko S = Superbenzin  ne TK = Teilkasko SP = SuperPlus  D = Diesel  FG = Filussiggas  G = Erdgas  E = Strom

DATEN UND MESSWERTE		
4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5	
Hubraum	2199 ccm	
Leistung	145 kW (197 PS)	
bei	3800 U/min	
Maximales Drehmoment	436 Nm	
bei	1800 U/min	
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar	
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe	
Reifengröße (Serie)	235/55R19	
Reifengröße (Testwagen)	235/55R19H	
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe	
Wendekreis links/rechts	11,95 m	
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h	
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrst		
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m	
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe		
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) 8,0		
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/		
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	199 g/km	
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	257 g/km	
Innengeräusch 130km/h	66,7 dB(A)	
Länge/Breite/Höhe	4915/1885/1695 mm	
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außensp		
Leergewicht/Zuladung	2005 kg/595 kg	
Kofferraumvolumen normal/geklappt	545 I/920 I	
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg	
Dachlast	100 kg	
Tankinhalt	71	
Reichweite	885 km	
Garantie	5 Jahre	
Rostgarantie	12 Jahre	
ADAC-Testwerte fett		

KOSTEN	
Monatliche Betriebskosten	155 Euro
Monatliche Werkstattkosten	84 Euro
Monatliche Fixkosten	152 Euro
Monatlicher Wertverlust	620 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.011 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/23/22
Grundpreis	50.130 Euro

NOTENSKALA			
Sehr gut Gut Befriedigend	0.6 - 1.5 1.6 - 2.5 2.6 - 3.5	<ul><li>Ausreichend</li><li>Mangelhaft</li></ul>	3,6 – 4,5 4,6 – 5,5

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 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 Serie Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch Serie Fernlichtassistent nicht erhältlich Head-Up-Display nicht erhältlich Kurvenlicht (Technik-Paket) 1.340 Euro° Regen- und Lichtsensor Serie Reifendruckkontrolle Serie Rückfahrkamera Serie **Spurassistent** Serie **Tempomat** Serie Totwinkelassistent nicht erhältlich Xenonlicht Serie **INNEN** 3.Sitzreihe voll versenkbar Serie Serie/nicht erhältlich Airbag, Seite vorne/hinten 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)

**AUSSEN** 

Einparkhilfe hinten

Lackierung Metallic

° im Testwagen vorhanden

Schiebe-Hubdach (Panorama)

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

Serie

Serie

810 Euro°

1.300 Euro