



Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi blue Premium 4WD Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

Nach rund dreijähriger Bauzeit unterzieht Hyundai den Santa Fe einem dezenten Facelift. Äußerlich hat sich dabei nur wenig getan. Kein Wunder, war der Santa Fe bereits vor der Überarbeitung ein sehr gefälliges SUV. Obwohl die Stoßfänger vorne und hinten sowie die Scheinwerfer geändert wurden, werden nur Hyundai-Kenner den Unterschied feststellen können. In puncto Fahrerassistenzsysteme haben die Koreaner den Wagen auf den aktuellen Stand der Technik gebracht: Die adaptive Geschwindigkeitsregelung, das Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung, der Tote-Winkel-Warner sowie die Querverkehrswarnung beim Rückwärtsfahren waren bislang nicht erhältlich. Der Top-Diesel ist um drei PS erstarkt und leistet nun satte 200 PS. Der Verbrauch fällt mit 7,9 l/100 km allerdings recht hoch aus, was dem Koreaner nur ein Zwei-Sterne-Ergebnis im ADAC EcoTest beschert. Das großzügige Platz- und Gepäckraumangebot blieb ebenso erhalten wie das hohe Sicherheitsniveau und die umfangreiche Serienausstattung. Neu ist die optionale dritte Sitzreihe, die bislang dem Grand Santa Fe vorbehalten war. Alles in allem ist der Hyundai Santa Fe eine durchaus überlegenswerte Alternative zur deutschen Konkurrenz, auch wenn er in puncto Antrieb und Fahrwerk nicht ganz auf Augenhöhe fährt. Mit einem Grundpreis von 47.900 Euro ist der Koreaner allerdings auch preislich nicht mehr weit von den einheimischen Konkurrenzprodukten entfernt. **Karosserievarianten:** Grand Santa Fe. **Konkurrenten:** Audi Q5, BMW X3, Honda CR-V, Kia Sorento, Volvo XC60.

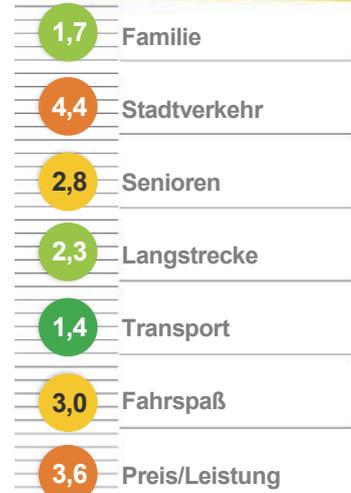
- +** großzügiges Raumangebot, großer Kofferraum, sehr gute Serienausstattung, hohes Sicherheitsniveau, lange Fahrzeuggarantie
- hoher Verbrauch, Beifahrersitz nicht höhenstellbar, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



2,2

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 eine 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 eine 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. 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.

1,8

Alltagstauglichkeit

+ Dank des 64 Liter großen Kraftstofftanks lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 810 km realisieren (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Das SUV bietet vier vollwertige Sitzplätze sowie einen Notsitz in der Mitte. Mit dem Facelift ist für den Santa Fe auch eine dritte Sitzreihe erhältlich - die war bislang dem größeren Grand Santa Fe vorbehalten. Die maximale Zuladung beträgt hohe 580 kg. Die zulässige Dachlast liegt bei 100 kg, zudem gibt es serienmäßig eine stabile Dachreling. Die zulässige Anhängelast beträgt sehr hohe 2.500 kg (gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst). Die maximale Stützlast liegt bei 100 kg. In der Top-Ausstattung Premium ist der Santa Fe serienmäßig mit einem vollwertigen Reserverad ausgestattet, das der Größe der Fahrbereifung entspricht und somit auch nach einer Reifenpanne für uneingeschränkte Mobilität sorgt. Auch einen Wagenheber sowie Bordwerkzeug findet man im Fahrzeug.

- Das Reserverad ist unter dem Fahrzeugboden angebracht. Dort ist es nicht nur schlecht erreichbar, es ist auch Schmutz und der Witterung schutzlos ausgeliefert. Aufgrund der stattlichen Abmessungen ist das Stadtgebiet nicht das bevorzugte Einsatzgebiet des großen SUV.

2,7

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.



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

⊕ Die Übersichtlichkeit der Karosserie geht in Ordnung. Das Heck kann dank der steil stehenden Heckklappe recht gut 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 der tote Winkel verkleinert wird. Die Scheibenwischer funktionieren gut und sorgen auch bei hohen Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis. Die in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Xenonscheinwerfer inklusive Abbiege- und Kurvenlicht leuchten die Fahrbahn gut aus. Für das Fernlicht kommen allerdings lediglich Halogenscheinwerfer zum Einsatz, deren Reichweite nur durchschnittlich ausfällt. Der Innenspiegel ist zwar nicht besonders groß, blendet in dieser Ausstattungsvariante bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgenden Verkehrs aber automatisch ab. Der Santa Fe ist serienmäßig mit einer Rückfahrkamera ausgestattet - kein Wunder, sieht man auch aufgrund der hohen Karosserie kaum Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug. Auch Parksensoren vorne und hinten sind Serie. Optional sind auch ein Parkassistent sowie ein 360-Grad-Kamerasystem erhältlich (im Testwagen).

⊖ Die Rundumsicht zählt nicht zu den Stärken des großen SUV. Die Sicht nach schräg hinten wird durch die voluminösen D-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.

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.

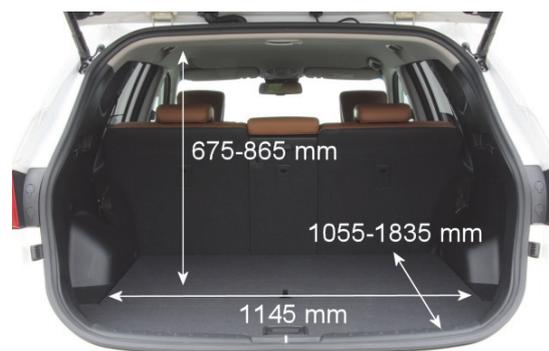
⊕ Dank des in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen schlüssellosen Zugangssystems kann man den Schlüssel zum Öffnen und Schließen des Fahrzeugs in der Tasche lassen. Gegenüber den schlüssellosen Systemen in anderen Fahrzeugen ist das System im Hyundai aber billig ausgeführt. Es gibt nur Tasten an 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.



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.

1,2 Kofferraum-Volumen*

⊕ Im Gepäckabteil finden bis zu 475 l Gepäck Platz (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Ohne Gepäckraumabdeckung passen bis zum Dach 785 l oder alternativ 14 Getränkekisten 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.



Mit 475 l Volumen bietet der Kofferraum des Santa Fe viel Platz für das Gepäck

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich beim Santa Fe per Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Dank des serienmäßigen Komfortzugangssystems öffnet die Heckklappe auch, ohne dafür eine Taste auf der Fernbedienung, im Fahrzeug oder an der Heckklappe betätigen zu müssen. Anders als bei den bisherigen Systemen muss man dafür nicht einmal den Fuß unter die Heckschürze bewegen; es genügt, sich für mehr als drei Sekunden im Abstand von einem halben bis einem Meter hinter dem Fahrzeug aufzuhalten, und die Heckklappe öffnet automatisch. Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und dank eines sehr gut greifbaren Griffs auch problemlos wieder schließen. Sie schwingt weit auf, wodurch Personen bis über 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.

⊖ Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe am Dachhimmel schwach beleuchtet.

1,9 Kofferraum-Variabilität

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

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt 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. Möchte man nur den mittleren Teil der Lehne umklappen, ist das etwas umständlicher, da der Griff nicht besonders gut erreichbar ist. Für kleinere Gegenstände gibt es in dem 70 Liter großen Fach unter dem Kofferraumboden genügend Platz. Zusätzliche Fächer oder Netze an der Seite des Kofferraums findet man allerdings nicht.

1,9 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Der Hyundai Santa Fe bietet eine Reihe an Extras, die 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 können überzeugen.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale und der Schalthebel sind einwandfrei angeordnet. Zum Starten des Fahrzeugs kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, es muss lediglich der gut erreichbare beleuchtete Startknopf betätigt werden. Der Scheibenwischer vorne besitzt neben einem Regensensor (Empfindlichkeit einstellbar) zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Antippsfunktion. 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 platziert und erfordern eine Eingewöhnung. Alle Fensterheber besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik mit zuverlässig eingreifendem Einklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Das serienmäßige Infotainment-System ist in optimaler Höhe angebracht, dank gut erreichbarer Tasten sowie des Touchscreens einfach zu bedienen und in der Menüführung logisch aufgebaut. Das hochwertige Soundsystem mit zehn Lautsprechern sorgt dabei für einen kräftigen und klaren Klang. Die Instrumente mit gut ablesbarem Farbdisplay (im Plus-Paket enthalten) sind einwandfrei erkennbar. 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 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.

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 herrscht im Santa Fe ein großzügiges Raumgefühl.

1,4

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 bequem 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. Optional ist seit dem Facelift auch eine dritte Sitzreihe erhältlich, die aus dem Santa Fe einen praktischen Siebensitzer macht - das war bislang dem größeren Grand Santa Fe vorbehalten.

2,4

KOMFORT

2,4

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 nur gut gedämpft 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.

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 und Höhe 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 zum Schwitzen neigt. Zusätzlich gibt es bei Wahl des Sitz-Komfort-Pakets eine Sitzklimatisierung. 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.

2,0

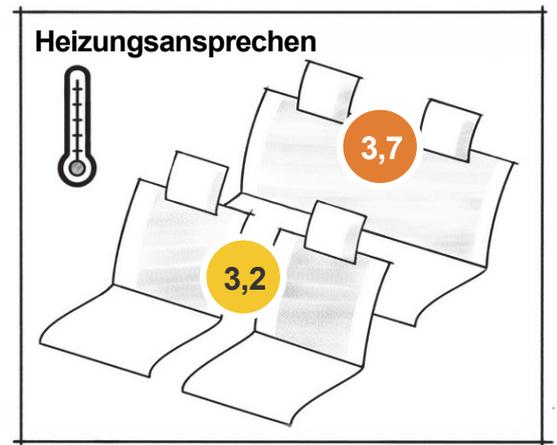
Innengeräusch

+ Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei niedrigen 67,5 dB(A). Der Motor hält sich akustisch stets zurück. Auch unter Last oder bei hohen Drehzahlen wird er nicht übertrieben laut. Windgeräusche sind nicht zu ausgeprägt vorhanden, nehmen aber bei höheren Autobahngeschwindigkeiten deutlich zu.

2,8 Klimatisierung

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.

⊕ Mit der effektiv regelnden Zweizonen-Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer getrennt die Wunschtemperatur einstellen. Die Luftmengenverteilung erfolgt nur für beide gemeinsam und in vorgegebenen Kombinationen. Die automatische Innenbeschlagsregelung mittels Feuchtesensor verhindert das Beschlagen der Scheiben.



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

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 200 PS starken Dieselmotors fallen in Verbindung mit dem Automatikgetriebe zufriedenstellend aus. Für den Sprint von 60 km/h auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug 5,8 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit des großen SUV liegt laut Hersteller bei mehr als ausreichenden 203 km/h, den Standardsprint von null auf 100 km/h soll der Santa Fe in 9,6 Sekunden erledigen.

2,5 Laufkultur

⊕ Der 2,2 Liter große Vierzylinder-Turbodiesel mit Common-Rail-Direkteinspritzung bietet eine noch gute 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.

2,4 Schaltung

Die optional erhältliche 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. Manuelle Schalteintritte über den Wählhebel sind zwar möglich, werden aber nur mit spürbarer Verzögerung umgesetzt. Das Automatikgetriebe läuft in den unteren Gängen mit viel Wandlerinsatz, 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. Das bei den Diesel-Modellen serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet angenehm unauffällig.

⊕ 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.

2,3

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.

2,6

FAHREIGENSCHAFTEN

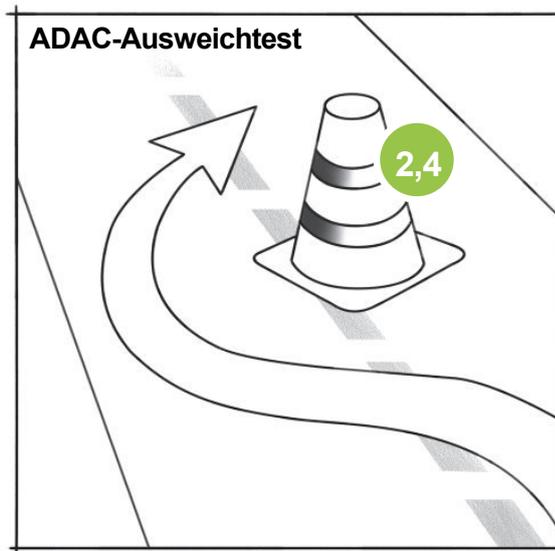
2,4

Fahrstabilität

Die Fahreigenschaften des 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 etwas nach, bleibt aber sicher beherrschbar. Beim Überfahren von einseitigen Fahrbahnverwerfungen sind öfters kleine Lenkkorrekturen notwendig, da die Karosserie recht stark einfedert und dann auch nachschwingt. Der Geradeauslauf geht insgesamt in Ordnung.

⊕ 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. 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 Santa Fe auch auf rutschigem Untergrund mit guter Traktion punkten.

ADAC-Ausweichtest



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

2,9

Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage zufriedenstellend an und besitzt eine gute Zentrierung. Die Fahrbahnrückmeldung lässt speziell bei hohen Geschwindigkeiten zu wünschen übrig, die Lenkung fühlt sich insgesamt synthetisch an. Und das unabhängig davon, welcher der drei Fahrmodi gewählt wurde. Es müssen öfters leichte Lenkkorrekturen eingesteuert werden. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus, die Lenkübersetzung könnte aber etwas direkter sein. Der Wendekreis des Santa Fe beträgt für diese Fahrzeugklasse zufriedenstellende 11,6 m.

2,5

Bremse

Bei der Bremswegmessung bekleckert sich der Santa Fe nicht gerade mit Ruhm. Aus 100 km/h steht das SUV bei einer Vollbremsung nach durchschnittlich 38,0 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Hankook Ventus Prime 2 der Größe 235/55 R19 101H) - ein befriedigender Wert.

⊕ 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.

1,5

SICHERHEIT

1,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Im Zuge des Facelifts haben die Koreaner die Sicherheitsausstattung des Santa Fe nachgebessert. So sind jetzt eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, ein Notbremsassistenten inklusive Fußgängererkennung sowie ein Toterwinkel-Warner optional erhältlich.

⊕ Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm ist auch ein Geschwindigkeitsregler samt -limiter serienmäßig. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, welches den Fahrer über den Reifenluftdruck informiert und bei einem plötzlichen Druckverlust eine Warnung ausgibt, ist beim Santa Fe ebenso Serie wie ein Spurassistent. Dieser warnt den Fahrer bei versehentlichem Verlassen der Fahrspur akustisch. Das optionale Sicherheits-Paket beinhaltet einen Totwinkel-Warner, einen Querverkehrsassistenten (warnt beim rückwärtigen Ausparken), eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (radarbasiert) sowie einen Notbremsassistenten, der Kollisionen mit Fahrzeugen bis 180 km/h und mit Fußgängern bis 70 km/h verhindern soll. Bei einer starken Bremsung blinken die LED-Bremsleuchten, 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.

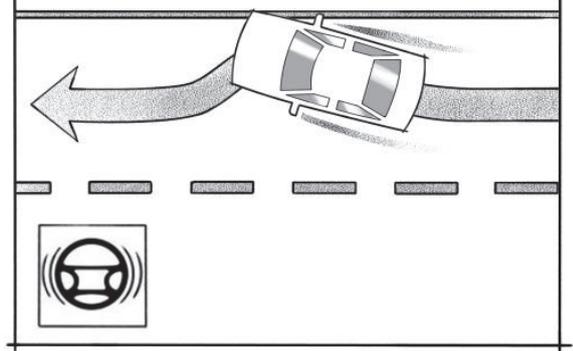
⊖ Beim Abschleppen kann eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden, da die Blinkfunktion bei aktivierter Warnblinkanlage außer Kraft gesetzt ist.

1,6

Passive Sicherheit - Insassen

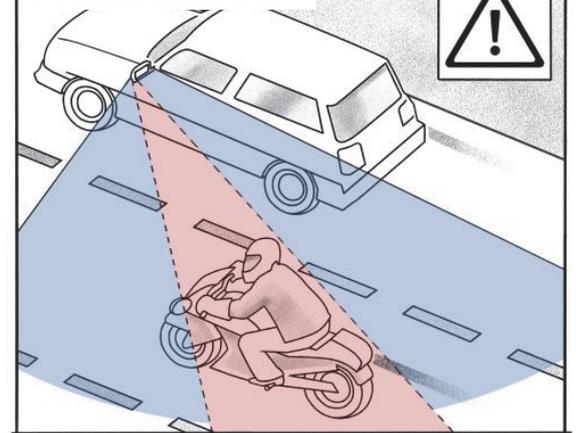
⊕ Für den Insassenschutz erhält der Santa Fe bei den ADAC Crashtests sehr gute 96 Prozent der möglichen Punkte (Stand 11/2012). Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehende Kopfairbags sowie einen Knieairbag für den Fahrer an Bord. Die auch für große Personen ausreichend hohen Kopfstützen 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.

Spurhalteassistent



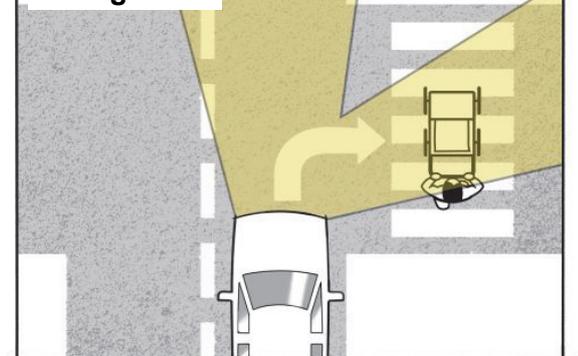
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Abbiegelicht



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 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. Ansnallerinnerer 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

+ Für die Kindersicherheit gibt es bei den ADAC Crashtests sehr gute 89 Prozent der Punkte (Stand 11/2012). 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 Kindersitzen, 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 nicht genügend Platz.

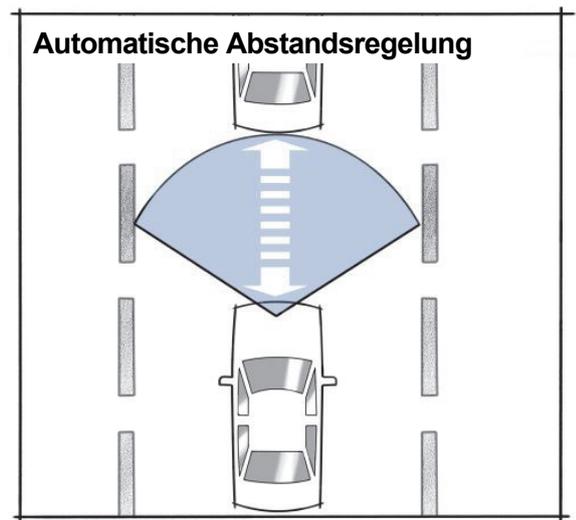
2,3 Fußgängerschutz

+ Für den Fußgängerschutz gibt es beim ADAC Crashtest gute 71 Prozent der Punkte (Stand 11/2012). Maßgeblichen Anteil an dem guten Ergebnis sollte die aktive Motorhaube haben, die bei einem Crash mit einem Fußgänger automatisch ein Stück angehoben wird und dadurch den Abstand zu harten Motorbauteilen erhöht.

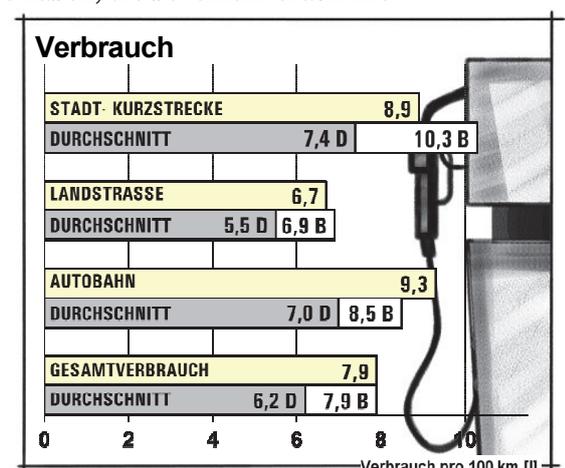
3,6 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO2*

– Der Verbrauch im ADAC EcoTest fällt recht hoch aus. Der Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi AWD kommt auf eine CO2-Bilanz von 253 g/km, was einem Verbrauch von 7,9 l/100 km entspricht. Dabei verbraucht das SUV in der Stadt 8,9 l, außerorts 6,7 l und auf der Autobahn 9,3 l/100 km. Somit kommt der Koreaner lediglich auf acht Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.



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

1,9

Schadstoffe

- + Der Santa Fe verfügt über einen NO_x-Speicherkatalysator, der die bei Dieselmotoren kritischen Stickoxide reduziert. Allerdings zeigt das System im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus wenig Wirkung, hier steigen die NO_x-Emissionen stark an. Generell sind die Abgase recht sauber, was dem Santa Fe 41 von 50 möglichen Punkten bei den emittierten Schadstoffen beschert.
- Insgesamt sammelt der Koreaner lediglich 49 Punkte im ADAC EcoTest, was ein mäßiges Zwei-Sterne-Ergebnis zur Folge hat.

4,8

AUTOKOSTEN

3,8

Betriebskosten*

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

5,1

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.
- Durch die üppige Bereifung ist mit relativ hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen.

4,0

Wertstabilität*

- Dem Santa Fe wird keine sonderlich gute Restwertprognose attestiert. Hierbei dürfte sich nachteilig auswirken, dass sich der Koreaner bereits in der zweiten Hälfte seines Produktzyklus befindet und in absehbarer Zeit ein Nachfolger erscheinen wird.

5,5

Kosten für Anschaffung*

- Heftige 47.900 Euro verlangt Hyundai für den Santa Fe 2.2 CRDi blue Premium mit Automatikgetriebe. Die Zeiten als Billiganbieter habe die Koreaner schon lange hinter sich gelassen. Zugutehalten muss man dem Mittelklasse-SUV allerdings, dass es sich dabei um das Top-Modell der Baureihe handelt, das zudem sehr umfangreich ausgestattet ist. So sind neben einer Zweizonen-Klimaautomatik und 19-Zoll-Alurädern sogar ein Navigationssystem und elektrisch verstellbare Ledersitze serienmäßig an Bord.

4,9

Fixkosten*

- Die Fixkosten fallen hoch aus. Jährlich werden 367 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: 20; VK: 23; TK: 22).

- Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich auf einem hohen Niveau.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.4 GDI 2WD	2.0 CRDi blue 2WD	2.2 CRDi blue 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2359	4/1995	4/2199
Leistung [kW (PS)]	138 (188)	110 (150)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	241/4000	400/1750	440/1750
0-100 km/h[s]	9,9	10,8	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	187	203
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	9,4 l S	5,8 l D	5,9 l D
CO2 [g/km]	218	154	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/23/22	20/23/22	20/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	294	308	329
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	783	738	915
Preis [Euro]	30.790	34.370	39.500

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2199 ccm
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	3800 1/min
Maximales Drehmoment	440 Nm
bei	1750 1/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	11,5/11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,9/6,7/9,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	174 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	253 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4700/1880/1675 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2190 mm
Leergewicht/Zuladung	1930 kg/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 l/905 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	810 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	86 Euro
Monatliche Fixkosten	142 Euro
Monatlicher Wertverlust	634 Euro
Monatliche Gesamtkosten	975 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/23/22
Grundpreis	47.900 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (Sicherheits-Paket)	1.800 Euro ^o
Automatikgetriebe	2.000 Euro ^o
Digitaler Radioempfang (DAB)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Sicherheits-Paket)	1.800 Euro ^o
Xenonlicht	Serie

INNEN

3. Sitzreihe	1.240 Euro
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	Serie

AUSSEN

Einparkhilfe hinten (und vorne)	Serie
Lackierung Metallic	610 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.200 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen