



Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Black Line 4WD Automatik (6-Sitzer)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (186 kW/253 PS)

Betrachtet man den neuen Hyundai Santa Fe, kommt einem unweigerlich ein Auto aus Legosteinen in den Sinn. Die fünfte Generation ist ungewohnt kantig und geradlinig gestaltet. Das gefällt nicht jedem, fällt jedoch jedem auf. Im Inneren setzt sich die kantig Formensprache konsequent fort. Das Platzangebot des optional sechs- oder sogar siebensitzigen SUV fällt ebenso wie das Gepäckabteil sehr großzügig aus. Der Aufenthalt in der dritten Sitzreihe ist jedoch auf längeren Strecken nur Kindern zumutbar, da die gehockte Sitzposition unbequem und das Ein- und Aussteigen beschwerlich sind. Der Koreaner überzeugt mit einer weitgehend intuitiven Bedienung sowie einer guten Verarbeitung und Materialqualität, die der deutschen Premiumkonkurrenz keinesfalls nachsteht. Antriebsseitig stehen ein Vollhybrid sowie der getestete Plug-in zur Wahl, der uns jedoch nur bedingt überzeugen kann. Sowohl die elektrische Reichweite von rund 50 km als auch die Ladeleistung von lediglich 3,6 kW sind nicht auf dem aktuellen Stand der Technik. Hinzu kommt, dass der Santa Fe keine elektrische Heizung besitzt. Die führt dazu, dass der Teilzeitstromer selbst bei geladenem Akku oftmals den Benziner anwirft, um den Innenraum zu erwärmen. Auch die komfortable Vorklimatisierung ist im Gegensatz zu den allermeisten Plug-in-Modellen nicht möglich. Somit dürfte der 3.000 Euro günstigere Vollhybrid für viele Nutzer die bessere Lösung sein, zumal der Preis für die getestete sechssitzige Topausführung trotz der üppigen Serienausstattung mit 68.150 Euro schon sehr happig ausfällt. **Konkurrenten:** u. a. Honda CR-V, KIA Sorento, Mazda CX-60, Opel Grandland, Peugeot 5008, Skoda Kodiaq, VW Tayron.

- ⊕ gute Verarbeitung und Materialqualität, viel Platz für Insassen und Gepäck, intuitive Bedienung, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, fünfjährige Fahrzeuggarantie
- ⊖ geringe elektrische Reichweite und Ladeleistung, geringe Anhängelast, keine elektrische Heizung, nerviger Assistenzsysteme, erhöhte Schließkräfte an den hinteren Seitenscheiben, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 4,4

Zielgruppencheck

	Familie	1,9
	Stadtverkehr	4,5
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,5
	Transport	1,3
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	3,3

Ecotest ★★★★★

2,3

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

⊕ Der Santa Fe überzeugt mit guter Verarbeitung und einer wertigen Materialauswahl. Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt, die Türen fallen satt ins Schloss. Der Unterboden ist ordentlich verkleidet, auch wenn der Bereich in der Mitte sowie hinter der Hinterachse ungeschützt sind. Der Innenraum gefällt mit einer bemerkenswert guten Materialqualität, die so manchem deutschen Premiumkonkurrenten gut zu Gesicht stünde. Dass das Armaturenbrett und die Türen vorn und hinten im oberen Bereich

mit Kunstleder überzogen sind, ist ebenso außergewöhnlich wie der Bezug des Dachhimmels, aller Dachsäulen sowie der Sonnenblenden mit Alcantara. Da fallen die seitlichen Kofferraumauskleidungen aus hartem Kunststoff, die schnell verkratzen und dann ein hässliches Bild abgeben, leider besonders negativ auf. Unabhängig davon ist die Verarbeitung tadellos, nichts klappert oder knarzt auf schlechten Straßen.

3,4

Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des Santa Fe PHEV beträgt 54 km im Elektrozyklus des ADAC Ecotest - ein allenfalls durchschnittlicher Wert für ein aktuelles Plug-in-Hybridmodell. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit dem 47-l-Tank rund 600 km weit. Das Aufladen der Batterie über Wechselstrom (AC) gelingt mit dem 3,6-kW-Onboard-Lader in etwas unter vier Stunden. Auch dies ist für einen modernen Plug-in-Hybriden zu wenig - mancher Konkurrent besitzt sogar einen CCS-Anschluss, um auch an der Schnellladesäule laden zu können. Um den brutto 13,8 kWh großen Akku vollzuladen, werden inklusive Ladeverluste 14,7 kWh benötigt. Am Ladeanschluss gibt es eine LED die den Ladestatus anzeigt. Abgedichtet wird der Ladeport über eine einfache Kunststoffkappe mit Halteband, eine Klappe wäre die elegantere und haltbarere Lösung. Das Typ-2-Ladekabel für die Wallbox ist serienmäßig an Bord, den Charger für die Haushalts- oder Industriesteckdose gibt es optional. Die maximal zulässige Zuladung des 2.162 kg schweren Testwagens liegt bei üppigen 573 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt Gepäck. Hyundai bietet den

Santa Fe wahlweise mit fünf, sechs oder sieben Sitzplätze an, die dritte Sitzreihe schlägt mit jeweils 1.200 Euro zu Buche. Zum Test tritt das Mittelklasse-SUV als Sechssitzer an. Auf dem Dach können mit der serienmäßigen Dachreling Lasten bis zu 100 kg transportiert werden. Bei der Anhängelast patzt der Santa Fe allerdings: Er darf lediglich bis zu 1.010 kg schwere Anhänger ziehen, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 750 kg) - das ist für ein Mittelklasse-SUV samt Allradantrieb enttäuschend. Immerhin ist die Stützlast mit 100 kg ausreichend bemessen, sodass dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Wege steht.

⊖ Mit einer Länge von 4,83 m sowie einer Breite inklusive der Außenspiegel von 2,21 m nimmt der Koreaner viel Platz in Anspruch und ist damit innerorts ziemlich unhandlich. Erschwerend kommt der Wendekreis hinzu, der mit 12,2 m ebenfalls ziemlich groß ausfällt.

3,1 Licht und Sicht

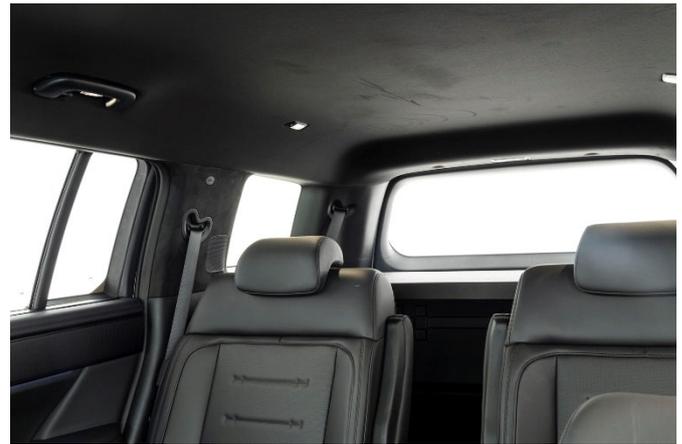
Während sich das vordere Ende dem Blick entzieht, ist der hintere Abschluss dank der nahezu senkrecht verlaufenden Heckklappe zwar gut abschätzbar, allerdings auch weit vom Fahrer entfernt. Die Rundumsicht aus dem Auto fällt trotz der großen Fensterflächen ebenfalls nur ausreichend aus. Grund hierfür sind vor allem die breiten C- und D-Säulen, die die Sicht nach schräg hinten stark einschränken. Ab der mittleren Ausstattung Signature ist der Santa Fe mit LED-Scheinwerfern in Projektionstechnik ausgerüstet. Die Scheinwerfer können mit einer homogenen Fahrbahnausleuchtung überzeugen, bei den Lichtfunktionen enttäuscht der Koreaner allerdings. Er bietet lediglich einen statischen Fernlichtassistenten, auf eine Schattierungsfunktion muss man ebenso verzichten wie auf Abbiege- oder Kurvenlicht. Dass das SUV jedoch nicht einmal eine automatische Leuchtweitenregulierung besitzt, ist für ein Auto dieser Preisklasse enttäuschend.

⊕ In der höchsten Ausstattungsstufe Blackline bringt der Santa Fe nicht nur Parksensoren vorn, hinten und an der Seite mit. Auch eine 360-Grad-Kamera sowie ein Parkassistent gehören zum Serienumfang. Letzterer verfügt zudem über eine Remote-Funktion, d. h. der Fahrer kann aussteigen und den Santa Fe mittels der Funkfernbedienung vorwärts und rückwärts in eine enge Parklücke manövrieren. Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken - hier kann das SUV seinen konzeptbedingten Vorteil ausspielen. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten, allerdings haben beide keinen asphärischen Bereich, um das Blickfeld nach schräg hinten zu vergrößern. Praktisch ist der digitale Innenspiegel, mit dem man auch bei dachhoher Beladung den Bereich hinter dem Fahrzeug einsehen kann. Alternativ lässt sich der Spiegel auch konventionell nutzen und bietet zudem eine Abblendfunktion. Für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

⊖ Wenn die Warnblinkanlage eingeschaltet ist, lässt sich mit den Blinkern nicht mehr die Fahrtrichtung anzeigen, wie es beispielsweise beim Abschleppen notwendig wäre. Daher können beim Abschleppen keine Fahrtrichtungsänderungen angezeigt werden. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage, die nicht nur für bessere Sicht, sondern auch für weniger Blendung sorgen kann. Die Rückfahrkamera wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt, auch eine Reinigungsdüse fehlt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die

1,8 Ein-/Ausstieg

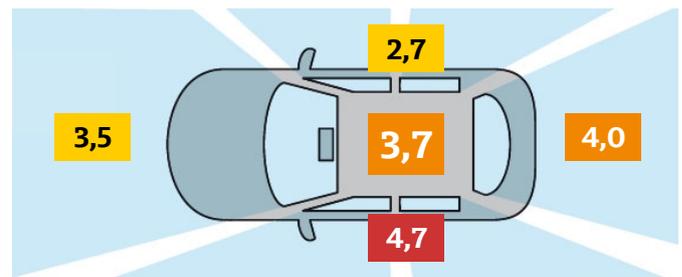
⊕ Das Ein- und Aussteigen in die Sitzreihen eins und zwei gelingt dank der großen Türen und der erhöhten Sitzposition einfach und bequem. Alle Türen werden an drei Positionen sicher offen gehalten. Mit Ausnahme des Fahrerplatzes gibt es überall Haltegriffe am Dachhimmel. Bei ganz nach unten gestelltem Sitz beträgt die Sitzhöhe über der Fahrbahn 62 cm, was den Zustieg



Die Sicht nach hinten und schräg hinten ist eingeschränkt, was durch breite C- und D-Säulen bedingt ist, die optionale 360-Grad-Kamera und der digitale Innenspiegel können hier Abhilfe schaffen.

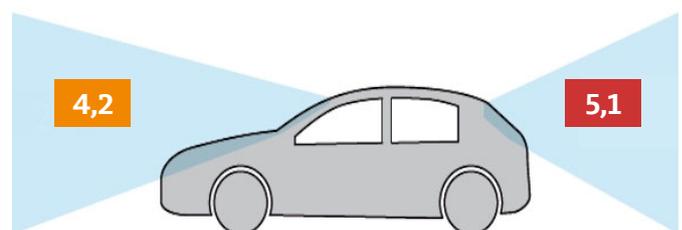
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt.

erleichtert. Allerdings ist der Schweller recht hoch, sodass man die Beine weit anheben muss. Immerhin ist die Schwellerhöhe innen niedrig, was das Aussteigen erleichtert. Eine Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ist Serie, ebenso das schlüssellose Zugangssystem. Neben dem Fahrzeugschlüssel lässt sich der Santa

Fe optional auch mit dem Smartphone ver- und entriegeln sowie starten.

⊖ Der serienmäßige schlüssellose Komfortzugang besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer überlisten lässt. Wird der Schlüssel eine

Weile nicht bewegt, schaltet er seine Funkübertragung ab - dann klappt ein Diebstahl via Signalverlängerung nicht mehr. Jedoch sollte ein Funksystem grundsätzlich so gesichert sein, dass der Fahrzeugdiebstahl nicht möglich ist. Technisch ist dies inzwischen kein Problem mehr. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.

1,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Santa Fe punktet mit einem großen und gut nutzbaren Kofferraum. Bei umgeklappter dritter Sitzreihe bietet der Gepäckraum unterhalb des Rollos ein Volumen von 575 l. Wird der Stauraum bis zum Dach genutzt, erweitert sich das Volumen hinter der zweiten Sitzreihe auf 975 l - alternativ können im Kofferraum bis zu 22 Getränkekisten verstaut werden. Hier macht sich die nahezu senkrecht verlaufende Heckklappe positiv bemerkbar. Wird die dritte Sitzreihe hochgeklappt, lassen sich dahinter bis zur Oberkante der Sitzlehne 190 l verstauen. Klappt man alle Fondsitze um, finden bis zur Fensterunterkante 1.050 l (aus Sicherheitsgründen empfohlen) und bis unters Dach beladen 1.955 l Platz.



Der Santa Fe bietet einen variabel nutzbaren Gepäckraum mit einem Volumen von 575 bis 1.955 Litern je nach Konfiguration der Sitzreihen und Beladungshöhe.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrisch angetriebene Heckklappe ist beim Santa Fe PHEV stets an Bord. Dank des ebenfalls serienmäßigen schlüssellosen Zugangs öffnet sich die Heckklappe dann sogar automatisch, wenn man mit dem Schlüssel bei sich hinter dem verriegelten Fahrzeug stehen bleibt und kurz wartet (Funktion deaktivierbar). Das Gepäckraumrollo muss man manuell bedienen und lässt sich ausgebaut leider nicht unter dem Ladeboden verstauen. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit, wodurch sich auch sperriges Ladegut problemlos einladen lässt. Unpraktisch ist die hohe Ladekante: Sie liegt 76 cm über der Straße, das Gepäck muss entsprechend hoch angehoben werden. Dafür stört beim Ausladen innen keine Stufe zwischen Ladeboden und Ladekante. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche. Unter der geöffneten Heckklappe können bis zu 1,90 m große Personen stehen, ohne sich den Kopf am etwas abstehenden Heckklappenschloss (immerhin mit Kunststoff ummantelt) zu stoßen. Im Bordmenü lassen sich die Öffnungshöhe und sogar Öffnungsgeschwindigkeit einstellen.

⊖ Der Kofferraum wird lediglich von einer einzelnen Lampe nur mäßig ausgeleuchtet. Zudem ist die Platzierung der Leuchte am



Die serienmäßig elektrisch betätigte und sensorgesteuerte Heckklappe des Santa Fe ermöglicht einen komfortablen Zugang zum geräumigen Gepäckabteil mit ebener Ladefläche.

Dachhimmel ungünstig, da der Bereich unter der ausgefahrenen Laderaumabdeckung dunkel bleibt.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die vier Einzelsitze im Fond lassen sich je nach Bedarf umklappen - das ist praktisch. Die Betätigung der Sitze der zweiten Reihen erfolgt dabei vollelektrisch. Das ist komfortabel, allerdings dauert der Vorgang vergleichsweise lange. Die beiden Einzelsitze in Reihe drei werden manuell umgeklappt. Die Handhabung ist

einfach und erfordert wenig Kraft, allerdings wirkt die Entriegelung über eine Gurtschlaufe oben an der Sitzlehne nicht sonderlich wertig. Gleiches gilt für den aus der Rückseite der Lehne ragende Gurt, mit dessen Hilfe dem man die umgeklappte Lehne wieder aufrichten kann.

⊖ Mit vielen Ablagemöglichkeiten im Kofferraum ist der Santa Fe nicht gesegnet. Er bietet weder praktische Seitenfächer noch einen Stauraum unter dem Ladeboden. Lediglich Taschenhaken

sowie Zurrösen für die Fixierung mit Transportgurten findet man vor.

2,0 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Cockpit ähnelt dem des jüngst überarbeiteten Kompakt-SUV Hyundai Tucson. Mit ihm teilt sich der Santa Fe beispielsweise das durchgehende Display für Kombiinstrument und Touchscreen sowie die Klimabedieneinheit. Die Koreaner verbauen erfreulicherweise für sicherheitsrelevante und häufig genutzte Fahrzeugfunktionen weiterhin haptische Bedienelemente, die die Handhabung im Alltag merklich erleichtern. Auch die Grundeinstellungen lassen sich schnell und problemlos vornehmen: Das beim Santa Fe Black Line elektrisch verstellbare Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite anpassen, wobei der Einstellbereich in Längsrichtung größer ausfallen dürfte. Die Pedale sind gut angeordnet, es ist sogar ein stehendes Gaspedal verbaut und am Bremspedal befindet sich ein Unterrutschschutz. Der Motorstart erfolgt über den Start-Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Gleiches gilt in Sachen Zugänglichkeit auch für den Gangwahlhebel, der sich etwas verdeckt an der Lenksäule befindet. Das digitale Kombiinstrument punktet mit einer schnörkellosen Darstellung und bietet dem Fahrer die Wahl aus drei verschiedenen Designs. Die digitalen Rundinstrumente sind sehr gut abzulesen. Zudem bringt der Santa Fe ab Werk ein Head-up-Display mit, das die wichtigsten Fahrinformationen in die Frontscheibe projiziert. Das Kombiinstrument setzt sich nahtlos in den 12,3 Zoll großen Touchscreen fort. Damit liegt das Infotainmentdisplay angenehm weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Allerdings ist der rechte Bildschirmrand trotz Krümmung etwas zu weit vom Fahrer entfernt. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Unterhalb der Lüftungsdüsen finden sich konventionelle Tasten und Drehregler, mit denen wichtige Funktionen wie Warnblinkanlage, Lautstärke sowie Navizoom gesteuert werden und sich die Hauptfunktionen des Infotainmentsystems mit einem Tastendruck aufrufen lassen.



Das Cockpit des Santa Fe integriert ein durchgehendes Display, sowie haptische Bedienelemente und bietet sogar ein Head-up-Display. Es weist jedoch Optimierungspotenzial bei der Erreichbarkeit der elektrischen Handbremse und der Platzierung des Klimabedienteils auf.

Dafür gebührt den Koreanern ebenso Lob wie für das separate Klimabedienteil - dies ist bei den meisten Neuerscheinungen inzwischen leider die Ausnahme. Verbesserungswürdig ist allerdings die Platzierung: Die Klimabedieneinheit ist zu weit unten platziert, wodurch der Fahrer für die Bedienung den Blick von der Fahrbahn lange abwenden muss. Zudem erschweren die Touchflächen eine ablenkungsarme Bedienung, da sie recht klein und zu wenig voneinander abgesetzt sind.

⊖ Die Taste für die elektrische Handbremse befindet sich links vom Lenkrad und kann so im Notfall nicht vom Beifahrer betätigt werden. Zudem muss man sich zum Schließen vollständig geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen wenig günstig platziert sind.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Santa Fe bringt bereits ab Werk eine umfangreiche Infotainmentausstattung mit. Ein Radio mit digitalem Empfang (DAB+), Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord. Auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen liefert Hyundai immer mit. Es gibt je zwei USB C-Anschlüsse in den Sitzreihen eins bis drei, 12-V-Anschlüsse vorn sowie im Kofferraum und sogar eine 230-V-Steckdose im Gepäckabteil. Über die beiden induktiven Ladeschalen in der Mittelkonsole lassen sich zwei

Smartphones gleichzeitig aufladen. Der Santa Fe Plug-in ist stets mit einem Bose-Soundsystem ausgestattet, das über elf Lautsprecher sowie einen Subwoofer verfügt. Der Hyundai verfügt zudem über Bluelink-Connect, das zahlreiche Funktionen wie Live Services (u. a. Verkehrsinformationen, Wetter, Tankstellen, Parkhaussuche) und Remote-Funktionen über die integrierte SIM-Karte ermöglicht. Mittels der Smartphone-App können auch verschiedene Fahrzeuginformationen abgerufen werden. Zudem

lässt sich das Infotainmentsystem über Over-the-Air-Updates aktualisieren.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot vorn fällt großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis etwas über 1,90 m große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich über zwei Meter große Insassen ausreichen. Auch die Innenbreite fällt üppig aus und trägt zum guten Raumgefühl bei,

1,3 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Reihe steht den Mitfahrern sehr viel Platz zur Verfügung. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, finden selbst über zwei Meter große Insassen ausreichend Bewegungsfreiheit vor. Sogar in der dritten Reihe finden bis zu 1,85 m große Mitfahrer Platz. Die Innenbreite ist wie vorn auch in Reihe zwei und drei ausreichend und trägt ebenso wie die großen Fensterflächen zum angenehmen Raumempfinden bei.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Koreaner punktet mit einem flexiblen Innenraumkonzept. Ab Werk bekommt man das große SUV als Fünfsitzer, gegen 1.200 Euro Aufpreis wird der Santa Fe wahlweise zum Sechs- oder Siebensitzer. Beim sechssitzigen Testwagen mit zwei Einzelsitzen statt einer Dreierbank in der mittleren Reihe lassen sich diese längs verschieben und die Lehnenneigung verstellen. Bei den Ablagemöglichkeiten könnten die Koreaner spendabler sein. Die Türfächer dürften größer ausfallen, zudem finden darin keine Einliter-Flaschen Platz. Darüber hinaus vermissen wir einen Brillenhalter im Dachhimmel. Dafür entschädigt der Santa Fe mit einer großen, offenen Ablagemöglichkeit unterhalb der Mittelkonsole sowie zwei sehr gut erreichbaren Ablagemöglichkeiten für das Smartphone inklusive induktiver Lademöglichkeit. Praktisch: Die Mittelarmlehne lässt sich dank zweier Scharniere sowohl von vorn als auch vom Fond aus hochklappen, womit das Fach darunter von beiden Seiten aus

das lediglich durch den dunklen Dachhimmel und die wuchtige Mittelkonsole etwas geschmälert wird. Optional bringt das Glasschiebedach mehr Licht in den Innenraum und bei Dunkelheit lässt die Ambientebeleuchtung das Interieur großzügiger wirken.



Im Fond bietet der Santa Fe gute Platzverhältnisse selbst für große Mitfahrer.

erreichbar ist. Ein Alleinstellungsmerkmal ist das Sterilisationsfach oberhalb des Handschuhfachs: Dort lassen sich häufig verwendete Gegenstände wie Smartphones oder Geldbörsen mittels UV-C-Strahlung sterilisieren. Innerhalb von zehn Minuten sollen 99,9 Prozent der Keime auf der Oberfläche entfernt werden. Für die Fondinsassen in der zweiten Sitzreihe gibt es geschlossene Lehnentaschen, Türfächer, Jackenhalter, Becherhalter in den Türen sowie ein ausziehbares Fach auf der Rückseite der Mittelkonsole - da kann man nicht meckern. In Reihe drei gibt es zumindest zwei Becherhalter, abgesehen davon jedoch keine weiteren Ablagemöglichkeiten.

2,1 KOMFORT

2,6 Federung

Der Santa Fe ist mit McPherson-Federbeinen vorn sowie einer Mehrlenkerachse hinten ausgerüstet. Adaptive Dämpfer sind wie bei den meisten Koreanern nicht erhältlich, allerdings verfügt das SUV mit Ausnahme der Basisausführung Prime stets über eine Niveauregulierung an der Hinterachse. Das Fahrwerk ist vergleichsweise weich abgestimmt, was sich positiv auf den Federungskomfort auswirkt. Besonders innerorts sprechen die Feder-Dämpfer-

Elemente auffallend feinfühlig an und absorbieren Unebenheiten bemerkenswert gut. Auf Landstraßen und Autobahnen führt die softe Auslegung zu vergleichsweise starken Aufbaubewegungen, was durch die SUV-typisch hohe Sitzposition zusätzlich verstärkt wird. Dennoch lassen sich auch lange Etappen entspannt abspulen. Geschwindigkeitshügel schluckt das SUV dank der

vergleichsweise großen Federwege gekonnt, die Insassen bekommen davon nur wenig zu spüren.

2,1 Sitze

⊕ Der Santa Fe verfügt bereits in der Basisausführung über elektrisch verstellbare Vordersitze. Der Testwagen bringt als Blackline zudem eine Memory-Funktion für den Fahrersitz mit. Die Vordersitze bieten viele Einstellmöglichkeiten, so lässt sich neben der Neigung auch die Länge des Sitzkissens anpassen. Die Sitze sind großzügig geschnitten und bequem gepolstert, wodurch sich auch lange Etappen entspannt zurücklegen lassen. Dazu tragen auch die gut gepolsterten Armauflagen, die höhen- und längsverstellbaren Kopfstützen sowie die Gurthöhenverstellung bei. Der Seitenhalt hingegen dürfte ausgeprägter sein, steht bei einem Familien-SUV

aber nicht im Mittelpunkt. Der Testwagen ist mit je zwei Einzelsitzen in den Reihen zwei und drei ausgestattet (Option). Der Sitzkomfort in der zweiten Reihe ist außergewöhnlich gut, was neben der ordentlichen Konturierung auch an den beiden Mittelarmlehnen sowie der Verstellmöglichkeit von Lehnen- und Sitzneigung liegt. In der dritten Reihe fällt der Sitzkomfort weniger gut aus, was weniger auf die Konturierung und die geringeren Einstellmöglichkeiten als vielmehr auf den sehr spitzen Kniewinkel zurückzuführen ist.

2,4 Innengeräusch

⊕ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 65,9 dB(A) - ein guter Wert. Oberhalb von 130 km/h steigen die Windgeräusche jedoch überproportional stark an, hier wirkt sich die kantige Karosserieform offensichtlich negativ aus. Der Motor ist akustisch gut entkoppelt und bei gemächlicher

Fahrweise kaum zu hören. Erst unter hoher Last drängt sich der Verbrenner akustisch in den Vordergrund. Erwartungsgemäß ruhig ist es im EV-Modus, sofern der Teilzeitstromer tatsächlich elektrisch unterwegs ist.

1,3 Klimatisierung

⊕ Der Santa Fe ist als Fünfsitzer mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Es gibt zwar eine Beschlagssensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen vorwählen. Ist das SUV mit der optionalen dritten Sitzreihe ausgestattet, lässt sich wie im Falle des Testwagens die Lüftungsstärke für die Mitfahrer in der dritten Reihe separat regeln, die Temperatur allerdings nicht. Sowohl in der zweiten als auch in der dritten Sitzreihe gibt es an den Seiten separate Luftausströmer. Für die kalte Jahreszeit wartet der Koreaner mit einer Sitzheizung vorn und hinten (äußere Sitze in der zweiten Reihe) sowie einem beheizbaren Lenkrad auf. Scheint die Sonne, freuen sich die Fondinsassen über die getönten Scheiben ab der B-Säule sowie die manuell ausziehbaren Rollos in den hinteren Türen. Bemerkenswert: Selbst in der Basisausstattung stattet Hyundai das SUV mit belüftbaren Vordersitzen aus.

⊖ Der Santa Fe ermöglicht kein elektrisches Heizen - das ist ungewöhnlich für einen Plug-in-Hybriden und schränkt die Einsatzmöglichkeiten für das elektrische Fahren merklich ein. Dies hat zur Folge, dass der Verbrennungsmotor laufen muss, um den Innenraum aufzuheizen, was im Großteil des Jahres erforderlich ist. Auch ein Vortemperieren an oder abseits einer Ladesäule ist damit nicht möglich. Lediglich Sitz- und Lenkradheizung stehen im reinen EV-Betrieb zur Verfügung. Selbst im Hybridmodus kommt bei tiefen Temperaturen bei abgeschaltetem Verbrenner nach kurzer Zeit kalte Luft aus den Lüftungsdüsen, ehe der Benziner für die Temperierung des Innenraums wieder angeworfen wird. Und: Die Luftmenge aus den Lüftungsdüsen am Armaturenbrett kann man nicht unabhängig von der Strömungsrichtung variieren, weil separate Drehrädchen fehlen.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der Santa Fe Plug-in-Hybrid ist aktuell das leistungsstärkste Modell der Baureihe. Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,6 l Hubraum leistet 118 kW/160 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 265 Nm. Zusätzlich sorgt ein Elektromotor mit

72 kW/98 PS und maximal 304 Nm Drehmoment für Vortrieb - entweder alleine oder in Kombination mit dem Verbrenner. Die Systemleistung beträgt in Summe bis zu 186 kW/253 PS, das Systemdrehmoment 367 Nm. Muss der E-Motor für den alleinigen

Antrieb sorgen, geht es nur recht gemächlich voran. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt er 13,3 s, die "elektrische" Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreicht er erst nach langem Anlauf. Im Hybridmodus mit vereinten Kräften geht der Santa Fe Plug-in deutlich beherzter zu Werke, auch wenn sich das hohe Leergewicht von knapp 2,2 t entsprechend niederschlägt. Dann absolviert der Koreaner den Sprint von 60 auf

100 km/h in 4,3 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,4 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der Allradler in 1,2 s - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Hyundai mit 9,3 s, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 180 km/h elektronisch begrenzt.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner bietet eine angemessene Laufkultur, wenn auch leichte Vibrationen in den Innenraum vordringen. Beim Ausdrehen wird der Motor vorrangig akustisch präsent, die Automatik vermeidet diese Drehzahlregion aber weitgehend, sodass das Geräuschverhalten im Alltag kaum ein Problem darstellt. Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen

kommen im Santa Fe Plug-in-Hybrid dank des unterstützenden E-Motors kaum vor. Die Leistungsentfaltung ist gut, den kurzen Verzögerungsmoment beim Leistungsaufbau des Turbo-Vierzylinder überbrückt der schnell ansprechende Elektromotor. Der Anschluss des Verbrenners an den E-Motor erfolgt ebenfalls harmonisch und ruckarm.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Sowohl der getestete Plug-in-Hybrid als auch der ebenfalls erhältliche Vollhybrid ist mit einer 6-Gang-Wandlerautomatik ausgestattet. Sie schaltet weich, allerdings kann sie in puncto Schaltgeschwindigkeiten nicht mit einem Doppelkupplungsgetriebe mithalten. Zudem ergeben sich durch die lediglich sechs Gänge recht große Drehzahlsprünge. Ein zusätzlicher Gang würde dem Santa Fe guttun und das Drehzahlniveau senken, denn der Verbrenner dreht bei 130 km/h

bereits mit recht hohen 2.700 1/min. Mithilfe der Schaltwippen am Lenkrad kann man abhängig vom aktuellen Fahrmodus sowohl manuell in die Gangauswahl eingreifen als auch die Rekuperationsstärke einstellen. Die Rekuperation kann sich automatisch anpassen und sich am vorausfahrenden Verkehr orientieren, alternativ kann sie in drei Stufen verändert werden. Eine Autohold-Funktion sowie die Berganfahrhilfe sind Serie.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Wie bei einem großen Familien-SUV nicht anders zu erwarten, steht beim Santa Fe die Fahrsicherheit und nicht die Fahrdynamik im Vordergrund. Dementsprechend verhält sich der Koreaner im ADAC Ausweichtest. Lenkt man wie bei einem kritischen Ausweichmanöver ruckartig, greift das elektronische Stabilitätsprogramm unverzüglich und energisch ein, infolge dessen der Santa Fe viel Geschwindigkeit abbaut. Anschließend kann man den Ausweichtest problemlos und sicher durchfahren. Lenkt man sanfter, um möglichst zügig durch die Pylonengasse zu kommen, wird der Fahrer mit der ausgeprägten Wankneigung und starkem Untersteuern konfrontiert. Fahrdynamik und Fahrspaß

kommen hier - wie zu erwarten - nur bedingt auf. Lastwechselreaktionen sind dem Santa Fe weitgehend fremd, die Hinterachse bleibt selbst bei provozierten Lastwechseln sicher in der Spur. Auch bei einem abrupten Lenkimpuls lässt sich der Hyundai nicht aus der Fassung bringen, auch hier greift der elektronische Schutzengel reaktionsschnell und gezielt ein. Im Gegensatz zum Vollhybrid, der auch als Fronttriebler erhältlich ist, verfügt der Santa Fe Plug-in-Hybrid stets über einen automatisch zuschaltenden Allradantrieb und verfügt dadurch über eine sehr gute Traktion.

2,5 Lenkung

⊕ Abgesehen vom Bereich um die Mittellage bietet die Lenkung ein ordentliches Lenkgefühl und eine angemessene Rückmeldung. Auch die Zielgenauigkeit geht in Ordnung. Kurven lassen sich trotz der ausgeprägten Wankneigung präzise durchfahren, Lenkkorrekturen sind nur selten erforderlich. Die Zentrierung ist gut ausgeprägt und trägt ihren Teil zum guten Geradeauslauf bei.

Mit 2,7 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt, der Lenkaufwand hält sich aber in Grenzen.

2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Santa Fe nach 35,7 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) zum Stehen - ein durchschnittlicher Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse geben keinen Anlass zur Klage, hier haben die Entwickler einen guten Job gemacht.

1,8 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Santa Fe Plug-in-Hybrid ist sehr umfangreich, zudem sind alle verfügbaren Assistenten serienmäßig an Bord - das ist sehr loblich. Ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung ist ebenso Serie wie ein Spurhalte- und Spurwechselassistent. Letzterer umfasst den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den hinter dem Fahrzeug kreuzenden Verkehr überwacht. Auch die Ausstiegswarnung wird mithilfe der hinteren Radarsensoren realisiert. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Die Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen der Frontkamera mit dem Navigationskartenmaterial. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Anschließend wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet.

⊖ Der serienmäßige Aufmerksamkeitsassistent agiert übereifrig und ermahnt den Fahrer bereits nach kurzer Blickabwendung von der Fahrbahn mit einem nervigen Piepton. Ebenfalls verbesserungswürdig ist die Verkehrszeichenerkennung, die auffallend häufig daneben liegt. Die intelligente Geschwindigkeitsregelung kann das eingestellte Tempo lediglich auf bestimmten Autobahnen sowie auf Basis der Navidaten automatisch anpassen und ist damit nur sehr bedingt nutzbar.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: Dezember 2024) bescheinigt dem Hyundai Santa Fe Plug-in-Hybrid einen guten Insassenschutz, der mit 84 Prozent der möglichen Punkte bewertet wird. Insgesamt gibt es dafür die vollen fünf Sterne. In der Ausführung Prime, die lediglich für den Vollhybrid erhältlich ist, sind einige Assistenzsysteme nicht erhältlich, wofür dem Santa Fe ein Stern abgezogen wird. Front- und Seitenairbags vorn, ein Knieairbag für den Fahrer sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind an Bord. Ebenfalls Serie sind ein

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Center-Airbag zwischen den beiden Vordersitzen. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,95 m große Personen. Nach einem Unfall kann der Hyundai selbstständig über die integrierte SIM-Karte einen Notruf absetzen.

⊖ Die Fondkopfstützen lassen sich nicht weit genug herausziehen und bieten nur für bis zu 1,70 m große Insassen eine Schutzfunktion. Ein Gepäcktrennnetz, das die Insassen vor umherfliegendem Gepäck schützen kann, ist für den Santa Fe nicht zu haben.

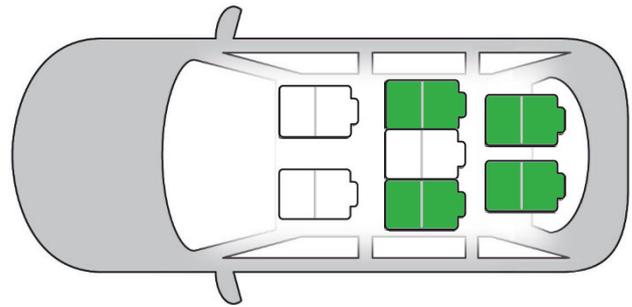
1,8 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Santa Fe gute 88 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung lassen sich universelle Kindersitze aller Altersgruppen auf allen Fondsitzen problemlos nutzen und mit den fahrzeugseitigen Sicherheitsgurten oder per Isofix-Vorrichtung samt i-Size-Kennzeichnung befestigen. Die Gurte sind lang genug, die Abstände zwischen den Anlenkpunkten reichen selbst für Sitze mit großem Platzbedarf und die Gurtschlösser sind stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Für den Beifahrersitz sind keine Isofix-Haken erhältlich, mit dem Gurt ist die Montage universeller Kindersitze allerdings problemlos möglich. Die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, um dort rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren zu können. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich bequem per Tastendruck vom Fahrerplatz aus bedienen.

⊖ Die gemessenen Schließkräfte an den hinteren Seitenscheiben sind deutlich erhöht, weshalb besonders für Kinder Verletzungsgefahr besteht.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)
 ■ gut (1,6–2,5)
 ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ ausreichend (3,6–4,5)
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)

2,6 Fußgängerschutz

⊕ Der Hyundai Santa Fe erzielt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 77 Prozent der erreichbaren Punkte und damit ein durchschnittliches Ergebnis. Vor allem die steifen A-Säulen bergen wie üblich ein erhöhtes Verletzungsrisiko für vulnerable Verkehrsteilnehmer.

Ein Notbremsassistent, der Fußgänger und Fahrradfahrer erkennt, ist serienmäßig. Zudem verfügt der Santa Fe Plug-in-Hybrid über einen akustischen Fußgängerschutz, der bei elektrischer Fahrt bis 30 km/h ein Geräusch erzeugt, um andere Verkehrsteilnehmer auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam zu machen.

3,0 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2

Für viele Plug-in-Hybride gilt, dass hinsichtlich des Verbrauchs die Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn ergibt. Vorteile erzielt der Teilzeitstromer dann, wenn man möglichst häufig lädt, um häufig elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest 54 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Der reine Stromverbrauch liegt bei 27,0 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste). Fährt man im Hybrid-Modus, liegt der Kraftstoffverbrauch durchschnittlich bei 7,8 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	4,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Hybrid-Strecke und startet mit vollgeladener Batterie, verbraucht der Santa Fe Plug-in-Hybrid auf den ersten 100 km 12,4 kWh (Strom) und 4,4 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von

177 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel dafür 24 von 60 möglichen Punkten.

2,3 Schadstoffe

⊕ Der Partikelaustoß liegt nur knapp über den strengen Anforderungen des ADAC Ecotest, der Santa Fe kann damit nahezu volle Punktzahl erzielen. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch

Punktabzüge im Bereich Schadstoffe - und das aufgrund des hohen Stromverbrauchs nicht zu knapp. Am Ende bleiben nur 37 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Koreaner damit bei 61 Zählern, die für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

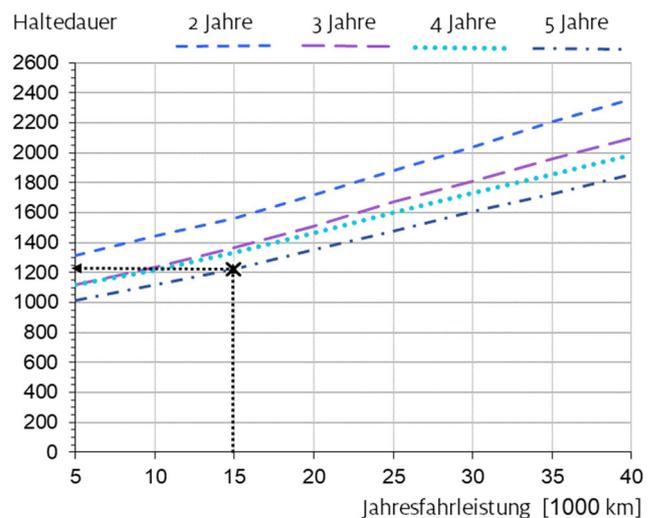
4,4 AUTOKOSTEN

4,4 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Santa Fe 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Black Line ist aktuell das Topmodell der Baureihe und kostet als optionaler Sechssitzer mindestens 68.150 Euro. Viel Geld für ein Mittelklasse-SUV, damit liegt der Koreaner auf dem Preisniveau der deutschen Premiumkonkurrenten. Allerdings sind diese weder mit einer dritten Sitzreihe erhältlich, noch können sie auch nur näherungsweise mit einer derart umfangreiche Serienausstattung aufwarten. Ob Lederausstattung, Head-up-Display, Bose-Soundsystem, 360-Grad-Kamerasystem oder digitaler Innenspiegel, der Koreaner bringt all diese Annehmlichkeiten serienmäßig mit. Die Kfz-Steuer liegt bei lediglich 32 Euro im Jahr. Teuer dagegen kommt die Versicherung, denn in der Vollkasko ist der Hyundai mit der Typklasse 31 sehr hoch eingestuft - die Klasse 21 in der Haftpflicht kann das nicht ausgleichen. Das Wartungsintervall beträgt lediglich 15.000 km, jedoch bittet Hyundai den Santa Fe jedes Jahr zur Wartung. Vorteilhaft ist die lange Garantie, der Hersteller steht fünf Jahre für Defekte gerade - und das ohne Kilometerbegrenzung. Auf die Hochvoltbatterie gibt es sogar 8 Jahre bis 160.000 km Garantie - bei Elektroautos inzwischen Standard, die meisten Plugins haben jedoch keine so lange Batteriegarantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1225 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Santa Fe 1.6 T-GDI Hybrid Prime 2WD Automatik (5-Sitzer)	Santa Fe 1.6 T-GDI Hybrid Signature 4WD Automatik (5-Sitzer)	Santa Fe 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Signature 4WD Automatik (5-Sitzer)	Santa Fe 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Signature 4WD Automatik (7-Sitzer)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	158 (215)	158 (215)	186 (253)	186 (253)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	367/1.500	367/1.500	367/1.500	367/1.500
0-100 km/h [s]	9,6	9,8	9,3	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,7 S	7,0 S	1,7 S	1,7 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	152	158	38	38
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/31/28	21/31/28	21/31/27	21/31/27
Steuer pro Jahr [Euro]	141	168	32	32
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1.132	1.199	1.191	1.203
Preis [Euro]	57.200	61.650	64.150	65.350

Aufbau

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

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

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh/100 km pro t]*	2,0 + 5,7
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	266/486/904
• Dachlast/Anhängelast [kg]	46/1.467
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,18
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n. b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n. b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Systemleistung	186 kW/253 PS
Systemdrehmoment	367 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,7 l
CO ₂ -Ausstoß	38 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	255/45 R 20
Länge/Breite/Höhe	4.830/1.900/1.720 mm
Leergewicht/Zuladung	2.150/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	621/1.942 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.010 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nošovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R20 105V
Reifenmarke Testwagen	KUMHO ECSTA PS71
Wendekreis links/rechts	12,2/12,1 m
Ecotest-Verbrauch	4,4 l/100km & 12,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB (Hybridmodus)	6,4/7,1/9,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	99 g/km (WTW* 177 g/km)
Reichweite	655 km
Innengeräusch 130 km/h	65,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.210 mm
Leergewicht/Zuladung	2162/573 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	575/1.050/1.955 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	164 Euro	Werkstattkosten	124 Euro
Fixkosten	208 Euro	Wertverlust	729 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.225 Euro		
Steuer pro Jahr	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/31/27		
Basispreis Santa Fe 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Black Line 4WD (6-Sitzer)	68.150 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.07.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	68.940 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.294 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. † Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalliclackierung	ab 790 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

4,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	1,8	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	1,2	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,7
Innenraum	2,0	Sicherheit	1,8
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	1,3	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	2,5	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	2,1	Verbrauch/CO ₂	3,6
Federung	2,6	Schadstoffe	2,3
Sitze	2,1		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	1,3		

Stand: Mai 2025

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner