

Hyundai ist in Österreich nicht nur stärkster asiatischer Autoanbieter, die Koreaner fahren auch zusehends schwere Kaliber gegen den Wettbewerb auf. Der neue Santa Fe ist das treffendste Beispiel dafür: Das mit Allradantrieb zwei Tonnen schwere Gerät gehört zu den besten „mittelgroßen“ SUV am Markt. Womöglich auch bald zu den besten großen. Noch heuer soll dem Fünfsitzer eine siebensitzige Lang-Version folgen.

Knapp 45.000 Euro für den teuersten Santa Fe (unser Testexemplar) klingen nicht gerade nach Schnäppchen. Sie sind's aber trotzdem. Dank der luxuriösen Serienausstattung ist der Preis im Klassenvergleich so gut wie konkurrenzlos. Relativ unbeweglich zeigt sich Hyundai dafür bei den Optionen. Wer die sanfte Sechsgang-Automatik bevorzugt, muss auch das elektronische 4WD-System (inklusive „Lock“-Modus für kleine Geländeausflüge) und den stärksten Dieselmotor nehmen: den 2.2 CRDi mit 197 PS.

Gleichwohl keine schlechte Wahl. Denn der schlupfabhängig automatisch zuschaltende Allradantrieb ist dem alternativen Frontantrieb bei Schnee und Nässe weit überlegen. Natürlich lassen sich Top-Diesels plus 4WD ebenso gut mit dem harmonischen Sechsgang-Getriebe kombinieren. Damit erspart man sich nicht nur zwei Tausender, das Auto wirkt auch spritziger.

Vergleichen wir nun die beiden Diesel-Aggregate im Santa-Fe-Programm: Der 2.2 CRDi ist „nur“ ein Euro-5-Motor, der aber im Norm-Mix lediglich 6,1 l/100 km verköstigt – 0,3 Liter weniger als der schwächere Euro-6-Diesels, der 2.0 CRDi mit 150 PS. Mit Automatik konsumiert der 2.2 CRDi dagegen genormte 6,8 l/100 km. Doch egal, ob die Gänge manuell oder selbsttätig sortiert werden, die 197-PS-Maschine gefällt durch Laufruhe und homogene Kraft-



Fahrbericht Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD Automatik Style

Schweres Kaliber

Manches ist selbst beim üppig ausgestatteten Santa Fe optional: das dezente „Mystic-Beige“ (450 Euro) ebenso wie der Chrom-Kühlergrill (100 Euro). Die dunklen 19-Zoll-Alus sind fix beim Topmodell „Style“. Helle Felgen hat die um 3.000 Euro günstigere „Premium“-Ausstattung. Immer dabei: eine akustische Einparkhilfe für hinten, wo die Sicht wegen der aufsteigenden Fensterlinie eingeschränkt ist. Eine Rückfahrkamera kostet 490, eine automatische Einparkhilfe 590 Euro (Bilder: WRD, Hyundai)

entfaltung.

In lang gezogenen Kurven akzeptiert der komfortabel abgestimmte Allradler ein überraschend hohes Tempo, bis ihm zunehmendes Untersteuern den Wind aus den Segeln nimmt. Ausreichend Straßenkontakt vermittelt dabei die im Kraftaufwand dreifach variierebare, aber schon im „Normal“-Modus leichtgängige Lenkung. Wer das massige SUV lieber etwas dynamisch bewegt, sollte den „Sport“-Modus wählen. Und wer gern mit einem Finger am Volant einparkt, aktiviert den „Comfort“-Modus. Platz offeriert der hoch gewachsene Santa Fe mehr als genug – sowohl im Lade- als auch im Insassen-Raum, wo die Fond-Passagie-

DATEN-KARTE

Motor: 16V-Vierzyl.-Turbodiesel, 2.199 ccm, Partikelfilter, Euro 5
Leistung: 145 kW/197 PS bei 3.800/min
Spitze: 190 km/h
Normverbrauch: 6,8 l/100 km
CO₂: 178 g/km (Automatik)
L/B/H: 4.690/1.880/1.685 mm
Leergewicht: 1.968 kg
Gesamtgewicht: 2.510 kg
Preis: EUR 44.990,- inkl. 10% NoVA und 20% MwSt.

re vor allem viel Beinfreiheit genießen. Ebenfalls keine Mangelware sind Ablagen und Cupholder. Immer wieder vorbildlich: die für Hyundai-Cockpits typische Bedienungs-

logik, sieht man vom schlecht platzierten Zigaretten-Anzünder im Santa Fe einmal ab (aber Raucher sind für die meisten Interieur-Designer ohnehin eine zu vernachlässigende Spezies).

Außerdem positiv registriert: die selbst für SUV-Verhältnisse angenehme großen Außenspiegel sowie die hochwertige Material- und tadellose Verarbeitungsqualität. Wobei die mit sattem Klang ins Schloss fallenden Türen schon subjektiv viel Vertrauen erwecken. Dass dies auch objektiv berechtigt ist, belegt das hervorragende Ergebnis, das der Santa Fe beim EuroNCAP-Crashtest erzielt hat.

Werner R. Deutsch

(www.Auto-Kaufberatung.at)



Nach Vorklappen der Fondlehnen offeriert das nahezu ebene Gepäckabteil ein Fassungsvermögen von beachtlichen 1.680 Litern. Darin inkludiert sind praktische Fächer unter dem Laderaum-Boden

Will man sich vorm Ladegut schützen, belässt man die (in der Neigung verstellbaren) Fondlehnen in aufrechter Position und erweitert das Grundvolumen des Gepäckraums durch Vorschieben der Sitze

