



Fotos: Michael Blumenstein | Thorsten Weigt (1)

Der Hyundai Santa Fe ist eine fast schon brutale Erscheinung. Dabei ist sein Charakter lammfrom.

Ziemlich massiv

Hyundai wagt Dinge, die andere sich nicht trauen – auch beim Design. Der Hyundai Santa Fe sprengt die bisherigen Vorstellungen eines Korea-SUV. Und das ist gut so.

Sind wir mal ehrlich: Gerade beim SUV ist der Einheitsbrei beim Design kaum mehr auszuhalten. Nur Vollprofis erkennen auf den ersten Blick anhand einer (SUV-)Silhouette fehlerfrei Marke und Modell. Korea hat jedoch eine eigenere Linie gefunden, sowohl Kia als auch Genesis, Ssangyong (ist nur noch so halb koreanisch) und eben Hyundai. Beispiele: Kona, Inster und Santa Fe. Aber auch Ioniq 5 und 6 sowie der Bus Staria sind besonders.

Auffallend praktisch

Wir schauen uns den neuen Santa Fe an. Auf den ersten Blick wirkt das SUV massiv: 20-Zoll-Räder (Serie), knapp 18 Zentimeter Bodenfreiheit, markante Front, hohe Dachreling, kantiges Design und steile Heckklappe. Ein bisschen erinnert er an den Land Rover Discovery 3 – das gefällt. Denn auch er trug Van-Gene in sich. Also quadratisch, praktisch, gut.

Die beeindruckenden Eckdaten lauten: 711 bis 2.032 Liter Kofferraumvolumen beim Fünfsitzer. Wer will, bestellt den Santa Fe aber auch „loungig“ als Sechssitzer oder raumfüllend als

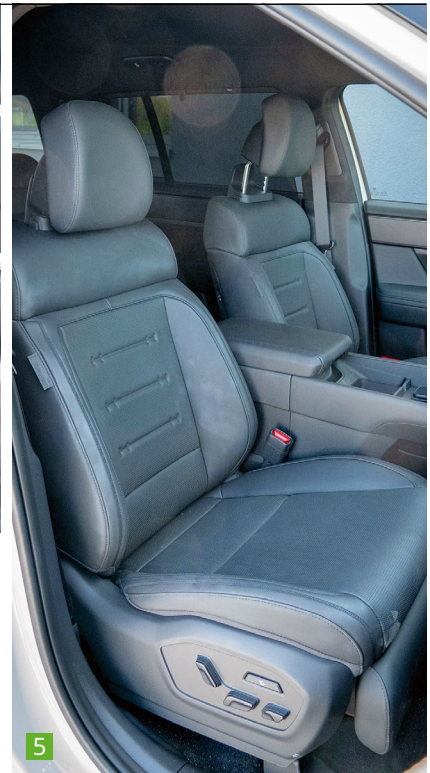
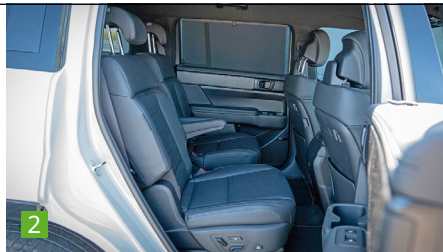
Siebensitzer. Dass diese fahrende Schrankwand mit einer Länge von 4,83 Metern exakt die Größe des neuen Audi A5 Avant besitzt, ist erfreulich. Mit 1,90 Metern Breite ist er bloß vier Zentimeter breiter als ein Astra und mit 1,72 Metern Höhe (1,77 mit Dachreling) knapp 20 Zentimeter niedriger als ein VW Bus.

Wir steigen hinten ein und freuen uns, dass (ausschließlich) bei der Ausstattungslinie „Blackline“ die fantasti-

schen Haltegriffe außen in den C-Säulen angebracht sind. Warum ist noch niemand auf die Idee gekommen? Hinten im Sechss- oder Siebensitzer Platz genommen, können auch 190-Zentimeter-Gäste mittellange Strecken absolvieren (obwohl die mittlere Reihe nicht verschiebbar ist) und freuen sich über USB-C-Ports und eine eigene Klimaregelung. Da kommt das Kastenformat voll zur Geltung. Klar, Kofferraum ist dann keiner mehr vor-



Das kantige Design macht ihn nicht nur unverwechselbar, sondern auch geräumig.



1 So einfach und so gut: Haltegriff an den C-Säulen – leider nur bei der Ausstattung Blackline. **2** Das Platzangebot ist beim Sechssitzer in der Mitte luxuriös, das Gestühl lässt sich auch dort teilweise elektrisch justieren, Sitzheizung ist auch an Bord. **3** Auch der Chauffeur sitzt kommod und kann den Santa Fe recht gut, weil einfach, bedienen. **4** In das Frachtabteil des Sechssitzers können in dieser Sitzstellung 628 Liter eingeladen werden. **5** Bei der Ausstattungslinie Blackline sind schwarzes Nappaleder und eine Unterschenkelauflage mit an Bord, fühlt sich geschmeidig an und verströmt Noblesse.

handen. Wer ihn benötigt und mit fünf Plätzen auskommt, freut sich aber aufs Maximalpacken. Ähnlich viel schaffen nur Kaliber à la Land Rover Discovery 5, Mercedes GLS und BMW X7, mit anderen Abmessungen und zu Kursen jenseits von Gut und Böse.

Drei Ausstattungslinien

Wir bleiben auf dem Boden, schwingen uns nach vorn und denken: Alles sehr schön und hochwertig gemacht. Auch dort sitzt es sich gut. Die abgespeicherte Sitzposition wird bei Signature (Option) und Blackline per Tastendruck abgerufen. Die Tasten im Lenkrad, über dem linken Fahrerknie, in der Türverkleidung und einige im Dashboard vereinfachen das Zurechtfinden im Alltag und in den tiefen Tiefen der Menüs. Schön ist beim Thema Menütiefe, dass bei Hyundai sogar die Anzahl der Blinkimpulse beim Tippblinker eingestellt werden kann, denn dreimal sind häufig einmal zu wenig. Nicht ganz gewöhnen wollen wir uns an die Position und die Nutzbarkeit des Gangwahlhebels über dem rechten Fahrerknie. Zu oft fährt man beim vermeintlich eingelegten Rückwärtsgang noch vorwärts. Den Schätzungen von Hyundai nach wählen 55 Pro-

zent der Santa-Fe-Käufer den Signature, für Blackline entscheiden sich 40 Prozent und fünf wählen den Prime.

Bei den Motoren geht Hyundai den internationalen Weg. Soll heißen: Diesel gibt es nicht mehr. Macht nichts, werden viele nun denken. Kommt drauf an, meinen wir. Denn kräftige Selbstzünder und hubraumstarke Benziner dürfen oft viel an den Haken nehmen. Hybride und Plug-in-Hybride (Phev), die unter Umständen (bei leerem Akku) nicht mehr die Prospektleistung besitzen, werden oft kastriert. So auch der Santa Fe. Dass bei einem rund zwei Tonnen schweren SUV zwischen 1.010 (Plug-in-Hybrid) und 1.110 Kilogramm (Hybrid) gezogen werden dürfen, ist ein Witz. Vor allem im Hinblick darauf, dass es beide Antriebe auch in Kombination mit Allrad gibt. Die Anhängelast passt noch für Grünabfälle im Mini-Anhänger oder Pedececs auf der Kupplung.

Damit sind auch die einzig erhältlichen Motoren erwähnt. Beide Aggregate bauen auf einem 1,6-Liter-Turbo-Vierzylinder auf. Den Hybrid gibt es wahlweise mit Frontantrieb. Auf 215 PS kommt der Hybrid, der den 1,49 kWh speichernden Akku unter die Rücksitze packt. 253 PS sind es beim Phev. Unverständlicherweise speichert sein Akku nur 13,8 kWh, was nach WLTP

Hyundai Santa Fe 1.6 T HEV FWD Prime

Preis: ab 47.647 €

R4/1.598 cm³ | Systemleistung

158 kW/215 PS | 367 Nm

6-Gang-DKG | 180 km/h | 9,6 s

6,9 s | 157 g/km

4.830 x 1.900 x 1.720 mm (ohne Dachreling)

Kofferabteil: 5-Sitzer 711–2.032,

6- und 7-Sitzer 628–1.949 Liter

HK: 21 | **VK:** 28 | **TK:** 31

Wartung: 15.000/jährlich

Garantie: 5 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

für 54 Kilometer reichen soll. Keine Sorge, die 0,5-Prozent-Versteuerung gibt es über den offiziellen CO₂-Ausstoß (38 Gramm). Erschwerend beim Phev kommt hinzu, dass die Ladeleistung bei schnarchigen 3,6 kW liegt. Das ist nicht mehr zeitgemäß. Daher: Hybrid wählen. Der lädt sich selbst



Mit 4,83 Metern ist der Santa Fe nicht länger als ein Audi A5 Avant.

und verkündet den vollen Akku jedes Mal mit einer Anzeige und einem Bimmelton – als ob das jemanden interessieren würde.

Der Antrieb fährt sich aber sehr anständig, kraftvoll und akustisch zurückhaltend. Mit seinem 67-Liter-Tank ergeben sich zudem praktikable Reichweiten (Phev hat denselben

Tankinhalt). Passend dazu verhält sich der Unterbau des Santa Fe. Das Fahrwerk ist verbindlich und bietet guten Restkomfort. Lediglich bei hohem Tempo auf der Autobahn kommt der Brocken ins Wanken und das Innenraum-Geräuschniveau wird aufgrund recht deutlicher Wind- und Abrollgeräusche unangenehm – der Santa Fe

ist eben keine Reiselimousine. Laut Hyundai werden 70 Prozent den Hybrid wählen und ebenso viele den Frontantrieb und machen alles richtig. Etwa 60 Prozent sollen über den Flottenkanal veräußert werden.

Kritisch könnten Fuhrparkverantwortliche die Inspektions-Intervalle von lediglich 15.000 Kilometern oder ein Mal im Jahr sehen. Ebenso darf man in einem Fahrzeug, das bei fast 57.000 Euro (brutto) beginnt, Matrix-LED-Scheinwerfer erwarten – zumindest als Option. Ob die Versicherungseinstufung sich nach dem ersten vollen Jahr und den gemachten Erfahrungen nach unten anpasst, darf gehofft werden. Immerhin sind auch beim Santa Fe fünf Jahre Garantie obligatorisch. *mb*

Anzeige

VMF – IN ZUKUNFT BESTENS FAHREN.

GEMEINSAM STARK AM MARKT!

WANDEL DURCH KNOW-HOW & RICHTIGE TOOLS

Künstliche Intelligenz findet immer mehr Einzug in die Fuhrpark- und Mobilitätsbranche. Noch gibt es allerdings viele Unklarheiten und Fragen.

Mobilitätsdienstleister sind bereits jetzt auf diesem Gebiet Expertinnen und Experten. Die Mitglieder des VMF helfen, den Fuhrpark in die Zukunft zu begleiten. Die Möglichkeiten im Bereich Künstliche Intelligenz für das Fuhrparkmanagement sind umfassend: von intelligenter Routenoptimierung über das Wartungs- und Schadenmanagement bis hin zur nachhaltigen Verbesserung des Fuhrparks.

Der VMF und seine Mitglieder unterstützen bei der Transformation mit Know-how und den richtigen Tools. Gemeinsam beschreiten wir den Weg in die Zukunft.

