
Facelift Hyundai Santa Fe: Die vierte Generation des Bestseller-SUV

Von Hans-Robert Richarz

Santa Fe – das klingt nach Wildem Westen, nach Freiheit und Abenteuer, nach Auseinandersetzungen zwischen Rothäuten und Bleichgesichtern. Für den koreanischen Automobilhersteller Hyundai steht die Hauptstadt des US-Bundesstaats New Mexico als Namensgeber für sein erstes, vor 18 Jahren präsentiertes Modell der Gattung SUV. Bei den Südkoreanern legte dieses Auto den Grundstein für die Gattung sportlicher Universalfahrzeuge (SUV). In den USA, dem Mutterland dieser Spezies, landete es beispielsweise im ersten Halbjahr vergangenen Jahres mit 133 171 verkauften Exemplaren auf dem respektablen Platz 28 in der Zulassungsstatistik. Jetzt wurde der Hyundai Santa Fe einer umfassenden Verjüngungskur unterzogen, mit der er in diesem Sommer in vierter Generation auf den deutschen Markt kommen wird.

Spätestens mit dem Erreichen der Volljährigkeit stellt sich eine gewisse Reife ein. Das gilt auch für Automobile. Der Hyundai Santa Fe hat an Größe spürbar zugelegt, zeigt sich mit attraktiver Front- und Heckpartie sowie einem Hauch erwachsener Eleganz. Dank der auf 4,77 Meter um sieben Zentimeter gewachsenen Länge und dem ebenfalls erweiterten Radstand findet jetzt auf Wunsch sogar eine dritte Sitzreihe im Santa Fe Platz, die sich allerdings eher für Kinder eignet.

Der Innenraum wurde beim Lifting besonders gut bedient, denn es gibt jetzt wesentlich mehr Platz für die Passagiere hinten wie vorn im Wagen, der wahlweise als Fünf- oder Siebensitzer, mit Front- oder Allradantrieb sowie mit Schalt- oder Automatikgetriebe erhältlich ist. Auch der Komfort kommt nicht zu kurz - im Gegenteil. Der räumliche Zuwachs fiel so deutlich aus, dass Hyundai das Angebot für den bislang in der Preisliste verzeichneten Grand Santa Fe ohne Probleme ersatzlos streichen konnte.

Doch da - wie im wirklichen Leben - der erste und äußere Eindruck entscheidend für Sympathie oder Ablehnung ist, zunächst ein Blick darauf, welches Bild das Auto auf Antrieb abgibt. Sein Gesicht, respektive die Frontpartie lehnt sich nun stärker denn je an die neue Hyundai-Formensprache an, was besonders für die zweigeteilten Scheinwerfer und den neu gestalteten, großzügig ausgefallenen Kühler gilt. Mehr Glas rundum sorgt für bessere Sicht von drinnen nach draußen und zusammen mit den Leichtmetallrädern im 8,0 J x 19-Format für einen vornehmen Auftritt. Hinten machen neue Rückleuchten mit LED-Technik einen würdig-sportlichen Abschluss.

Vier Motoren stehen zur Wahl, ein Benziner und drei Diesel mit einer Leistung von 188 PS (138 kW) beim Benzin- oder zwischen 150 PS (110 kW) bis 200 PS (147 kW) beim Dieselmotor. Während Hyundai-Geschäftsführer Markus Schrick stolz darauf hinweist, dass der Preis des kleinen Diesels mit 35 070 Euro gegenüber seinem Vorgänger unverändert bleibt, hüllt er sich bei den Forderungen für die anderen Versionen vorläufig noch in Schweigen. Erwähnenswert in Sachen Abgas: So wie neuerdings alle Motoren bei Hyundai erfüllen auch die im Santa Fe die Abgasnorm Euro 6d-temp. Für das kommende Jahr ist zusätzlich eine Mild-Hybrid-Ausgabe mit 48-Volt-System geplant, ein Jahr später soll es eine Plug-in-Hybrid-Version geben.

Für die Kraftübertragung auf die Räder sorgt beim Benziner ein Doppelkupplungsgetriebe mit acht Gängen. Fällt die Wahl auf einen Diesel-Santa Fe, stehen zusätzlich ein Sechsgang-Schaltgetriebe sowie Frontantrieb zur Verfügung. Wie beim Allradantrieb die Kraft auf Vorder- beziehungsweise Hinterräder verteilt wird, hängt ganz vom Wunsch des

Menschen am Lenkrad ab. Im Eco-Betrieb gehen Kilowatt beziehungsweise Pferdestärken nur zu 20 Prozent an die Hinterachse, Comfort wechselt je nach Bedarf zwischen 80 zu 20 und 65 zu 35 Prozent zwischen Vorder- und Hinterachse, Sport sendet jeweils 50 Prozent an beide Achsen. Darüber hinaus orientiert sich die Einstellung Smart am Gelände und verteilt die Kraft nach Bedarf.

Verbesserungspotenzial bietet das bisweilen leicht zögerliche Ansprechen des Motors auf die Befehle des Gasfußes, weil sich dann ein kleines, aber dennoch spürbares Turboloch bemerkbar macht. Und wenn schon mal von Kritik die Rede ist: Die Lenkung könnte einen Hauch direkter sein, um durchgängig über Kontakt zum Untergrund und dessen Beschaffenheit zu informieren.

Ansonsten gibt es nichts zu meckern. Das gilt ganz bestimmt für die entweder auf Wunsch bestellbaren oder serienmäßig vorhandenen Sicherheitseinrichtungen und die zahlreichen Fahrerassistenzsysteme. In seinen Informationen für die Presse rühmt sich Hyundai nicht nur seines autonomen Notbremsassistenten mit Frontkollisionswarner inklusive Fußgängererkennung, des aktiven Spurhalteassistenten mit Lenkeingriff oder der adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage mit Abstandsregelung und Stopp-Funktion. Weiter heißt es: „Sicherheit schreibt der Santa Fe ebenso groß, wenn es darum geht, den Wagen zu verlassen.

Dafür steht der Ausstiegsassistent hinten ein, der ein Verlassen des Wagens unmöglich macht, wenn etwa an einer viel befahrenen Straße Fahrzeuge näherkommen. Dann schlägt der aufmerksame Helfer nicht nur akustisch und optisch Alarm, sondern verriegelt die Türen, bis die Gefahr vorüber ist. Das System ist mit einer elektronischen Kindersicherung für die hinteren Türen ausgestattet, die sich vom Fahrerplatz aus aktivieren lässt. Versucht der Fahrer, in einer Gefahrensituation die Kindersicherung auf Knopfdruck zu lösen, bleibt sie dennoch aktiv, bis sich von hinten kein Fahrzeug mehr nähert.“

Auch nicht schlecht ist der neue Insassenalarm. Er warnt mit Hupe und Warnblinkanlage, wenn der Fahrer den Santa Fe verlassen hat und verriegelt, sich zugleich auf den Rücksitzen aber noch jemand befindet, egal ob Mensch oder Tier, was vor allem im Sommer, wenn sich der Innenraum eines in der Sonne geparkten Wagens in Minutenschnelle aufwärmt, im Fall des Falles ein lebensrettender Vorteil sein kann.

Wie bereits erwähnt, hält sich Hyundai vorerst noch mit Preisangaben und Ausstattungsvarianten zurück, obwohl das Auto noch in diesem Monat in die Verkaufsräume geschoben werden soll. Geschäftsführer Markus Schrick geht jetzt schon davon aus, dass sich „rund 80 Prozent aller Santa Fe-Kunden für die 200 PS-Version in der Premium-Variante“ entscheiden werden. Das dürften nicht zuletzt besserverdienende Leute sein, die hin und wieder eine schwere Last, etwa ein Boot oder ein Segelflugzeug zu schleppen haben. Immerhin ist das Spitzenmodell in der Lage, zweieinhalb Tonnen gebremste Last selbst über eine zwölfprozentige Steigung hinter sich her zu ziehen. (ampnet/hrr)

Daten Hyundai 2.2 CRDi

Maße (Länge x Breite x Höhe (in m)): 4,77 x 1,89 x 1,68

Radstand (m): 2,77

Motor: 4-Zylinder-Reihen-Dieselmotor, Direkteinspritzung, Turbo, 2199 ccm

Antrieb: Allradantrieb, Automatik

Leistung: 147 kW / 200 PS bei 3800 U/min

Maximales Drehmoment: 440 Nm bei 1750-2750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,4 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,7-6,0 Liter
CO2-Emissionen: 150-158 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min.1860 / max 704 kg
Gepäckraum: 625-1695 Liter
Wendekreis: 11.4 m
Preis: steht noch nicht fest

Bilder zum Artikel



Hyundai Santa Fe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Santa Fe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Santa Fe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Santa Fe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Santa Fe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Santa Fe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Santa Fe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Santa Fe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai
