



Hyundai Santa Fe Industrie-terrein-auto

Autotest | Ambitie kan Hyundai niet ontzegd worden. Een aantal jaren geleden maakte het merk wereldkundig enorm te willen groeien. Getuige het huidige succes van de compacte en middelgrote modellen is dat geen loze belofte geweest. Nu doet de Koreaanse fabrikant wederom een opmerkelijke uitspraak: de nieuwe Santa Fe zou zich kunnen meten met auto's uit een veel hoger segment.

De eerste twee generaties van de Hyundai Santa Fe waren royaal bemeten, stoer uitziende auto's. Ze boden volop luxe voor dagelijks gebruik en tegelijkertijd de capaciteiten voor een avontuurlijke vakantie of zwaar werk.

Voor deze derde generatie gooit Hyundai het over een heel andere boeg. Door meer aandacht te besteden aan vormgeving en uitrusting, wil de fabrikant klanten aantrekken die tot voor kort veel duurdere SUV's (Sports Utility Vehicles) van prestigieuze merken reden.



En het moet gezegd worden: de vormgevers hebben een knap stuk werk afgeleverd. De nieuwe Santa Fe is een imposante verschijning, maar is niet zo groot of agressief dat het negatieve gevoelens oproept. Dat is te danken aan de slim gekozen verhoudingen. Geparkeerd naast een alledaagse hatchback is de Santa Fe wel degelijk een gigantische auto, maar omdat de wielen, ramen en schouderpartij perfect in harmonie zijn, valt de enorme omvang in eerste

instantie niet op.

Ruimte

Gezien de buitenmaten laat het zich raden dat de binnenruimte weinig te wensen over laat. Sterker nog: de Santa Fe is voor sommigen te groot! Om het instappen te vergemakkelijken schuift de elektrisch verstelbare voorstoel automatisch naar de achterste stand. Om de motor te starten moet het rempedaal worden ingetrapt en dat betekent dat menigeen op het puntje van de stoel moet balanceren om daar nog bij te kunnen!



Het interieur van de Santa Fe doet sterk denken aan dat van de andere modellen van Hyundai. De layout en de gebruikte materialen zijn vrijwel hetzelfde als in bijvoorbeeld de Hyundai i40. Omdat de Santa Fe het topmodel van Hyundai is, is alle luxe en veiligheid die het merk in huis heeft leverbaar op dit model.

Ondanks het feit dat het daarmee aan niets ontbreekt, biedt de Santa Fe niet de overdaad die de "premium" merken kenmerkt. Aan de andere kant: de Santa Fe heeft een beduidend vriendelijker prijskaartje. In economisch onzekere tijden is de iets minder overdadige aanpak van Hyundai ook als doordacht te bestempelen.



Rijden

Voor deze test is de meest luxe uitvoering met de sterkste motor en alle denkbare opties ingezet. De testauto wordt aangedreven door een 2.2 liter viercilinder diesel die het vermogen via een (optionele) zestraps automaat overbrengt op alle vier de wielen.



Omdat de Santa Fe absoluut niet bedoeld is als terreinauto, is vierwielaandrijving slechts een optie. De vierwielaandrijving is bovendien alleen bedoeld als extra veiligheidsmaatregel. Het ontbreekt de Santa Fe aan lage gearing, sperddifferentiëlen of zelfs maar een klim- of afdaalhulp. In plaats daarvan schakelt de vierwielaandrijving alleen in als dat absoluut noodzakelijk is. Om brandstof te besparen schakelt de elektronica daarna weer zo snel mogelijk over op voorwielaandrijving.

De 197 pk / 421 Nm sterke dieselmotor doet zijn werk in alle rust. Net als bij de chiquere SUV's is al bij een laag toerental veel vermogen beschikbaar. 120 km/u betekent bijvoorbeeld 2.000 toeren per minuut en dat zorgt voor een aangename rust in de cabine.

Alhoewel de "2.2 CRDI" nooit vermogen tekort komt, biedt de Santa Fe niet de overmacht die de duurdere SUV's kenmerkt. De Santa Fe schiet er nooit vandoor en geeft de bestuurder nooit een machtig gevoel. De prestaties zijn echter ruim voldoende en ook vlot passeren of snel invoegen is geen enkel probleem. Ook voor een aanhanger van maximaal 2.500 kg is de Santa Fe niet bang.



Juist omdat de Santa Fe niet imponeert met razendsnelle tussensprints, daagt de auto absoluut niet uit tot hard rijden. Het door Hyundai beloofde verbruik van 6.8 liter per 100 km (automaat en vierwielaandrijving) werd dan ook gemakkelijk gerealiseerd.

Weggedrag

De Santa Fe niet bedoeld is als terreinauto en daarom konden de technici het onderstel afstellen op gebruik op de openbare weg. Met een druk op de knop kan de bestuurder zelf kiezen voor lichte, gewone of zware besturing. Vooral deze laatste optie is prettig, omdat met de zwaardere besturing nauwelijks correcties nodig zijn op de snelweg.



Door de hoogte (1 meter 68) reageert de Santa Fe anders dan een lage / lichte personenauto, toch is de

wegligging uitstekend. De bestuurder hoeft de rijstijl niet aan te passen aan eventuele beperkingen van de auto. In plaats daarvan biedt de Santa Fe dankzij de hoge zitpositie en het stabiele onderstel volop rust en comfort.

Conclusie

Kan de nieuwe Hyundai Santa Fe zich meten met SUV's uit een hogere klasse? Nee. Er is nauwelijks iets op de Santa Fe aan te merken, echter de overmacht en overdaad die kenmerkend zijn voor de premium merken ontbreken. Daar staat echter tegenover dat de Santa Fe beduidend minder kostbaar is. Alhoewel de Santa Fe geen vervanger is voor een premium SUV, is het daarmee wel een nuchter alternatief.

Bij de nieuwe, derde generatie van de Santa Fe ligt de nadruk minder op off-road en avontuur. Het uiterlijk, de rijeigenschappen en de uitrusting bewijzen dat de Santa Fe perfect met de tijd mee is gegaan. Daarmee richt de Santa Fe zich voortaan op dat wat het belangrijkste is: het dagelijkse woon-werkverkeer zo aangenaam mogelijk maken. ■



Specificaties

Hyundai Santa Fe 2.2 CRDI i-Catcher

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	469 x 188 x 168 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.677 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.500 kg
Tankinhoud	64 l
Bagageruimte	585/1680 l
Bandenmaat	235/60R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	2199 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	197 pk @ 3800 tpm
Koppel	436 Nm @ 1800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,8 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	6,6 l / 100 km
Verbruik stad	8,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	173 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 59.995,-
Prijs instapmodel	€ 59.995,-