



## Hyundai Santa Fe Ruim baan

**De eerste generatie van de Hyundai Santa Fe is sinds de introductie in 2001 een groot succes. Dat is te danken aan het uitgekende concept waarmee de auto zich destijds wist te onderscheiden. De Koreaanse fabrikant wist toen al dat een SUV vooral om de ruimte en de uitstraling wordt gekocht, niet voor de off-road capaciteiten. Daarom werd de nadruk gelegd op dingen die de koper belangrijk vond en kon geld worden bespaard op overbodige zaken. Hoe weet de nieuwe Santa Fe zich te onderscheiden?**

Het eerste dat opvalt aan de nieuwe Hyundai Santa Fe is de vormgeving; die is met sprongen vooruit gegaan. De vorige generatie was, om het netjes te zeggen, wat excentriek. De nieuwkomer heeft veel weg van een Amerikaanse terreinreus, maar dan met een zekere Europese flair. Dat de auto nog groter is dan de voorganger (17,5 cm langer, 8 cm meer wielbasis, 5,5 cm breder en 6 cm hoger) is nauwelijks te zien, maar wel te merken.

### Ruimte

Het interieur is ruimer en royaler van opzet. Hyundai biedt de nieuwe Santa Fe zelfs aan als 7-zitter! Juist omdat de Santa Fe veel ruimte voor relatief weinig euro's biedt, is het jammer dat Hyundai hier een paar steekjes heeft laten vallen. De hoofdruimte is enorm, maar de hoofdsteunen zijn nauwelijks te verstellen. Bij forse bestuurders komt de hoofdsteun slechts tot de nek en dat is zowel onprettig als onveilig. Ook de hoogtevastelling van de gordels laat te wensen over. Op deze details na, hebben zowel de stoelen als het stuurwiel voldoende verstelmogelijkheden om tot een prettige rij-houding te komen.



Achterin biedt de Santa Fe veel ruimte (maar niet meer dan de concurrenten) en nog meer aandacht voor detail. Zo is de middelste zitplaats ook te gebruiken als armsteun, waar dan weer bekerhouders in zijn te vinden. De rugleuningen van de drie achterzittingen zijn verstelbaar. Rondom de achterbank zijn legio bakjes, vakjes en andere handige zaken te vinden.

De tweede achterbank is optioneel en opmerkelijk. Vaak is een dergelijke voorziening niet meer dan een plank met een zitting die alleen na het nodige klim en klauter werk bereikbaar is. Ook in de Santa Fe is de ruimte op de tweede achterbank gering, maar Hyundai biedt twee volwaardige stoelen. Bovendien kunnen de zittingen van de eerste achterbank geheel worden opgeklapt (dus niet alleen de rugleuning) om de best mogelijke toegang tot de achterste

zitplaatsen te bieden. Hyundai is niet alleen bijzonder door een 7-zitter voor deze prijs aan te bieden, het is meteen één van de prettigste 7-zitters!

## Luxe

---

De standaarduitrusting is "ruim", want vanaf het basismodel is de Santa Fe voorzien van onder andere alarm, cruise control en airconditioning. Na het basismodel staat de "Dynamic Version" op het programma waarbij de airconditioning wordt vervangen door een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem dat bovendien is doorgevoerd naar het bergvak in de middenconsole. Tevens biedt het tweede uitrustingsniveau een (uiterst eenvoudige) boordcomputer, ruitenwisserontdooier, donker glas bij de achterbank en een opgewaardeerd audiosysteem. Het topmodel maakt vooral de presentatie compleet met een leder interieur en een aangepast uiterlijk (o.a. een dakspoiler).



Gezien het prijskaartje is de standaarduitrusting royaal, maar er zit een addertje onder het gras. Hyundai legt de nadruk op zaken die gemakkelijk zijn te zien en te presenteren. Zowel vierwielaandrijving als een elektronisch stabiliteitssysteem zijn niet aan de buitenkant te zien. Beide staan alleen als opties in de prijslijst en moeten bij de showroomprijs worden opgeteld om de Santa Fe eerlijk te vergelijken met de concurrenten waarbij deze zaken meestal wel standaard zijn. Let ook op het aangeboden audiosysteem. Het eigen Hyundai systeem (met bediening op het stuurwiel) voldoet prima, het achteraf ingebouwde dubbel-DIN audio- en navigatiesysteem van Kenwood is uiterst onhandig en daarom geen aanrader.



## Motoren

---

Bij een grote auto horen grote motoren en daarom is zelfs het basismodel Santa Fe voorzien van een 2.7-liter 6-cilinder. Rekening houdende met de Europese voorkeur is de Santa Fe vanaf de introductie ook leverbaar met een 2.2-liter 4-cilinder dieselmotor. Beide motoren zijn naar keuze leverbaar in combinatie met voor- of vierwielaandrijving. Voor de testrit viel de keuze op de diesel. Niet alleen omdat de Santa Fe daarmee interessanter wordt voor het zakelijke segment, maar ook omdat deze kan worden gekoppeld aan een automatische versnellingsbak. Vooral deze combinatie is veel gezocht, maar wordt slechts sporadisch aangeboden.

Bij sterk accelereren is duidelijk hoorbaar dat onder de motorkap een zelfontbrander aan het werk is. Eenmaal op snelheid is ook de dieselende Santa Fe aangenaam stil en uiterst comfortabel. Hoge kruissnelheden zijn geen probleem en het verschil tussen 100 en 140 km/u is nauwelijks merkbaar.

De automaat verstaat z'n werk goed en is bovendien sequentieel te schakelen. Daarbij kan daadwerkelijk worden geremd op de motor, zodat de bestuurder afhankelijk van de situatie kan kiezen voor de vrijheid van zelf schakelen of het gemak van een automaat. In beide gevallen zijn de prestaties van de 150 pk sterke krachtbron niet groots, maar wel ruim voldoende. De testauto is voorzien van tweewielaandrijving, het mechaniek van vierwielaandrijving vraagt iets meer van de motor en dan zullen de prestaties marginaal minder zijn.



Alhoewel de nieuwe Santa Fe nog meer dan voorheen is bedoeld als een royaal bemeten alternatief voor de stationcar, is het weggedrag niet vergelijkbaar met dat van een gewone personenauto. In bochten helt de Santa Fe nadrukkelijk over en is goed merkbaar dat het enorme gewicht bij voorkeur rechtuit gaat. De wegligging is daarmee gemiddeld voor een auto als deze. De remmen zijn juist bovengemiddeld goed. Alle 1.718 kg Santa Fe zijn in een zeer korte afstand tot stilstand te brengen. Daarbij is het rempedaal zeer goed aan te voelen waardoor ook een noodstop nooit een paniekstop is.

## Conclusie

---

De nieuwe Hyundai Santa Fe is groter, moderner, mooier en slimmer dan de voorganger. Sinds de introductie van de eerste generatie Santa Fe heeft de concurrentie echter niet stilgezeten en is Hyundai niet langer de enige die een full-size SUV aanbiedt tegen een prijs waarvoor de gevestigde orde slechts een middenmaatje levert. In vergelijking met die concurrentie is de nieuwe Santa Fe vooral doordachter en veelzijdiger geworden.

Dat begint met een riant standaarduitrusting (lees de optielijst goed door!), de prima rijeigenschappen, de uitstekende remmen en de enorme binnenruimte. Vooral als 7-zitter is de nieuwe Santa Fe zeer geslaagd. Tenslotte is het leveringsprogramma bijzonder veelzijdig: benzine of diesel, twee- of vierwielaandrijving, automaat of handgeschakeld. Het kan allemaal, dus ruim baan voor de nieuwe Hyundai Santa Fe! ■



# Technische fiche

## Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi VGT 2wd Executive

### Afmetingen

<b>Lengte</b>	468 cm
<b>Breedte</b>	189 cm
<b>Hoogte</b>	180 cm
<b>Wielbasis</b>	270 cm
<b>Gewicht</b>	1818 kg
<b>Sleepvermogen</b>	750 kg
<b>Sleepvermogen geremd</b>	2200 kg
<b>Tankinhoud</b>	75 l
<b>Koffinhoud</b>	969/2213 l



### Motor en prestaties

<b>Cilinderinhoud</b>	2188 cc
<b>Cilinders / kleppen</b>	4/4
<b>Vermogen</b>	150 pk @ 4000 tpm
<b>Koppel</b>	335 Nm @ 1800 tpm
<b>Aandrijving</b>	voorwielen
<b>Acceleratie 0 - 100 km/u</b>	11,3 sec.
<b>Topsnelheid</b>	180 km/u
<b>Verbruik gemiddeld</b>	7,1 l / 100 km
<b>Verbruik stad</b>	9,5 l / 100 km
<b>Verbruik buitenweg</b>	5,9 l / 100 km
<b>CO2 uitstoot</b>	187 gr. / km



### Prijs

<b>Prijs</b>	34.299 €
<b>Basisprijs</b>	25.799 €