



Anton Lefeber
20 mei 2006

© Rijtesten.nl

Intro

De nieuwe Hyundai Santa Fe is in alle dimensies gegroeid. Echter, de afmetingen zijn bij lange na de belangrijkste eigenschap van een auto. Het nieuwe model moet nog beter kunnen concurreren met de Europese tegenstrevers in het SUV segment. Of Hyundai, net als met het kleinere broertje Tucson, voor een verschuiving kan zorgen in het hogere SUV segment hangt af van een aantal factoren. Gezien de nieuwe Santa Fe ook qua prijs *â€˜upmarketâ€™* gaat, zit het met het vertrouwen alvast goed. Zijn de verwachtingen van de nieuwe Santa Fe te hoog gegrepen of overrompeld het de concurrentie? Een rijtest met de voor de particuliere markt interessante benzineversie moet uitsluitsel geven.



© Rijtesten.nl

Het exterieur

De buitenkant van de Santa Fe komt op het eerste gezicht vrij pompeus over, de flinke afmetingen van de auto in alle dimensies zijn er direct aan af te zien. Met achtereenvolgens 4,68, 1,89 en 1,73 meter als lengte-, breedte- en hoogtematen is de Santa Fe een uit de kluiten gewassen SUV. Al van veraf maakt het imposante front van de auto indruk, met de twee scherp gelijnde koplampen. De koplampen zelf, met elk twee projectoren, zien er prachtig uit. De plastic kappen hiervoor zijn strak vormgegeven en zijn vrij plat vormgegeven. De gigantische grille hiertussen met het bijna evenredig grote Hyundai-logo doet het ook goed, een stoere uitstraling is hiermee gegarandeerd. De bumper, met hierin de smalle luchtinlaat en twee mistlampen, is strak en vloeiend gelijnd. Door de breedte van de auto in combinatie met de hoogte van

de motorkap is direct duidelijk met wat voor soort auto je te maken hebt. Het front komt in de ogen van uw testrijder zeer fris en stoer over, goed gelukt dus.

De auto van de zijkant bekeken vallen allereerst de oplopende raamlijn en oplopende vouw in de deuren op. Naar achteren toe zorgt dit voor steeds minder hoge ruiten, wat een meer gedrongen en compacte uitstraling oplevert. De standaard 17 inch lichtmetalen wielen doen het goed onder de Santa Fe. Het design van de wielen is niet schokkend, wel gewoon netjes. Achter de 5 spaken van de wielen zijn tevens de flinke remschijven duidelijk zichtbaar, voldoende stopkracht lijkt op het eerste gezicht geen probleem. De onderkant van de deuren en de dorpel zijn voorzien van een zwart stuk kunststof, wat de hoogte van de auto nog eens extra accentueert. Verdere ertoe doende details zijn de zwarte deurlijsten, het privacy glas, de chromen deurhandgrepen en de dakrails. In de lakkleur van de testauto valt het chroom op de deurhandgrepen niet zo snel op, mijn inziens precies goed. Al deze details zijn mooi en vakkundig verwerkt, het komt allemaal stijlvol over. De daklijn vormt een tegenstelling met de raamlijn. Naar achteren lopen de twee "lijnen"™ naar elkaar toe, wat naast een sportievere uitstraling ook een lagere luchtweerstand oplevert. Als laatste vallen en profiel ook nog eens de brede wielkasten op, waarin de 235 millimeter brede banden hun weg banen.

Bij de achterkant aanbeland vallen naast de asymmetrie van de achterklep ook de twee uitlaten op. Waar de eerste noot enigszins uit de toon valt, daar vallen de uitlaatpijpen aan beide zijden van de auto wél in de smaak. Het stuk zwarte kunststof onderaan de bumper geeft de achterkant, in combinatie met de twee uitlaten, een stoerdere uitstraling. De achterlichtunits zijn ongeveer hetzelfde gevormd als de koplampen, alleen dan onder een andere hoek geplaatst. Niet heel erg origineel natuurlijk, maar ik vind het er niet onaardig uitzien. De dakspoiler, standaard op de StyleVersion, valt niet heel erg op door zijn compacte formaat. Het mag duidelijk zijn dat vooral het front van de Santa Fe indruk maakt, de achterkant doet het vooral goed met de slanke achterlichtunits en de twee dikke uitlaten.



Het interieur

Het binnenste van de nieuwe Santa Fe is kort gezegd een overweldigende stap vooruit ten opzicht van het vorige model. Wat betreft de materiaalkeuze en afwerking van het dashboard en de interieuronderdelen is donders goed naar de moderne Europese concurrenten gekeken. De materialen zien er niet alleen goed uit, ook de afwerking is zeer strak en verzorgd te noemen. Persoonlijk vind ik alleen de sierlijst over de middenconsole ongepast, hiervan is overduidelijk dat het kunststof is in plaats van hout. Het gehele interieur ademt een sfeer van luxe en onbezorgdheid uit, mede door het, overigens heerlijk zittende, leer. Plaatsgenomen achter het stuur verstel ik de bestuurdersstoel elektrisch in de door mij gewenste positie. Heerlijk is de aparte lendensteun verstelling, het verkrijgen van een optimale zitpositie is mede hierdoor

geen enkel probleem.

De ruimte in het interieur blijkt overweldigend. Waar er voorin zitruimte te over is, daar geldt dit tevens voor de tweede zitrij. De leuning van deze rij is tevens te verstellen, waardoor ook hier een zeer comfortabele zit verkregen kan worden. De optionele derde zitrij, aanwezig in de testauto, levert niet de hoeveelheid ruimte als daarvoor. Echter, zelfs personen tot 1,8 meter kunnen het redelijk tot goed uithouden op deze positie. De bagageruimte heeft hier wel van te lijden, gezien de overblijvende ruimte nihil is. Met de achterste zitrij in de vloer geklapt ontstaat een gigantische ruimte van 969 liter. Door het volledig neerklappen van de tweede zitrij is dit zelfs uit te breiden tot een verbazingwekkende 2213 liter.

Het uitrustingsniveau van de Santa Fe is al even indrukwekkend als het ruimteaanbod. Voor deze prijsklasse zijn er in tal van handige, al dan niet elektrische, accessoires voorzien die het autorijden en reizen net even wat comfortabeler maken. De geteste uitvoering, StyleVersion, is tevens voorzien van een automatische versnellingsbak en een derde zitrij. Naast de al eerder genoemde elektrische verstelbaarheid van de voorstoelen, zijn deze tevens verwarmbaar. Belangrijker in de weersomstandigheden tijdens de testrit zijn de goed werkende Dual Zone Climate Control en de koelbox in de middenconsole. Vooral handig zijn de dakconsole, conversatiespiegel, diverse opbergvakken en bekerhouders voor en achter. Een gemis is echter het ontbreken van een geluidsinstallatie in de standaarduitrusting. De bediening van de cruise-control gaat via grote en duidelijke knoppen op het stuur. Het stuur zelf is overigens van een flink formaat, passende bij een evenredig grote auto als de Santa Fe.



Het rijden

Voordat ik vertrek met de auto, legt de verkoper een aantal belangrijke functies uit en demonstreert de elektrische stoelverstelling. Enig geruis uit de uitlaten verraad dat de motor draait. Hierna is het een kwestie van instappen, gordel om (het irritante piepje herinnert je eventueel hieraan), de pook in D en de voet van de rem. Voor uw testrijder is het rijden met een automatische versnellingsbak geen dagelijkse kost. Gewenning vraagt het niet, een korte omslag in het denken is voldoende. Nadat de motor rustig op temperatuur is gekomen is het tijd om meer van het beschikbare vermogen aan te spreken.

De motor, een 2,7 liter V6, levert maximaal 189pk bij 6000rpm en 248nm bij 4000rpm.

De trekkracht van de motor blijkt, ondanks het leeggewicht van 1795kg, ruim voldoende te zijn om lekker vlot met het verkeer mee te komen. Tijdens het fel accelereren blijft een heerlijke V6-roffel op de achtergrond. De auto is vanzelfsprekend geen sprinter, maar door de lange versnellingsbakverhoudingen van de automaat komt de combinatie toch behoorlijk vlot op gang. De automatische versnellingsbak is met vier beschikbare versnellingen niet de modernste in zijn soort. Door de mogelijkheid te bieden tot sequentieel schakelen gaat de fabrikant mee met de concurrenten. Het schakelgedrag van de automaat is altijd zacht, ook wanneer er om het vermogen gevraagd wordt. Dit heeft als gevolg dat de kickdown functie van de automaat traag in werking treedt. Bij inhaalacties of tussenacceleraties kan dit frustrerend zijn. Verder verdient de automaat lof: de verhoudingen zijn goed in overeenstemming met het motorvermogen en de wisselingen van verzet zijn altijd soepel.

Het rijgedrag van de Santa Fe is vooral te bestempelen als comfortabel. De carrosseriebewegingen worden op de meest uiteenlopende kwaliteiten wegdek goed in de hand gehouden en gecontroleerd. Tijdens het rijden geeft dit de bestuurder als het ware het gevoel van macht op de weg. Het hoge eigengewicht van de auto zorgt echter ook enig negatief effect op het weggedrag. Zo is de demping van korte oneffenheden vrij "droog"™ en kort, waardoor deze vrij worden doorgegeven aan de inzittenden. Ook in wat vlotter genomen rotondes kan de auto zijn gewicht niet verbloemen, realistisch gezien niet meer dan logisch. In deze kortere, snel genomen bochten helt de carrosserie flink over. De vierwielaandrijving, alsmede de prestaties in het terrein, zijn niet getest. Als via de buitenwegen de snelweg opgedraaid wordt, komt de Santa Fe steeds meer in zijn specialisatiegebied terecht. Het lage geluidsniveau van de auto op hogere snelheden in de hoogste versnelling komt hierbij volledig tot zijn recht. De motor is bij deze snelheden amper te horen, mede te danken aan het prettig lage toerental. De cruise-control is hier als een onmisbaar gereedschap, het zorgt voor een nog comfortabelere reis.

Gesteld kan worden dat de Santa Fe een heerlijke reisauto is. Natuurlijk, de kinderen kunnen er ook mee naar school gebracht worden. Echter, het terrein waar de auto het lekkerste rijdt en de beste indruk achter laat bevindt zich buiten de stad. Op

Hyundai Santa Fe 2.7i V6 4WD StyleVersion

buitenwegen en autosnelwegen laat de Santa Fe, zeker in deze uitvoering met automaat, een zeer goede indruk achter.



Slot

De Santa Fe is een zeer geslaagd product van Koreaanse makelij. De auto stijgt niet alleen boven zijn voorganger uit, ook enkele concurrenten is hij objectief gezien de baas. De geteste uitvoering is weliswaar voorzien van een naar verhouding pittig prijskaartje, hier krijgt de koper dan ook veel voor terug. De testauto, de Santa Fe StyleVersion, kost op de kop af â,- 42.080,-. Extraâ€™s zijn niet alleen de automaat, ook het 4WD systeem en de derde zitrij zitten bij dit bedrag inbegrepen.

Algemene pluspunten van de auto zijn de ruime uitrusting, het geluidscomfort en de

Hyundai Santa Fe 2.7i V6 4WD StyleVersion

afwerkingskwaliteit. Verder doet het design de auto zeer zeker goed, bij veel mensen zal het model in de smaak vallen. Nadelen zijn de stoterige reacties van het onderstel op korte oneffenheden en de trage kickdown. Jammer dat een audiosysteem altijd een optie is, in deze prijsklasse zou dat standaard moeten zijn.

Overall gezien kan een herhaald succes van de nieuwe Santa Fe niet uitblijven. Het model is in afmetingen en prijs gegroeid, belangrijker is echter dat de kwaliteiten van de auto er met stappen op vooruit zijn gegaan. De concurrentie kan zijn borst natmaken.

Plus

- + Ruime standaarduitrusting
- + Geluidscomfort
- + Algehele afwerkingskwaliteit

Min

- Stoterig op korte oneffenheden
- Trage werking kickdown automatisch
- Audiosysteem altijd als optie