



Wilbert Huls
24 november 2012

Nieuwe schakel

Een ketting is zo sterk als de zwakste schakel. Wanneer het complete modellengamma succesvol is en zeer grote stappen vooruit maakt, valt sterk op wat het oudste schakeltje in die lijn is. Voor Hyundai was dat de Santa Fe. Nog maar zes jaar geleden was de auto een gigantische stap voorwaarts ten opzichte van de eerste, gewelfde Santa Fe, maar door de ongekennde opmars van de Zuid-Koreanen was hij inmiddels al weer overduidelijk de meest gedateerde auto in de Hyundai-familie. Ondanks het - voor zo'n auto - korte tijdsbestek voor vervanging, was het dus weer tijd voor een nieuwe.



Mannelijk

Ook al heeft de hele modellenlijn een i in zijn naam, bij de Santa Fe heeft Hyundai de naam behouden. Vanaf het eerste model staat die naam als een huis en in tijden dat de grote SUV het steeds moeilijker krijgt, is een goede naam het halve werk. Het uiterlijk is uiteraard wel stevig gewijzigd. Momenteel tekent Hyundai zijn auto's volgens het Fluidic Sculpture Design, maar omdat ronde lijnen zo'n grote auto niet altijd goed doen, is het ontwerp wat strakker gemaakt volgens de afgeleide designtaal Storm Edge. Ondanks de grote marketingsaus over de namen, spreekt het ons wel aan. Het familiegezicht is overduidelijk aanwezig in de zeskantige grille en de scherp gelijnde lampen, maar doordat de lijnen binnenin de grille, koplampen en over de taille niet meer gebogen zijn, staat er echt een stoer ding. De grote wielen, de 'scheermesjes' in de grille en de look-a-like carterbescherming geven de Santa Fe nog meer mannelijkheid mee. Gelukkig zit de kentekenplaat achter - in tegenstelling tot bij zijn voorganger -

Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD i-Catcher

weer gewoon in het midden van de achterklep en voldoet de auto aan het schoonheidskenmerk symmetrie, al hadden we het om die reden wel mooi gevonden als Ã©Ã©n van beide uitlaten naar de linkerzijde was verhuisd.



Veel

Het credo van de Santa Fe was in de beginjaren 'veel voor weinig'. Hoewel het begrip 'weinig' door de jaren wel stevig opgerekt is - deze tutti lampioni testauto komt al op 57.485 euro - is er niets veranderd aan 'veel'. Qua ruimte is de auto ruim bemeten, zowel voor- als achterin is het royaal zitten en de kofferbak biedt ruimte aan een compleet Koreaans gezin. Veel kan ook slaan op de uitrusting, want met opties als een panoramadak, cruise control, stuurwielbediening, spraakbesturing, Bluetooth connectiviteit, navigatie, verwarmde voorstoelen en een achteruitrijcamera, kan je zeker niet spreken van karigheid. De bestuurder heeft een zeer comfortabele zit op de

Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD i-Catcher

grote, brede stoelen. Ze zijn volledig elektrisch verstelbaar en kennen twee geheugenstanden. Wanneer er in- of uitgestapt moet worden, schuift de stoel naar de achterste positie om de handeling te vergemakkelijken en wanneer de startknop aangeremd wordt, schuift de stoel automatisch in de ingestelde stand. Het lastige is dan wel dat je de voet al op de rem moet hebben terwijl je nog relatief ver naar achteren zit. Met de hoge zitpositie heeft de bestuurder een goed overzicht over wat er voor en naast hem gebeurt. Alleen de posities schuin achter de auto zijn wat minder overzichtelijk door de sterk oplopende raamlijn bij de C-stijl. Nu kan je met de buitenspiegels een hoop oplossen, maar toch zou wat meer rechtstreeks zicht prettig zijn. Bij acties in de kleine ruimte zijn parkeersensoren en een achteruitrijcamera de bestuurder nog tot dienst.



Hoogwaardig

Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD i-Catcher

Kwalitatief heeft Hyundai met de Santa Fe een prima auto neergezet. De tijd dat de betweters op een verjaardagsfeestje gefundeerd konden zaniken op de kwaliteit van het Koreaanse merk ligt mijlenver achter ons en deze SUV bevestigt dat. Er zijn nergens rare naden of kieren te vinden en de hoogwaardigheid van de materialen is ook dik voor elkaar. Het enige materiaal waar we wat op aan te merken hebben, is wel het onderdeel dat je het meeste in handen hebt. Het grote stuur is vrij glad en hard. Een betere en prettigere grip was hier wenselijk geweest. Opvallend is ook het groot aantal verschillende structuren dat Hyundai in het dashboard gebruikt, wij telden zo acht materiaalsoorten waaruit de grotere delen zijn opgetrokken. Qua ergonomie en functionaliteit zit alles erg praktisch in elkaar en in kleine extraatjes brengt Hyundai nog extra gerief naar de inzittenden. Naast de verschuivende bestuurdersstoel, kunnen we ook de keyless entry noemen of bijvoorbeeld de spiegels met verlichting die uitklappen als je alleen al de auto nadert, zodat je in het donker bijgelicht wordt bij het instappen.



To the point

Zoals het een grote auto betaamt, wordt het rijden beschreven door het woord comfort. De hoge ligging en grote wielbasis zorgen voor een relaxt rijgedrag, maar gelukkig zonder daarbij zweverig te worden. Van zichzelf is het sturen helaas wel wat te comfortabel. Er zijn heel wat omwentelingen nodig om de juiste draai te bewerkstelligen, waarbij de weerstand erg laag is. Gelukkig zit er een functie op het stuur waarmee het sturen wat sportiever ingesteld kan worden, al is dat een relatief begrip, want sportief zouden we het toch niet durven noemen. Standaard gebruiken wij de sportstand en het was dat we de comfortstand even moesten proberen, maar die ging zo snel mogelijk weer uit. Wanneer je ondanks de instelbare stuurbekrachtiging toch moeite hebt om binnen de lijntjes te rijden, dan zal de lane assist je tijdig waarschuwen met een nogal irritante waarschuwingston. Helaas is het systeem wel erg bemoeierig en raakt het zelfs in de war van water in de spoorvorming.

De zestraps automaat is niet merkbaar aanwezig en dat is precies wat hem siert. Schakelacties gaan snel en zonder een hoop bombarie. Hyundai snapt waar dit onderdeel in een auto als deze voor dient, want de auto ontbeert zinloze onderdelen als schakelflippers of een sportstand. Wanneer het voor een inhaalactie nodig is, voelt de automaat perfect aan wanneer er wat later opgeschakeld moet worden, maar verder is de Santa Fe geen strepentrekker en doet hij gelukkig ook geen rare pogingen om dat te zijn. De 400 Nm trekkracht zal meer mensen aanspreken, want als het nodig is wil de SUV zijn spierballen laten zien en dat er dan tot twee ton voortgetrokken mag worden is een interessant gegeven voor mensen die regelmatig met een stevige trailer op pad moeten. Wanneer je voor het paardje of bootje wel eens het asfalt moet verlaten, doet de vierwielaandrijving nog een prettige duit in het zakje. Het verbruik bleef ondanks de 1.800 kilogram en vierwielaandrijving op 7,5 liter per 100 kilometer steken en dat vinden we lang niet gek. Temeer omdat we de eco-stand er niet voor ingeschakeld hebben.



Moeilijke tijden

Zowel de eerste als tweede generatie Santa Fe maakten een prima start. Toch is het de vraag of deze eenzelfde lot beschoren zal zijn. Op de meeste belangrijke punten heeft de Hyundai alles mee, maar twee zaken kunnen roet in het eten gooien. Het eerste is de prijs, want ook al is de techniek het misschien dubbel en dwars waard, de Nederlandse autokoper zal 57.500 euro een hoop geld blijven vinden voor een Hyundai. Al gebiedt de eerlijkheid wel te zeggen dat de instapper er voor minder dan 40 mille is. Het tweede is het era waarin deze Santa Fe op de markt komt. Grote SUV's hebben danig aan populariteit ingeboet en daarmee alleen al wordt het haast onmogelijk om de aantallen van vroeger te reproduceren. Dat neemt niet weg dat we het de Koreanen wel gunnen, want deze stoere verschijning kan zich meer dan prima meten met soortgelijke softroaders. Stiekem hopen we dat na het succes met de kleintjes en het recente succes in de zakelijke markt, nu ook deze duurdere klasse door Hyundai succesvol

Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD i-Catcher

bevochten wordt. Wie weet wordt daarmee langzaam maar zeker de weg geplaveid voor het topklasse-pareltje dat in de thuismarkt en in Amerika al net zo vanzelfsprekend is als een dikke Duitser.

Plus

- + Luxueus
- + Comfort
- + Prima verbruik

Min

- Zicht schuin achter
- Sterke stuurbekrachtiging
- Tijdperk niet gunstig