

Kamen na kamen ...

| Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD AT Limited



normam Euro 5. Pokukajte še k podatku o največjem navoru. Vam 436 Nm pri 1.800 do 2.500 kaj pove? Če niste ljubitelj števil, bom povedal bolj po domače: zelo verjetno si bosta dva nestrpna voznika v Audijih, nadobudni mladenič v Alfi in prepotentnej v Chryslerju zapomnili Hyundaijevo značko. Ne le da ga niso mogli prehiteti, ampak so lahko le gledali odhajajoči ovalni izpušni cevi. Močan motor prilepi

jo menjalnik z dvema sklopkami, o katerem lahko pri Hyundaiu samo sanjate, pa je že druga zgodba. Pogon ni štirikolesni, ampak je Santa Fe v osnovi sprednje gnan avtomobil. Šele ko zdrsneta sprednji kolesi, se navor prek sklopke samodejno preusmeri še na zadnji kolesni par. Prednost takega sistema naj bi bila manjša poraba goriva, čeprav se Santa Fe z 10,6 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov ni ravno izka-

“Menjalnik je plod Hyundaijevega dela.”



besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

... palača, pravi slovenski pregovor. Ki pa očitno velja tudi za Korejce, saj počasi zlagajo kamenčke v mozaik, ki se mu reče dober (hmm, uporabnejši) avtomobil. Mogoče pa so nove spremembe na Santa Feju le temeljni kamen za naslednika, najverjetneje imenovanega ix45?



▶ Ni skrivnost, da so Hyundaiu Santa Fe šteti dnevi. Predstavljen je bil že davnega leta 2000 kot prvi izmed Hyundaijevih mestnih terencev, nato pa so leta 2006 predstavili drugo generacijo. Če predvidimo, takole čez palec, bo naslednik (ix45) prišel na trg čez dve leti, najverjetneje še prej. Zato je aktualna osvežitev tega terenca najverjetneje zadnja za Santa Feja oziroma osnova za prihajajoči ix45. Kot vidimo na fotografiji, boste novince prepoznali po

drugačnih lučeh (spredaj in zadaj), spremenjenih odbijačih (vključno s sprednjima meglenkama), novi maski, drugih strešnih nosilcih in predvsem po agresivnejših zaključkih izpušnih cevi. Za lastnike 'neosveženega' Santa Feja preveč (vsaka osvežitev namreč pomeni padec vrednosti starejšega), za vse druge premalo. V uredništvu Avto magazina se strinjamo, da bi lahko bili pri oblikovnih spremembah pogumnejši, da ne rečemo kar izvirni.

Povsem druga zgodba je s tehniko. Na tem področju delajo Korejci velike korake, ki so ne samo dobrodošli, ampak že kar prepotrebni in navdušujoči! Testni Santa Fe je imel pod motornim pokrovom nov, 2,2-litrski turbodizel s tretjo generacijo Boschevega vbrizgavanja goriva prek skupnega voda. Dve odmični gredi v glavi motorja, serijski filter trdih delcev in povratni tok izpušnih delcev pomenijo, da je kljub 145 kilovatom tale motor ekološko naravnan, saj ustreza

potnike v sedeže, saj nov samodejni menjalnik učinkovito prenese moč na vsa štiri kolesa. Menjalnik je plod Hyundaijevega dela, namenjen prečno postavljenim motorjem, in je od petstopenjskega predhodnika kar za 41 milimetrov krajši in 12 kilogramov lažji. Pri Hyundaiu niso pozabili omeniti tudi dejstva, da ima 62 delov manj, zato naj bi bil tudi zanesljivejši. Samodejnej deluje nežno, saj je pretikanje hitro in nemoteče, zato ga lahko le hvalimo. Da nekateri tekmeči že predstavljajo

zal. Za teren so inženirji predvideli gumb, s katerim 'zaklenete' štirikolesni pogon v razmerju 50 : 50, vendar le do hitrosti 40 km/h. A vzemite besedo teren zelo z rezervno: bolj kot za ekstremne terenske vragolije je štirikolesni pogon Santa Feja primeren za obisk slabše dostopnega vikenda v hribih pa še takrat si omissite bolj grobe gume. Žal so pri Hyundaiu malce pozabili na dodelavo podvozja in volanskega sistema. Čeprav se v prospektu hvalijo, da je »har-



nastavitvi sedežev, gretjem sprednjih sedežev, radiem s CD-predvajalnikom (in priključki USB, iPod in AUX), tempomatom, testni je imel celo pametni ključ za osrednjo in zagonsko ključavnico ... Prijetna novost je kamera na zadku (in zaslon v vzvratnem ogledalu), ki zelo pomaga, hkrati pa so pri Hyundaiu pozabili na parkirna tipala. Najboljša rešitev bi bila kombinacija obeh pripomočkov, a bi za silo preživel tudi s kamero in sprednjimi



monizirano za zahteven evropski trg«, je resnica daleč od tega. Močnejši motor je še izraziteje pokazal, da podvozje ni doraslo drugim delom avtomobila. Pri razgibanju cesti je začelo avtomobil premetavati, pri grobem pospeševanju vam bo hotelo volanski obroč izpultiti iz rok. Stanje ni bilo kritično, a tankočutni vozniki to občutimo - in zasovražimo. Da vzmeti in blažilniki ne zmorejo krotiti tako velike moči, dokazujejo tudi pogosti zdrsi sprednjih koles (za trenutek, dokler sklopka ne preusmeri navora na zadnji) pri dinamičnem speljevanju v ljubljanskih križi-

“Skupaj s podvozjem je tudi servovolana ozko grlo tega avtomobila.”

ščih. Hmm, 200 turbodizelskih 'konjev' zahteva že pazljivost na stopalki za plin, ki je - ne boste verjeli - vpeta pri peti kot pri luksuznih BMW-jih. Skupaj s podvozjem je tudi servovolana ozko grlo tega avtomobila, saj je preveč

posreden, da bi resnično čutili, kaj se dogaja pod kolesi. Če bi pri Hyundaiu malce dodelali še podvozje in servovolana, bi mu oprostili tudi visok položaj za volanom in drseče usnje na sedežih. Spet pa moramo pohvaliti zvrhan koš opreme, saj se različica Limited pohvali s štiri varnostnimi blazinami, dvema varnostnima zavesama, ESP-jem, aktivnimi vzglavniki, samodejno dvopodročno klimatsko napravo, usnjem, ksenoni, električno pomočjo pri



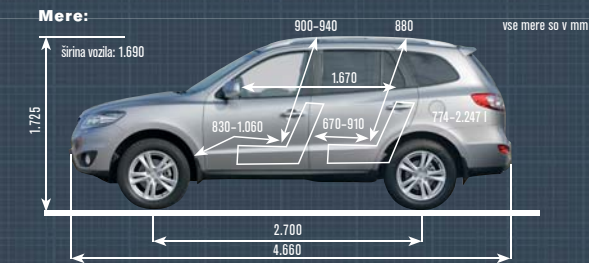
tipali. Na žalost jih sploh ne ponujajo niti v dodatni opremi, saj so tam navedena le zadnja tipala!

Santa Feju se zrela leta sicer poznajo, a z novo tehniko gre v pravo smer. Če zanemarimo skromno oblikovno osvežitev, sta dva nova kamenčka pri tehniki spremenila značaj tega avtomobila. Tisti v prej omenjenih Audijih, Alfah in Chryslerjih to že vedo. <<

Tehnični podatki | Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD AT Limited

CENA: (Hyundai Avto Trada, d. o. o.)
Osnovni model: 34.990 EUR
Testno vozilo: 37.930 EUR

Moč: 145 kW (197 KM)
Pospešek: 9,6 s
Največja hitrost: 190 km/h km/h
Povpr. poraba: 10,6 l/100 km



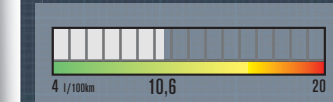
NAŠE MERITVE
 T = 3 °C / p = 880 mbar / rel. vl. = 68 % /
 Stanje kilometrskega števca: 3.712 km

Vozne lastnosti
Pospeški s
 0-100 km/h: 9,6
 402 m z mesta: 16,8 (132 km/h)

Prožnost
 Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost 190 km/h (V. in VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km
 najmanjše povprečje 11,5
 največje povprečje 9,4
 skupno testno povprečje 10,6



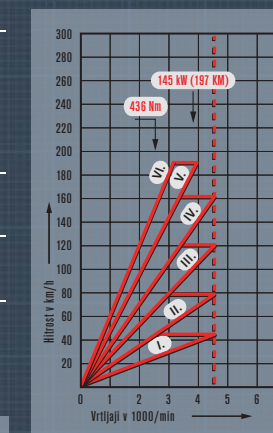
Trušč v notranjosti dB
 Prestava III. IV. V. VI.
 50 km/h 54 53
 90 km/h 60 60 58
 130 km/h 64 63
 Prosti tek 38

Zavorna pot m
 od 100 km/h: 42,7 (AM meja 40 m)



Napake med testom
 brez napak

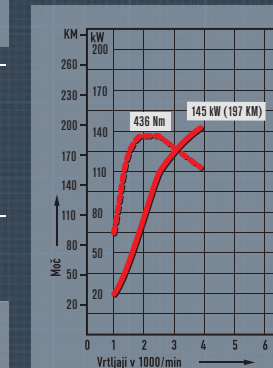
DIAGRAM MENJALNIKA:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 2.199 cm³ - največja moč 145 kW (197 KM) pri 3.800/min - največji navor 436 Nm pri 1.800-2.500/min. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 235/60/R18 H (Bridgestone Blizzak LM-25 M+S). **Voz in obesa:** terenska kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni voditi, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijalni vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prilžno hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 10,8 m - posoda za gorivo 70 l. **Mase:** prazno vozilo 1.941 kg - dovoljena skupna masa 2.570 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,2 - poraba goriva (ECE) 9,3/6,3/7,4 l/100 km, izpust CO₂ 197 g/km. **Terenske zmogljivosti:** vstopni kot 24,6 °, prehodni kot 17,9 °, izstopni kot 21,6 ° - dovoljena globina vode 500 mm - oddaljenost od tal 200 mm.

DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Motor in menjalnik sta res dobra, a občutek med vožnjo po ovinkasti cesti kljub temu ni najboljši.



Ocena | Hvalimo in grajamo

| | | |
|-----------------------------|------------|---|
| Zunanost (15) | 12 | Dovolj sodobno oblikovan, čeprav je nova oblika žarometov in zaključkov izpušnih cevi premalo. |
| Notranjost (125) | 98 | Prostora in dobro opremljen, nekaj točk izgubi le pri ergonomiji (visok položaj za volanom, težje dosegljivi potovalni računalnik ...). |
| Motor, pogon, podvozje (65) | 49 | Izvrsten, čeprav ne najbolj varčen motor in dober samodejni menjalnik. Le podvozje in servovolana bi treba še dodelati. |
| Vozne lastnosti (70) | 55 | Santa Fe je udoben avtomobil, a se v kabino vseeno prenese preveč treslajev iz podvozja, da o povprečni legi na cesti sploh ne govorimo. |
| Zmogljivosti (35) | 32 | Mogoče malce majhna končna hitrost (koga to briga?), odlični pospeški in dobra prožnost. |
| Varnost (45) | 38 | Štiri varnostne blazine, dve varnostni zavesi, ESP, aktivni vzglavniki, ksenonski žarometi, kamera ... |
| Gospodarnost (65) | 44 | Povprečna garancija (čeprav lahko dokupite boljše), malce večja poraba goriva in nekaj izgubljenega denarja pri priblženem. |
| Skupaj | 328 | Hyundai Santa Fe je z novim motorjem in šeststopenjskim samodejnim menjalnikom veliko pridobil. Ko bodo uredili še voznikov delovni prostor in dodelali podvozje s servovolanom, nas stara oblika niti ne bo več tako motila. |

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5
 Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ bogata oprema
- ▲ pametni ključ
- ▲ priključki USB, iPod in AUX
- ▼ podvozje
- ▼ servolan
- ▼ nima parkirnih tipal
- ▼ visok položaj za volanom
- ▼ videz kljuje na prtlačniku
- ▼ poraba
- ▼ premajhen vzdoljni pomik volanskega obroča